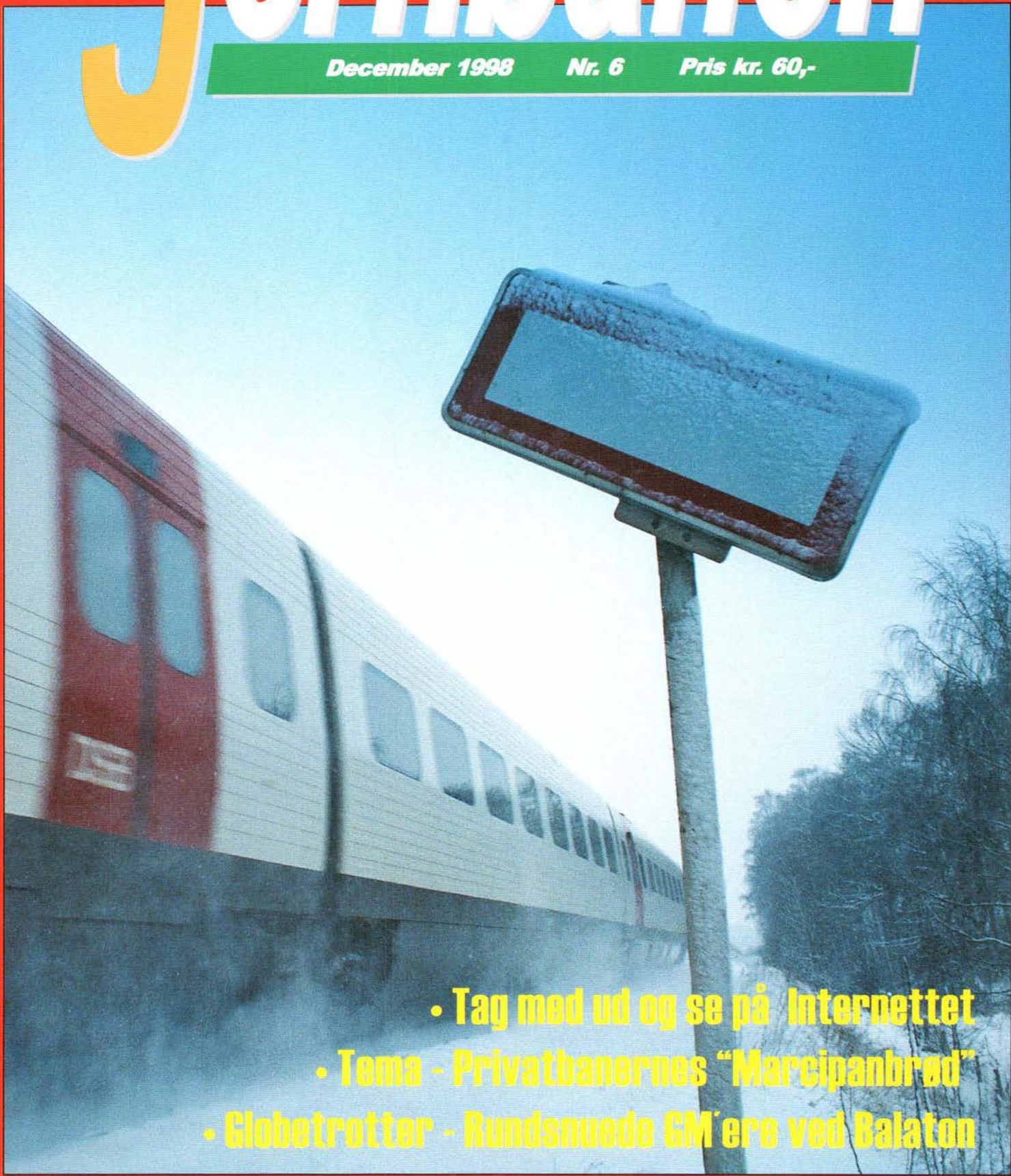


Jernbanen

December 1998

Nr. 6

Pris kr. 60,-

- 
- Tag med ud og se på Internettet
 - Tema - Privatbanernes "Marcipanbrød"
 - Globetrotter - Rundsnuede GM'ere ved Balaton

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub



Norgesrejse 3. - 10. juli 1999

Oplev det halve Norge på langs med eget tog

**Dovrebanen - Raumabanen - Rørosbanen
samt Trondheim**

Nordisk Jernbane-Klubs jubilæumsudflugt i 1999 går til Norge. Jubilæumsudflugten følger nogle af hjulsporene fra 1989, hvor vi hentede toget i Trondheim

Turen udgår fra København om morgenen den 3. juli. Der køres via Helsingborg til Hamar. 4/7 køres over Dovre via Dombås til Åndalsnes. 5/7 udflugt med skib og bus til Molde og fjordene i Vestlandet, inden toget kører til Trondheim (3 overnatninger). Se byen på egen hånd. Formiddagsbesøg på Thamshavnbanen (museumsbane 1000 mm). Hjemtur over Rørosbanen med besøg i kobberminerne i Røros og en tur med "Tertitten" i Sørumsand (museumsbane 750 mm).

Overnatning på gode middelklassehoteller incl. morgenmad. Under kørslen sælges kaffe, the, frokost og aftensmad til rimelige priser i togets spisevogn.

Pris: Ca 5.000,- kr. ved overnatning i halvt dobbeltværelse. Rabat til ægtefælle/samlever. Enkeltværelse mod tillæg.

Max deltagerantal: 55.

Ret til ændringer i programmet forbeholdes.

Nærmere oplysninger:

Nordisk Jernbane-Klub, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Rejseleder Mogens Bruun, tlf. & Fax: 4717 8804

eller Finn B. Paulsen, tlf & fax: 4772 0616,

E-mail: BePa-tryk@image.dk



**Nordisk Jernbane-Klub
Gør udflugter til oplevelser**

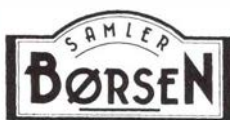


DET INDISKE Spisehus

**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



Modeljernbaner

Märklin - 20% (enkelte undtagelser)

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

1806 Frederiksberg C 33254022

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

Forsiden: Mens vi skutter os i vinterkulden, kører vi i hast ind i det nye år. JERNBANENS redaktion ønsker den støt voksende skare, af læsere en glædelig jul samt et godt nytår. Vi ser her på redaktionen - også i 1999 - frem til at kunne bringe en ligeså fyldelstgørende og varierende mængde stof og billedmateriale som i det forgangne år.

Foto: Station 1/DSB Bibliotek

På rette spor...

Jernbanerne kan ikke klage over manglende opmærksomhed. Vi oplever i disse år en udvikling både på anlægs og driftssiden, som ikke ret mange havde turdet forudsige for 10-15 år siden, heldigvis en udvikling der tyder på, at jernbanen også har en berettigelse som trafikmiddel i næste årtusinde.

Den faste forbindelse over Storebælt har givet DSB et godt tag i persontrafikken mellem landsdelene. Åbningen af bilbroen har ganske vist kunnet mærkes i form af et mindre fald i weekend rejsende med tog men til gengæld er hverdagstrafikken næsten uændret, hvilket tyder på, bl.a. at pendlerne i større omfang tager toget.

Banen til Kastrup/lufthavnen åbnede omsider. Har man først prøvet at tage toget til lufthavnen og oplevet hvor hurtigt og let det går, kan man ikke forstå, hvordan lufthavnen og hovedstadsområdet dog har kunnet undvære en sådan oplagt trafikforbindelse i alle de mange år, hvor man har talt om den.

Næste store skridt bliver så hurtigt som muligt at få udbygget jernbanens kapacitet mellem København og Ringsted. Udbygningen af den strækning eller en helt ny bane via Køge burde have stået klar senest, når Øresundsforbindelsen til Sverige åbner om to år og anlægsarbejderne burde derfor men - som sædvanligt - været for længe om at se. Den nuværende trafikmæssige situation har dog ikke været for længe om at se virkeligheden i øjnene. Den nuværende trafikminister skal dog ikke være iværksat en ny og grundlæggende kombineret med en serie offentlige møder om de forslag, som Banestyrelsen har lagt frem. Så store anlægsarbejder, som der her bliver tale om, har indgribende betydning for jernbanens muligheder og for de kommuner og de borgere, der især bliver berørt af anlæggene. Det er derfor vigtigt for ministeren at have solidt grundlag for den beslutning hun skal træffe, om hvilket forslag, udbygning, nybygning eller en kombination, hun vil lægge frem for Folketinget i 1999.



Også privatbanerne gennemgår en løbende og tiltrængt modernisering. Leverancerne af flexlinetog (IC2) til visse privatbaner øst for Storebælt fortsætter, medens privatbanerne i Jylland foreløbig må nøjes med at få aflagte men renoverede Y-tog. Helt absurd er dog Nærumbanens situation. En længe planlagt serie nye tog af Regio-sprinter typen står færdig på lager i Tyskland, kommunerne har for længe givet tilsagn om deres andel af moderniseringsbevillingen, men Trafikministeriet har endnu ikke været i stand til at give endeligt tilsagn statens andel. Man afventer forhandlingerne om rammen for privatbanernes investeringsmidler, som også skal indpasses i forhandlingerne om finanslovsforslaget for 1999. I skrivende stund er det endnu uvist, hvornår Nærumbanen kan få lov at hjemtage de længe savnede tog. Situationen er yderligere tilspidset efter uheldet i oktober, hvor en påkørsel på remiseområdet i Lyngby satte to af banens motorvogne ud af spillet bl.a. den enlige Regio-sprinter.

Interessen for jernbaner afspejler sig også i en solid fremgang for vor egen forening, der nu har et medlemstal på over 1800, det højeste nogen sinde i foreningens historie. Satsningen på at udvikle JERNBANEN til ikke bare at være et foreningsblad men også til at være det førende jernbanetidsskrift i Danmark har givet været stærkt medvirkende til fremgangen i foreningen. En ikke uvæsentlig sidegevinst er, at foreningens økonomi også er forbedret så meget, at bestyrelsen nu kan arbejde på at få opført en vognbal - måske to - til opbevaring af det jernbanemateriel, som ikke umiddelbart kan anvendes ved vore baner, men som vi i foreningen føler en forpligtelse til at tage var på, så det kan bevares forsvarligt for eftertiden. Samtidig skal vi også sikre opbevaringsplads for materiel, som vi i fremtiden måtte ønske at bevare til museumsformål eller til veteranogtskørsel.

Det kommende årtusinde, som snart står for døren, vil stille nye og ukendte udfordringer til foreningen og dens ledelse, opgaver som kræver, at nye og yngre kræfter i foreningen får lejlighed til at deltage i foreningsarbejdet og ledelsen. Bent Jacobsen har derfor - efter snart 8 år på formandsposten i DJK - besluttet at træde tilbage, og vi har i hovedbestyrelsen, som det allerede blev antydnet på generalforsamlingen i marts 1998, valgt da at gennemføre et "generationsskifte". Lars Henning Jensen overtager således formandsposten med virkning fra den 1. januar 1999, mens Bent Jacobsen fortsætter som næstformand valperioden ud. Med denne "rokade" på formandsposten og med en hovedbestyrelse, der i øvrigt både aldersmæssigt og interesse-mæssigt er bredt sammensat, vil DJK's ledelse afspejle både den fornyelse og den kontinuitet, der skal til for at holde foreningen på rette spor.

Bent Jacobsen / Lars Henning Jensen

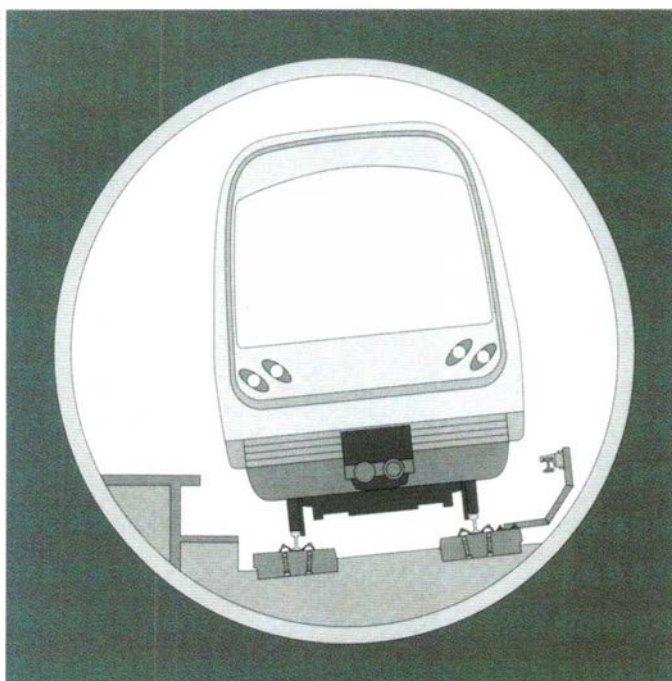
Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 6 december 1998

Banestyrelsen	4
DSB	6
Metro	8
Privatbaner	10
Færger	12
Udland	13
Veteranbaner	15

Oresundsstadsselskabet



Metro

Fra dette nummer følger vi nu, som fast rubrik, byggeriet af den kommende metro.

Side 8

Ole-Chr. M. Plum

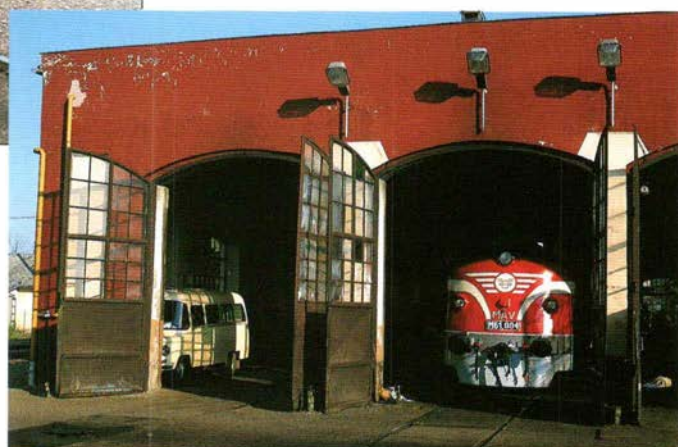


Tema - Marcipanbrødet

Snart 50 år efter at de ni marcipanbrød leveredes fra FRICHS i Århus, er de sidste lokomotiver af typen ved at takke af. Men i modsætning til deres artsfæller kan marcipanbrødene se frem til en ny æra ved veteranbanerne. Følg her beretningen om deres tilblivelse og spændende driftsforløb ved privatbanerne.

Side 19

Frederiksberg station på stolper	16
"Marcipanbrødet"s historie	19
Ud & se på Internettet	28
Afløsning på Stålvalseværket	31
Da DJK trodsede kulden	32
Transportleder - del 1	34
Globetrotter - Balaton	39



René St. Olsen

Globetrotter - Balaton

Ved de ungarnske statsbaner er fortsat ni oversete GM-lokomotiver i drift. Få en appetitvækker til det kommende forårs udlandsrejse.

Side 39



- stillet i bero

En ny fire-årig økonomisk rammeaftale for hhv. Banestyrelsen og DSB, der skulle være trådt i kraft pr. 1. januar 1999, er overraskende blevet udskudt. Dermed er en række af Banestyrelsens og DSBs ønskede milliardinvesteringer i nye skinner og tog foreløbig lagt på is.

Ifølge trafikminister Sonja Mikkelsen bliver rammeaftalen først forhandlet færdig i løbet af foråret 1999 og vil derfor først kunne træde i kraft 1. januar 2000. Begrundelsen for udskydelsen er "en indsnævring i regeringens økonomiske råderum". Trafikministeren mener, at regeringen efter nytår vil have et mere præcist billede af den økonomiske udvikling hos Danmarks samarbejdspartnere - og dermed udviklingen på betalingsbalancen, der i år (1998) ventes at give et underskud på 10 mia. kr. og et rundt nul i 1999.

Banestyrelsen

Sparekniven truer

Banestyrelsen må ligesom DSB afvente en aftale om de økonomiske rammer for de næste fire år, fordi regeringen ikke vil indgå længevarende aftaler på jernbaneområdet, så længe usikkerheden om dansk økonomi er så stor.

Banestyrelsen havde håbet på et budget for 1999 på ca. tre mia. kr., som foreslået i strategioplægget "En bedre jernbane" fra april 1998, men efter at Finansministeriet har endevendt budgetterne for næste år, står Banestyrelsen til at modtage 1,7 mia. kr. til både drift og anlægsinvesteringer. Finansministeriet foreslår i øvrigt, at der overflyttes yderligere midler fra nyinvesteringer til vedligeholdelse af eksisterende spor for at undgå en nedslidning af jernbanenet. Trafikministeriet har derefter foreslået, at udgifterne til nyinvesteringer skæres ned fra 815 mio. kr. til 625 mio. kr. Det kan betyde udsættelse af etableringen af 2. sporet Ballerup-Frederikssund (hvilket

Trafikministeren dog har dementet) og elektrificeringen af strækningen Fredericia-Århus. I Banestyrelsen frygter man, at det kan blive nødvendigt at skille sig af med flere hundrede medarbejdere i 1999 - og særligt truet er Servicedivisionen.

Nyt sikringsanlæg i Århus

Efter tre års arbejde med planlægning og installation blev det nye fuldelektroniske sikringsanlæg på Århus H taget i brug lørdag den 17. oktober. Præcis kl. 13.02 kørte det første tog (IC 136) ud af Århus ad en togvej stillet med det nye anlæg. I hele uge 42 (den forventede trafikstille uge som følge af skollernes efterårsferie - og dermed færre pendlende forældre) havde medarbejdere fra Banestyrelsen (Entreprise, Vedligeholdelse samt Drift & Backup) og Adtranz Signal, der er leverandøren, arbejdet i døgndrift (i alt ca. 70 hold) med at teste og godkende anlægget.

Det nye sikringsanlæg er bygget op omkring to sikringsdatamater og én manøvredataamat. Sikringsdatamaterne overvåger og styrer

sammen det store sporareal omkring Århus banegård, medens manøvredatamaten tager imod ordre fra stationsbestyreren i kommandoposten, som betjener anlægget ved hjælp af en sportavle. I hver af sikringsautomaterne ligger to programmer. En ordre skal som en ekstra sikkerhedsforanstaltning behandles af begge programmer, der skal nå det samme resultat, før ordren gennemføres ude på selve sporet.

Det er kompliceret at udskifte et sikringsanlæg, dels fordi den daglige drift skal opretholdes og dels fordi det består af tusindvis af komponenter. Arbejdet med det nye sikringsanlæg, der har afløst det elektromekaniske L.M. Ericsson anlæg fra 1934, startede i vinteren 1996, hvor sporområdet blev moderniseret og forberedt til det nye anlæg.

Anlægget, der har kostet ca. 225 mio. kr., omfatter og styrer bl.a.

Der er etableret ATC-teknik på strækningen mellem Roskilde og Holbæk, og de faste anlæg blev tillyst til brug således: (Roskilde)-Lejre-Hvalso, den 23. november og (Hvalso)-Tølløse-Vipperød-Holbæk, den 20. december. En parentes betyder eksklusiv pågældende stationsområde. Netop indførslen af ATC på strækningen, har medført at OHJ's gennemgående tog til København ikke længere fremføres, i det OHJ's MX'er ikke er udrustet med ATC. Hvalso den 26. juli 1993.

Foto: Henrik Sørensen



MK 611 med det ugentlige godstog fra Svendborg den 24. marts 1998. Her ses det nord for Pederstrup. Et meget ramrende billede af godssituationen på Svendborgbanen med to driftsvogne og 11 DSB godsvogne på vej til ophuggeren efter lang tids hensættelse i Svendborg.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

116 sporisationer, 53 sporskifter med tilhørende sporskiftedrev og 89 signaler. Der er lagt over 63 km kobberkabel og over 15 km lysleder-kabel. Til det nye sikringsanlæg hører en ny kommandopost, som er bygget på Hallst 40 på sydsiden af banearbejdet. Den erstatter tre ældre kommandoposter. "Signalstationerne" Kongsvang og Århus Godsbaneegård er bortfaldet, Århus H betragtes nu som ét stationsområde. De vigtigste ændringer i signalopstillingen er: Samtlige TU-signaler er erstattet af PU-signaler, I-signaler med forgreningsangivelse forekommer ikke mere, der er etableret I-signal (fra Skanderborg) for indkørsel ad venstre spor - og U-signalerne mod Skanderborg og Langå (tidligere forsynet med tre lanterner) kan nu kun vise "stop", "kør" og "stop og ryk frem" i overstemmelse med RYS-princippet, jf. nedenfor.

Diverse anlæg

Med hjælp fra en række afdelinger under Servicedivisionen samt fra eksterne leverandører er det på kort tid lykkedes at samle 70 mand til en første fase i opgraderingen af bestående ATC-anlæg ved benyttelse af sideforlagte linieledere på strækningen mellem Høje Taastrup og Ringsted. Der skal udlægges i alt 87 sløjfer svarende til ca. 200 km linielederkabel. Arbejdet gik i gang i midten af september og forventes færdigt i midten af januar. Fase to, som

består i at sætte linelederne i drift, startede i midten af december og skal være afsluttet i slutningen af april. Opgraderingen, som er et led i "Kapacitet 2000" projektet, har som formål at forbedre regulariteten ved "hurtigere" signalgivning.

Der skal installeres en kørestrømsskinne over S-togssporene i Boulevardtunnelens loft i stedet for det nuværende traditionelle køreledningsanlæg. I den forbindelse har Infrastrukturstrækning S-tog allieret sig med et facaderensningsfirma, der forinden ændringsarbejderne skal afrense de 40.000 m² loft og vægge samt 17.000 m² gulv ved hjælp af en speciel teknik, der kan udføre våd sandblæsning ved et så lavt tryk, at den gamle beton ikke beskadiges. Arbejdet vil tage 100 nætter.

Det første udbud i Danmark af drift og vedligehold af en jernbanestrækning, nemlig København H - Københavns Lufthavn, Kastrup, blev vundet af Banestyrelsen, Servicedivisionen i konkurrence med fem eksterne tilbudsgivere. Der var en del forskel på tilbudene, idet det dyreste lå på 102,7 mio. kr. - og det billigste (Banestyrelsens) på ca. 24 mio. kr. Det tyder på, at det er svært for nye entreprenører umiddelbart at være konkurrencedygtige på et for branchen nyt område. Den ovennævnte aftale (vicevært opgave) gælder i fem år og tre måneder fra den 1. oktober 1998 at regne. Forinden havde Servicedivisionen haft opgaven udenfor kontrakt i regning.

I dagens situation er det således, at Banestyrelsens Servicedivision på vegne af Banestyrelsens Teknikafdeling fungerer som vicevært på samtlige Banestyrelsens strækninger i Danmark! Opgaven består blandt andet i det daglige operative ansvar for tilstand, tilsyn, adgang, vedligehold og fejlretning samt beredskab og vagt. I de kommende år vil flere vicevært-opgaver på banestrækninger rundt om i landet blive udbudt i licitation efter forudgående prækvalifikation. Øresundsbanens 2. etape fra Kastrup til tunnelmundingen på Peberholm følger om ca. to år, når strækningen er færdig og tages i brug. Men forinden vil der komme driftsudbud på en halv snes banestrækninger, både regional-, lokal- og godsbaner i det nordvestlige, vestlige og sydvestlige Jylland.

Endnu et fast mærke er dukket op i floraen blandt de mange langs strækningerne. Mærket, SR nr. 17.11 "Stop for litra (SA)", er krævet af Jernbanetilsynet, og det skal opstilles på stationer, hvorfra der udgår strækningsspor eller

Scanways+

Fra den 1. oktober 1998 har det været muligt at transportere gods via de nye godskorridorer - Scanways+, som er direkte og effektive godsruter mellem geografiske nøglepunkter i Finland, Sverige, Norge og Danmark og Hamburg (Maschen), hvor de kobles til det europæiske net af Freight Freeways. Godskorridorerne, der er lagt ind i køreplanerne, kan benyttes af både offentlige og private operatører, som tilbydes garantiløsninger for godstransport på en given rute inden for 48 timer. De skandinaviske trafikministre har i fællesskab stået bag projektet, og banevirksomhederne (Ratahallintokeskus, Finland, Banverket, Sverige, Jernbaneverket, Norge og Banestyrelsen, Danmark) har gennemført det praktiske arbejde.

Den nye Jernbanelov åbner det danske skinnenet for fri trafik på godsmåder fra den 1. januar 1999, og både åbningen af markedet for nye operatører og brugen af de nye direkte godskorridorer forventes at reducere pris og sikre rettidig transport. Forbedrede køretider - fra de gennemsnitlige 15 km/t til ca. 60 km/t i Scanways+ korridorerne betyder, at transporttiden forkortes betydeligt. Konceptet kan således afprøves i god tid, inden åbningen af den faste forbindelse over Øresund, hvor der forventes en stigning i godsmængden med op mod 50 %, af hvilken en stor del gerne skulle ske på skinner.

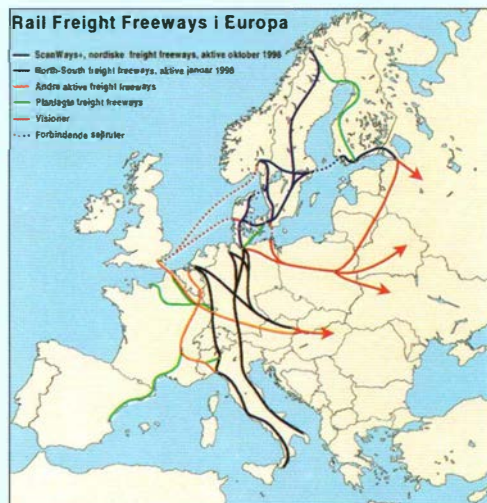
For at sikre tog virksomhederne en hurtig og effektiv adgang til at booke togkanaler over landegrænser er der etableret et fælles skandinavisk kundekontor - en One-stop-shop, som er placeret i Banestyrelsens trafikafdeling i København. I One-stop-shop'en kan fx speditorer få information om priser, destinationer, køretider, godsterminaler, leje af rullende materiel - og hvilke krav man skal opfylde som operatør. Kunder vil kunne bestille kanaler i sidste øjeblik inden transporten - og afregne i én valuta og på ét sted. Den veletablerede godsoperatør, der har overblik over transportkædens forskellige led, kan blot booke via en 24-timers telefon-service eller direkte via Scanways+ hjemmesiden.

hvorpå der findes depotspor, hvor de nye S-tog af fjerde generation endnu ikke har opnået profilgodkendelse.

Mærket er hvidt med rød kant og en rød streg over teksten: Litra SA, og det opstilles på følgende stationer: Hellerup mod Klampenborg - og mod Lersøen, Svane-møllen mod Dyssegård og Valby mod Vanløse - samt mod visse depotspor, eksempelvis på København H.

Signalerne - de såkaldte RYS-signaler - på strækningen mellem København H og Københavns Lufthavn, Kastrup skal ændres til at være i overensstemmelse med de øvrige signaler på de danske hovedstrækninger - i det mindste hvis det står til Dansk Jernbaneforbund, Lokomotivpersonalets Afdeling. Både lokomotivførerne og Jernbanetilsynet kritiserer det forenkledte signalsystem. Frygten er, at der kan opstå faresituationer, fordi en fører, der er vant til at køre på Øresundsbanen (med

Rail Freight Freeways i Europa



På hjemmesiden kan godsoperatøren også lokalisere sit gods under transporten med et "Track-and-Trace" system. I Skandinavien er der eksempelvis følgende korridorer tilgængelige:

- Oslo-København-Hamburg
- Stockholm-København-Hamburg
- København-Hamburg
- Stockholm-Turku-Helsinki-Vainikkala
- Oslo-Göteborg-Frederikshavn-Hamburg.

Køreplanerne for ScanWay+ korridorerne er justeret efter køreplanerne for de europæiske North-South godskorridorer, som er:

- Bremen/Hamburg-München-Innsbruck-Brenner-Verona-Brindisi
- Rotterdam-Ruhr/Rhein-Basel-Domodossola/Chiasso-Milano-Genova-Gioia Tauro
- Rotterdam/Bremen/Hamburg-Passau-Wien.

Transporttiden i godskorridoren mellem København og Verona er p.t. ca. 32 timer, den reduceres pr. 1. juni 1999 til ca. 29 timer - og pr. 1. juni 2000 til ca. 24 timer.

ATC og "reduceret ydre signalgivning"), ikke reagerer korrekt på ydre signaler ved kørsel på strækninger uden ATC.

Jernbanetilsynet har derfor bedt Banestyrelsen om dokumentation for, at skiftet mellem de to typer signalsystemer ikke udgør en sikkerhedsrisiko. Banestyrelsen på sin side har svært ved at se problemet, da "kør" (ét grønt lys) fra et I-signal betyder frit til togvejens endepunkt (eller på stationer med SI-signal - frit til dette), og fra alle andre signaler har betydningen: "Frit til næste hovedsignal, der må påregnes at vise "stop".

Ny kontrakt & elektrisk kunst

Det er fortsat Københavns Belysningsvæsen (KB), der skal levere energien til den elektriske togdrift i hovedstaden. Det er resultatet af en kontrakt, der blev indgået den 20. oktober mellem det kommunale "væsen" og Banestyrelsen. Kontrakten er en fortsættelse af et mangeårigt samarbejde, men den

nye aftale er den første, der indgår efter liberaliseringen af el-lovgivningen.

Banestyrelsen er i år godkendt som el-distributionsselskab, og det har banet vejen for kontrakten med KB om levering af el frem til udgangen af 1999. Banestyrelsen får som noget nyt mulighed for at overvåge forbruget på 25 forsyningspunkter i Københavnsområdet døgnet rundt. Systemet vil desuden være i stand til at kombinere aflæsningsdata fra andre el-leverandører, eksempelvis NESA, således at Banestyrelsen får overblik over det samlede elforbrug i hovedstadsområdet og kan finde frem til muligheder for besparelser.

Den elektriske drift på Øresundsbanen og ikke mindst udbygningen af lufthavnen skaber behov for væsentlige udvidelser af elleverancer på forskellige spændingsniveauer. Københavns Belysningsvæsen har derfor i samarbejde med Københavns Luft-

Nye sporombygningsmaskiner



Foto: Banestyrelsen

Banestyrelsens Servicedivision har købt et sporombygningstog (internt nr. **P 95 LS**), der vil gøre divisionen til en mere konkurrencedygtig baneentreprenør ved sporarbejder både herhjemme og i udlandet. Sporombygningstøget har en samlet længde på 72 meter og en egen vægt på 206 tons. Medregnes de nødvendige arbejds- og forsyningsvogne, strækker den samlede arbejdskolonne sig over 2,5 km. Tøget kan lægge spor med en hastighed svarende til 750 meter i timen - svarende til 20 sveller lagt i minuttet på lige strækninger (leverandørens løfte om muligheden for ved en maksimal hastighed at kunne udskifte op til 900 meter i timen har været afprøvet med succes). Arbejdshastigheden på strækninger med kurver og sporskifter er 350-450 meter i timen.



Sporombygningstøget er leveret af det svejtsiske firma "Matisa S.A.", og det er udviklet i snævert samarbejde med Servicedivisionen, bl.a. på grundlag af erfaringer gjort af det faste personale på det gamle sporombygningstog (internt nr. P 811). Det nye teknologisk topmoderne tog kan således problemfrit skifte de gamle toblok betonsveller, hvor midterdelen af jern er rustet, hvor de i de hidtidige maskiner ofte brækkede midt over og stoppede processen. Det nye ombygningstog er også mere sikkert og miljøvenligt end tidligere modeller. Næsten alle tunge løft og manuel håndtering er automatiseret med hydraulik og el, så operatørerne kan styre og overvåge teknikken fra den ergonomisk korrekt indrettede og støjafskærmede kabine. Sporombygningstøget første opgave var at udskifte 23 km spor mellem Odense og Middelfart, et arbejde der strakte sig fra september til midten af december.

Servicedivisionen har endvidere fra den østrigske virksomhed "Theurer & Plasser" anskaffet en sporskiftestopperetmaskine (**SSR 532**), der også kan løfte den afvigende gren af et sporskifte (også med betonsveller) uden brug af donkrafte.

Maskinen har bevist sin effektivitet. Under en test på Fredericia station tog det 42 minutter at justere et sporskifte på betonsveller, hvilket er en halvering af den tid, der bruges ved maskiner af ældre type. Maskinen er udstyret med den sidste nye software, så alle spors data ved hjælp af en diskette kan indlæses, før arbejdet går i gang. Med maskinen kan også foretages kontrolmåling i både side- og højderetning efter udførelse af justeringsarbejdet.

havne og Øresundskonsortiet bygget en ny hovedtransformatorstation i lufthavnen. Bygningen får en central placering i forhold til Øresundsforbindelsen (ligger klods op ad jernbane og motorvej ved den kunstige halvø), og der er derfor gjort noget ekstra ud af hovedtransformatorens design (bygningen skjuler de for transformatorstationer nødvendige, men skæmmende køletårne). Den 18 meter høje bygning

- som er 36 meter i diameter og med en facade helt i glas - tages i brug i løbet af 1999, og den vil i tilgift (med støtte fra Statens Kunstfond) blive udsmykket af billedkunstneren Ingvar Cronhamer.

Hovedtransformatoren, der kan transformere direkte fra 132 kV til 10 kV (mod normalt fra 132 kV til 30 kV og derefter til 10 kV), vil bl.a. forsyne jernbanens 26,5 kV forde-

lingsanlæg, hvorfra der etableres kabelforbindelser til køreledningsanlægget.

Erik B. Jonsen



"Gode tog til Alle" på is

DSBs ambitiøse plan om at investere fem mia. kr. i nye togsæt er indtil videre lagt på is, efter at Finansministeriet har bremset projektet. Godt et halvt års forhandlinger mellem Finansministeriet og Trafikministeriet om at skabe de økonomiske rammer for fremtidens jernbane er endt uden resultat, og en rammeaftale er nu udskudt i mindst ét år.

Finansministeriet har i et brev af 30. oktober til Trafikministeriet meddelt, at det først skal besluttes, om jernbanen mellem København og Ringsted skal bygges/udbygges og om den faste forbindelse over Femer Bælt skal etableres. "Det er derfor besluttet ikke at indgå længerevarende aftaler for jernbaneområdet, før der kan træffes beslutninger om disse projekter" hedder det i brevet. Kilder, der har deltaget i forhandlingerne, underer sig over henvisningen til nævnte projekter som årsag til at udskyde rammeaftalen, når ministeriet også henviser til den forværrede økonomiske situation og Danmarks overraskende underskud på betalingsbalancen.

DSB havde lagt op til en investering på 5,2 mia. kr. over fire år fra 1999, hvilket Trafikministeriet i en intern strategiplan allerede havde barberet ned til 3,5 mia. kr.

DSBs udspil skulle for alvor tage kampen op med de andre transportmidler - biler, busser og fly, og med en passagerfremgang på 60 pct. på Storebæltsforbindelsen og med en nedgang på kun syv pct. efter åbningen af bilbroen mente DSBs ledelse, at det var oplagt at

fremlægge en langsigtet strategi, der ikke blot skulle fastholde passagerantallet, men også at få flere til at tage toget.

At den økonomiske aftale (Rammeaftale III 1999-2002) ikke er faldet på plads betyder dog ikke, at DSB slet ingen penge har til rådighed. Der er afsat midler til driften på 1999 års finanslov - men altså ikke til investeringer. Selv om DSB fra årsskiftet får status som selvstændig offentlig virksomhed - se nedenfor - skal politikerne stadig sige god for store investeringsprojekter, det vil sige investeringer over 100 mio. kr., da Finansudvalget stadig skal bevilge midler til afskrivninger og forrentninger. Således stoppedes DSBs første store investeringsprojekt som selvstændig virksomhed.

Materiellet i det nye DSB

DSB indsætter i de kommende år nyt materiel ind på flere strækninger: 1) *Øresundstog* til det dansk/svenske regionaltogssystem - en fælles DSB/SJ ordre på 27 togsæt indsættes i perioden 2000-2002 (leverandøren af togsættene Adtranz Sweden fremskynder produktionen, således at ti togsæt vil være klar til drift inden Øresundsforbindelsens åbning, 1. juli 2000),

2) *S-tog*, yderligere 112 togsæt (svarende til de otte, der allerede er i drift), indsættes i perioden 1999-2005. Sidstnævnte ordre har en værdi af ca. otte mia. kr. Det første togsæt af hovedserien ankom den 3. november til Adtranz, Randers fra fabrikken i Salzgitte for montering af indvendig aptering, samt

3) 13 stk. elektriske godstogslokomotiver, der indsættes i perioden 1999-2001, hvis da ikke politikerne stopper leverancen som følger af, at Statens Jærnvågar "sprang i målet" i november, lige inden kontrakten om oprettelse af et internordisk godstransportselskab skulle undertegnes (jf. JERNBA-

Et antal af SBBs nye intercityvogne vil måske kunne afhjælpe kapacitetsproblemerne i DSBs regionaltogstrafik på Syd- og Nordvestbanen. Foto: Schindler Wagon AG



NEN nr. 1/98, s. 7) - angiveligt fordi man er af den mening, at høje infrastrukturgiffter (Øresund og Storebælt) vil belaste svensk industrieksport og derfor i stedet vil udnytte den nyanskaffede færgekapacitet på Østersøen.

Planen "Gode Tog til Alle", hvorefter der gennem anskaffelse af ensartet togmateriel med høj komfort skulle kunne tilbydes kunderne et kraftigt forbedret trafikudbud, ser til gengæld mildest talt ikke ud til at kunne realiseres lige med det samme. Planen var - som bekendt - over en femårig periode at anskaffe omkring 150 togsæt fordelt på forskellige størrelser og med diesel- eller eltraktion til en samlet pris af ca. 6,4 mia kr. Udarbejdelsen af EU-udbudsmaterialet er godt i gang, bl.a. foretages som led i arbejdet mock-up opstillinger, der sikrer, at de tekniske og trafikale specifikationer svarer til DSBs krav og ønsker, fx sædemoduler, dørbredder, vestibuler, gange mv. Dette arbejde afsluttes, så man er klar, når der måtte gives grønt lys til anskaffelse.

I mellemtiden undersøger DSB muligheden af at leje sig frem til en komfortforbedring for specielt pendlere på Syd- og Nordvestbanen. Det undersøges bl.a., om det vil være muligt at leje et antal toetages vogne hos SBB (de svejtsiske forbundsbaner), som i en periode vil have vogne overtallige på grund af mindre intercitytrafik end forventet.

I sensommeren blev der givet politisk tilslutning til en strategiplan for DSB Gods, der beskriver, hvordan denne linieenhed bliver en overskudsgivende forretning i år 2002. Gennem de senere år er der blevet væsentligt færre godsvogne (pr. 1. oktober 1998 var antallet: 1454 lukkede og 1482 åbne), og godsstrategiplanen viser, at den udvikling fortsætter i de kommende år. Det har givet anledning til overvejelser i DSB Materiel, hvor der arbejdes med følgende model: Værkstedsskiveterne for godsvogne koncentrerer i Nyborg, således at værkstederne i København og Padborg lukkes med udgangen af 1998; værkstedet i Fredericia lukkes i løbet af foråret 1999 - og værkstedet i Nyborg suppleres med værkstedsbiler, der kan tages sig af "akutte" opgaver. Medarbejdere, der bliver overtallige, vil blive tilbudt arbejde på andre af DSB Materiels værksteder. Godsstrategiplanen forudsiger også, at der om få år vil blive anvendt mindre end 60 lokomotiver til godstogskørsel, hvilket igen vil have indflydelse på de to lokomotivværksteders fremtid.

Nej til nybygning

DSB har valgt side i spørgsmålet om den store udvidelse af jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted. To af de tre mulige hovedløsninger (udbygning eller kombination = ny strækning Høje Taastrup-Køge Nord-Ringsted) kan DSB acceptere, men ikke nybygningsløsningen.

Fire spor ved siden af hinanden mellem København og Høje Taastrup giver mere kapacitet (man kan frit "bundte" de tog, der kører nogenlunde lige hurtigt og med samme standsningsmønster), end hvis man placerer de to ekstra spor andre steder end langs den eksisterende bane. Køreplanen støder mod "kapacitetsloftet" langt tidligere i nybygningsløsningen, da det er relativt få af de nuværende tog, der kan flyttes over på sporene i nybygningsløsningen - og de der kan flyttes er fjern- og godstog, hvis hhv. høje og lave hastighed hæmmer udnyttelsen af kapaciteten. Rejsetiderne er stort set de samme,



MH 333, 344, 362, 320 og 392 afventer ophugning i Århus, mens afløseren i form af MK 612 lister forbi, den 6. oktober 1998.
Foto: Allan Stovring-Nielsen

uanset hvilken løsning der vælges, bortset fra fjerntrafikens tog, der kan tjene fire minutter mellem København og Ringsted på en 250 km/t bane, hvilket igen kræver, at materiel for denne hastighed anskaffes.

Men aller vigtigst er, mener DSB, at Københavns Hovedbanegård

først udbygges, da den i dag allerede udgør en flaskehals.

DSB - ny forsikringstager

DSB står foran at skulle tegne én af de største forsikringsaftaler i Danmark nogensinde. Overgangen til "selvstændig offentlig virksomhed" pr. 1. januar 1999 bety-

Det nye DSB

DSB stod i efteråret 1998 midt i en skelsættende epoke i virksomhedens historie. Selve grundlaget for udviklingen af en forretningsorienteret og konkurrencedygtig transportvirksomhed syntes endelig på plads.

Pr. 1. januar 1999 omdannes DSB til en selvstændig offentlig virksomhed som følge af "Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S", vedtaget af Folketinget den 25 juni 1998. Loven betyder, at DSB S-tog bliver et aktieselskab ejet af DSB, og den særlige status, som DSB i øvrigt opnår, betyder bl.a. at fremtidige investeringer ikke skal ske via finansloven, men kan finansieres på det private lånemarked. Hvor selvstændig virksomheden faktisk bliver kan jo diskuteres, jf. det ovenfor anførte.

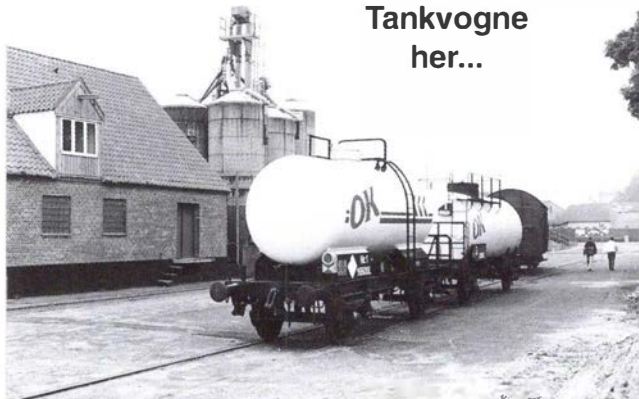
DSB er i dag et rent operatørselskab, der driver passager- og godstogstrafik med dertil hørende services. Siden 1993 har DSB gennemgået en omfattende omstillingsproces fra departement til selvstændig offentlig virksomhed: 1) 1993: DSB ændrer status fra departement til statsvirksomhed, 2) 1995: DSB får egen bestyrelse, 3) 1995: DSB REDEFI (i dag Scandlines A/S) udskilles og etableres som selvstændigt aktieselskab, 4) 1995: DSB busser (i dag Combis A/S) udskilles og etableres som selvstændigt aktieselskab, 5) 1996: DSB sikkerhed udskilles og etableres som styrelse (Jernbanetilsynet) under Trafikministeriet, 6) 1997: DSB bane udskilles og etableres som styrelse (Banestyrelsen) under Trafikministeriet og 7) 1999: DSB ændrer status til selvstændig offentlig virksomhed (forkortelsen SV, jf. "JERNBANEN", nr. 3/98, s. 7, vil alligevel ikke blive anvendt).

Ligeledes fra 1. januar 1999 åbnes op for fri konkurrence på det danske jernbaneanet som følge af "Lov om jernbanevirksomhed m.v.", vedtaget af Folketinget den 7. maj 1998. DSBs eneret på landsdækkende jernbanetrafik ophører i to tempi: For godstrafik fra 1. januar 1999 og for passagertrafik fra 1. januar 2000.

Der skelnes i loven mellem to typer af passagertrafik udført som offentlig service: "Forhandlet" trafik og "udbudt" trafik. Der er indgået en kontrakt med DSB om et nærmere fastlagt trafikprogram med virkning fra 1. januar 1999. Samtidig vil Trafikministeren kunne bringe kontrakter om trafik udført som offentlig service i udbud, så flere jernbanevirksomheder kan byde på samme kontrakt. Det forudsættes at op til 15 pct. af DSB samlede passagertrafik uden for S-togsnettet kan blive udbudt frem til udgangen af 2003. Alle godkendte jernbanevirksomheder - herunder DSB - vil kunne deltage i tilbudsgivningen på lige vilkår.

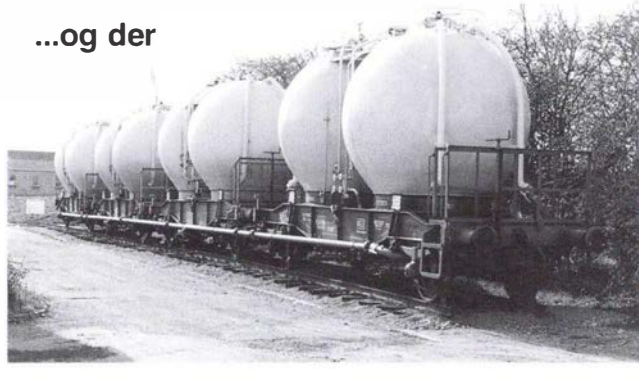
DSB justerer den 1. januar 1999 sin organisation. Divisionerne InterCity og Regionaltog ophører og erstattes af to nye divisioner: Passagertog (chef: *Bjørn Wahlsten*), der får ansvaret for de kundevendte aktiviteter i forbindelse med togdriften, og Salg & Stationer (chef: *Stig Næsh*), der får ansvaret for billetsalgsorganisationen samt stationer og øvrige bygninger. DSB rejsebureau og DSB bygning integreres i disse organisatoriske enheder. En ny enhed er Trafik(afdelingen) (chef: *Henrik Nørgaard*), som får ansvar for ressourceplanlægning og driftsafvikling. De øvrige linieenheder med tilhørende chefer er: S-tog (*Erik Maglehøj*), Gods (*Hans Winther*), Materiel (*Johannes A. Pedersen*) og Data (*Svend Laursen*). DSBs direktion udgøres af: Administrerende direktør *Henrik Hassenkam*, viceadministrerende og kommerciel direktør *Keld Sengeløv*, økonomidirektør *Carsten K. Thomsen* og driftsdirektør *Johannes A. Pedersen*, som jf. ovenfor, også er chef for linieenheden Materiel. (Se også "Jernbanen", nr. 4/98, s. 7).

Tankvogne her...



Selv om overførslen af jernbanevogne til Æro ophørte i 1995, er det stadig muligt at opleve lidt jernbanestemning i Ærøskøbing, i det én Gs og to OK-tankvogne i sin tid blev efterladt her. Foto: Allan Støvring-Nielsen. Hos firmaet Optiroc A/S, i Solrød Str. henstår nu fire tidl. SJ Uc-vogne som pulverlager. Foto: Kenneth Dam

...og der



der en masse krav og udfordringer bl.a. til forsikring som følge af et farvel til etatsbegrebet: "Staten er selvforsikrende". Fremover skal DSB forsikre sig som enhver anden privat virksomhed, når det gælder fx ansvar, arbejdsskader, skade på bygninger, inventar og rullende materiel. Post Danmark, Tele Danmark og Københavns Lufthavne har også været igen-

nem den proces, og DSBs forsikringskontrakt bliver ikke den mindste blandt ligemænd. "Lov om jernbanevirksomhed" kræver nemlig, at DSB skal tegne forsikringer, der dækker enkeltkrav på op til 250 mio. kr.

DSBs forsikringsrisici er vurderet og opgjort og en strategi udarbejdet ved udgangen af december.

MV 1102 under endnu en kannibalisierung af DSB Museumstog. Her er det hjælpedynamoer der ryger hos ophugger Henriksen i Århus, den 6. oktober 1998. Lokomotivet har nu stået henstillet hos ophuggeren i 12 år. Foto: Allan Støvring-Nielsen



Forsikringerne bringes i udbud i januar-februar, og kontrakterne indgås i april-maj 1999.

Forsikringsværdien (nyværdien) for alt rullende materiel inkl. værksteder er ca. 30-50 mia. kr. - for stationer og andre bygninger ca. 6-10 mia. kr. - hvortil kommer driftstab ved forskellige driftsafbrydelser, som eksempelvis kan være 1) IR-center Helgoland ødelægges ved brand og er ude af drift i ét år, 2) jernbaneforbindelsen over Storebælt afbrydes for en periode af ét år (Vestbro, Østtunnel eller begge), 3) Københavns Hovedbanegårds spor- og sikringsanlæg ødelægges (flynedstyrning) og er i sin helhed ude af drift i ca. 6 måneder eller 4) Lokomotivværkstedet på Otto Busses Vej ødelægges og er ude af drift i ét år.

Udmærkelse

DSBs nye designprogram fik en særlig udmærkelse ved Brunelprisuddelingen i Madrid i oktober. De prestigefyldte Brunelpriser gives for godt jernbanedesign inden for kategorierne arkitektur, rullende materiel, landskabselementer og grafisk design. Den internationale jury - der består af arkitekter og designere - gav udmærkelsen for skitseprojektet til det nye designprogram, som er "et synligt bevis på, at DSB forandrer sig. Designet afspejler, at DSB har fået nye forretningsbetonede værdier, samtidig med at traditionen og miljøbevstheden holdes i hævd". Citat slut!

Erik B. Jonsen

Metro

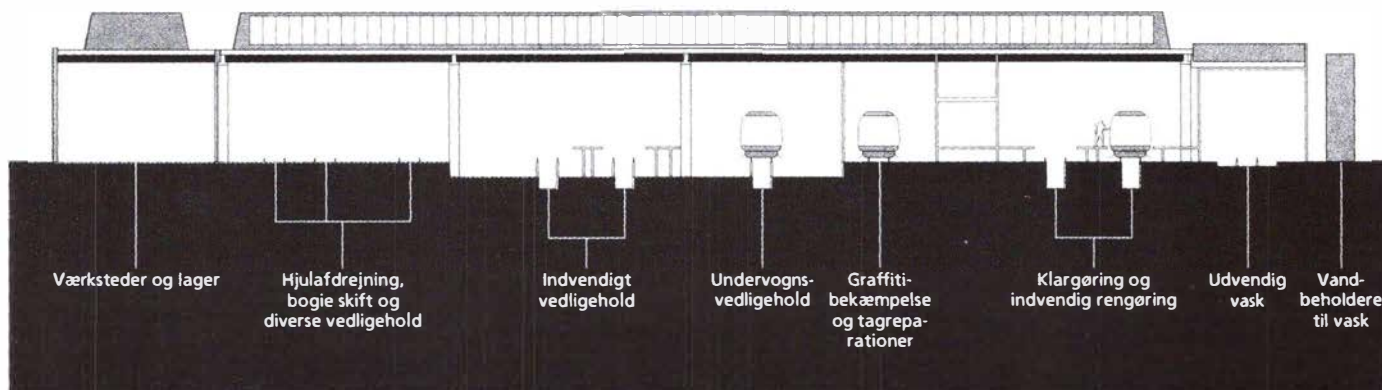
I "Ajour" vil der fremover indgå en rubrik om forhold (bygning - og senere drift) vedrørende tunnelbanen i København. "Metro"s navnetræk ovenfor er en del af et nyt designprogram for Metro, Ørestad og Ørestadsselskabet udarbejdet af Møllerup Desinglab A/S. For de meget interesserede kan nævnes, at skrifttypen hedder Sans serif - og det betyder "uden fødder"!

En status på byggeriet medio november viser, at borearbejdet skrider godt frem. Entreprenøren COMET (The Copenhagen Metro Construction Group - et konsortium bestående fire udenlandske - engelsk, fransk, italiensk og østtysk - og en dansk virksomhed med forskellig anlægsekspertise) slår dog fortsat med en forsinkelse på godt seks måneder. Der er god fremdrift hos togleverandøren Ansaldo Trasporti SpA, som forventer at kunne starte prøvekørslerne med et Metro togsæt på teststrækningen ved Kontrol- og VedligeholdelsesCenteret i Ørestad sommeren 1999. Det første af de 26 bestilte 3-vogns togsæt er netop færdigmonteret hos Breda Costruzioni Ferroviarie SpA, Milano og sendt til testning hos Ansaldo i Napoli.

Ved nytårsskiftet vil bestyrelserne for Metro selskaberne (Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S) tage stilling til, hvilken betydning forsinkelsen vil få for Metroens åbningsdato. Der er endnu ikke truffet beslutning om anlæg af Metroens 3. etape - strækningen fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn, Kastrup - men der foregår stadig drøftelser mellem interessenterne bag projektet.

En summarisk gennemgang af anlægsarbejderne (ultimo oktober):

Ved Stadsgraven er bygget en tunnelskakt, og her er NATM-arbejdet (New Austrian Tunnel Method) i Metroens sammenfletning afsluttet. TunnelBoreMaskinen "Liva" brød igennem til modtagelseskammeret i 36 meters dybde, den 28. august - og TBM "Betty" fulgte efter i 23 meters dybde, den 28. september. Begge TBMs jomfrurejse fra startkammeret på Islands Brygge og til Stadsgraven var på 572 m. De to maskiner blev derefter skilt ad, og borehoved samt skjold, i alt 350 t blev hejst op gennem skakten og på lastbil bragt til serviceeftersyn på Refshaleøen for derefter at blive transporteret til arbejdspladsen i Havnegade. Her er der bygget en tunnelskakt, i hvis bund TBM



Tværsnit af det kommende Kontrol- og VedligeholdelsesCenter der får hjemsted i den kommende Ørestad.

Tegning: Ørestadsselskabet

"Liva" er samlet. Borearbejdet indledes i november og næste gennembrud bliver på Christianshavn.

Ved **Islands Brygge** bygges en tunnelstation, og TMB'ernes startkamre er under afrensning. På sydsiden af Njalsgade er pladsen færdig med at støbe tag til stationsrummet og der arbejdes nu med armering til kant- og tværbjælker. Ved Amagerfælledvej er etableret en skakt, hvor der etableres teknik- og trapperum.

På **Christianshavn** (torvet) bygges en tunnelstation nedefra - ved at grave ned i fuld dybde (- 20 m), støbe vægge og til sidst støbe tag over.

Ved **Amagerbro** (Amager Centret) er en tunnelstation under byg-

ning; taget til stationsrummet er færdigstøbt, og der graves derefter ned til en dybde af fem meter - det niveau, hvor man i det færdige anlæg vil finde forhal med cykelparkering, informationsstandere mv. Tunnelstationen ved **Lergravsparken** er under anlæg. Ved Strandlodsvej bygges en tunnel-skakt, en "cut and cover" konstruktion, hvor de to TBM'er skal tages op, når borearbejdet på Amager er afsluttet.

På **Kongens Nytorv** er tunnelstationen under anlæg - og ved Sjæleboderne er en tunnelskakt (evakueringsvej) under bygning. Ved **Nørreport** er tunnelstationen under anlæg; der støbes sekantpæle til stationsrummet ved hjælp af to borerigge. På banens Frederiks-

berg-del er **Forum** tunnelstation under konstruktion, der støbes ligeledes her sekantpæle ved hjælp af to borerigge. Ved **Frederiksberg** (centret) forberedes pælefunderingen af den fredede DSB stationsbygning.

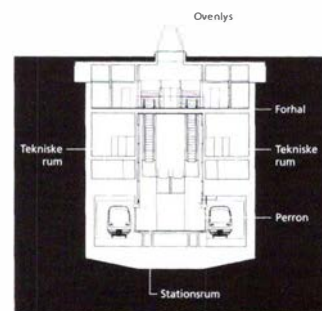
I Ørestaden kører Metro på højbane og dæmning. 164 søjler og omkring 1584 løbende meter viadukttragere er nu færdige (ultimo oktober). Betonkonstruktionerne til **Ørestad** og **Vestamager** stationer og den unavngivne station syd for Øresundsbanen er stort set færdige, og **Sundby** station er godt på vej.

Kontrol- / VedligeholdelsesCentret (ved Finderupvej) fejrede rejsegilde den 27. august, og her er

testsporet næsten færdiganlagt.

I øvrigt henvises til artiklen "Københavns nye bybane" af Wilhelm Frendrup i JERNBANEN, nr. 6/96, s. 169-174.

Erik B. Jonsen



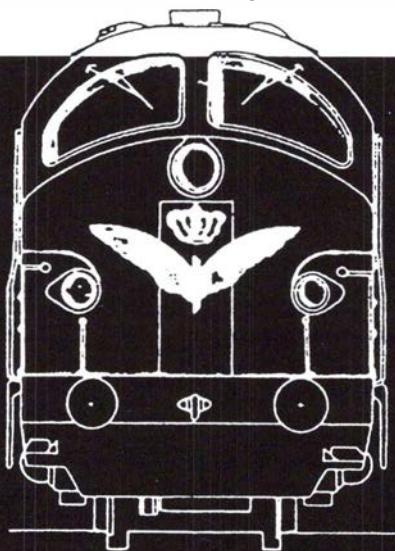
Tværsnit af metrostation.

Dette er første bog i en trilogi om NOHAB-GM diesellokomotiver litra MY, MX og MZ anskaffet af DSB. For at kunne beskrive lokomotiverne grundigt - historisk såvel som teknisk - har vi valgt at udgive én bog om hver type i stedet for at samle alle typer i samme bog. Den første i rækken omhandler litra MY, og selv om dette spændende lokomotiv beskrives på ikke mindre end 80 sider - 16 mere end planlagt - i format A4, så kunne vi sagtens bruge dobbelt så mange sider.

Bogen indeholder mange farvefotos og sort-hvide illustrationer, grafer, lobsplaner m.v. (ca. 130 i alt). Billederne viser MY fra levering til udrangering.

Følg lokomotivtypen fra udvikling, prøvekorser til den daglige drift til udrangeringen i 1990'erne i det historiske afsnit. Komplet teknisk beskrivelse fra A-Z i et særligt teknisk afsnit, samt stationeringer, skæbnetabeller o.s.v. Det er første bog på dansk med en gennemgribende beskrivelse af lokomotivtypen.

Læs om MY 1126 med ATCS - hvad var det egentlig for noget? Få svaret i MY-bogen. Hvor korte MY oprindeligt? Hvor stor en maskinkraft havde/har en MY egentlig? Få de overraskende svar i MY-bogen. Hvilke MY - bortset fra MY 1145-1159 - havde rilleudstødning? Og hvorfor? Korte MY også på privatbanespor? Måtte MY køre i Tyskland... og har de gjort det?



... så er bogen om DSBs diesel-lokomotiv litra MY udkommet.

NOHAB-GM diesellokomotiver
i Danmark:

DSB litra MY
Type 567

Bogen indeholder også:

- NOHAB-tegninger i skala 1:87 af MY 1101-1144, 1145-1159 samt det amerikanske forslag (side, front, snit og plan) med oplistning af de tekniske dele
- Komplette data- og skæbnetabeller 1954-1998
- Sjældne farvefotos fra 1960'erne
- Kronologisk tabel for vigtige MY-begivenheder o.s.v.

Bogen fås ved at indsatte kr. 190,- + kr. 15 i porto = i alt kr. 205,- på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved eller send en check på beløbet. Husk at notere MY på girototalen til modtager. Ved check vedlægges en seddel, hvad betalingen gælder.



Bemærk, bogen er kun trykt i 900 eksemplarer mod det oprindelige tænkte oplag på 1500 stk. Men vi har reserveret et lille oplag til abonnenter og andre, som ønsker at købe direkte hos os. Bestil NU, hvis du vil være sikker på at få bogen, d.v.s. at vi har et begrænset parti. Genoptrykkes ikke. Skulle vi få udsolgt, så tilbagebetaler vi naturligvis beløbet til bestilleren. Bemærk, ca. 14 dages leveringstid fra modtagelse af indbetaling.



OHJ-HTJ Ys 252-Ym 52 under indkørsel på Ruds Vedby station, den 23. november 1998, en af de første vinterdage.

Privatbanerne



1999 - endnu et spareår for privatbanerne

Ved privatbanerne havde mange håbet, at Finanslovsforslaget for 1999 ville indeholde en flerårig rammeaftale for statens tilskud til privatbanerne drift samt investeringer. I stedet blev privatbanerne blevet mødt med et Finanslovsforslag, hvor der bl.a. manglede ca. 20 mio. kr. for lidt i driftstilskud, når banernes driftsbudgetter for 1999 kun fremskrives med pristalsregulering i forhold til 1998. Derudover krævede staten, at privatbanernes driftstilskud for 1999 reduceres med 2 %.

I det Finanslovsforslag, der ultimo november er indgået forlig om, er statens andel i driftstilskuddet til privatbanerne imidlertid opskrevet med de ca. 20 mio. kr.

På investeringsiden er der bl.a. afsat midler til fortsat spormodernisering på bl.a. HTJ, HP og SB, mens der ikke vil være penge til indkøb af nyt rullende materiel.

Og selv om privatbanerne i snart adskillige år har sparet ca. 2½ % på driften hvert år, kræver politikerne altså fortsat besparelser på banerne. Betjeningen på de fleste mellemstationer er allerede bortfaldet, og i de seneste år har besparelserne betydet bortfald af togbetjeningen i togene på flere strækninger, og i togene opsættes der trykknapper for „stop“ ved næste station. bl.a. på Hornbækbanen er der opsat billetautomater i togene. Man kører altså med én-mandsbetjente tog, og der foretages kun stikprøvevis kontrol. Resultatet er ikke udeblevet, nemlig stigende hærværk, grafittimalerier m.m. Mange passagerer sav-

regularitet af driften på banerne. Toggpersonalet sørger ikke blot for kontrol af rejsehjemler, men hjælper også med ind- og udlæsning af barnevogne og cykler.

I bestræbelserne på at rationalisere driften bliver fjernstyringen af toggangen på HTJ på visse tidspunkter i week-enderne passet af FC Nykøbing Sjælland på OHJ. Samtidig har man besluttet inden for overskuelig fremtid at sammenlægge FC Nykøbing Sjælland (OHJ) med FC Dianalund (HTJ) i en ny trafikcentral, der placeres i de to baners administrationsbygning i Holbæk. Sammenlægningen er planlagt gennemført i etaper inden for de næste to år. Man starter med at flytte FC Dianalund til Holbæk, således at den nye FC kan fungere efter sommerferien 1999. Også ved andre privatbaner sker der i disse år rationalisering og omlægning af trafikcentralerne, der styrer banedriften.

At privatbanerne kan omstille sig og er parate til at løse nye opgaver ses bl.a. af samarbejdet med DSB Gods, hvor f.eks. Lemvigbanen og Vestbanen i dag udfører transportopgaver uden for egne strækninger. Hirtshalsbanen udfører nu togklargøring på Hjørring station samt kørsel til Hjørring Øst for DSB Gods.

Endelig skal også nævnes debatten om den fremtidige organisation af privatbanerne - se bl.a. JERNBANEN, nr. 4/98, side 13-14. Der er nedsat endnu en arbejdsgruppe, der skal undersøge om privatbanerne skal ind under amterne.

Efter Würtzen-rapporten i 1989 og det efterfølgende år med hårde angreb på privatbanernes struktur

driften i et omfang, der på længere sigt betyder et ringere udbud til passagererne.

Alligevel ønsker politikerne fortsat at spare på privatbanerne. Det står i en urimelig modstrid til deres ønsker om, at stadig flere og flere skal benytte den kollektive trafik. På den ene side bevilger man penge til at holde tasterne i ro, og på den anden side skærer man i drifttilskud samt midler til nye investeringer.

Privatbanerne - for slet ikke at tale om den øvrige skinnearbejde lokale og regionale kollektive trafik - må ikke glemmes, når der tales om miljø, kollektiv trafik contra f.eks. privatbiler. Mange mennesker er allerede trofaste pendlere og dermed afhængige af en fortsat stabil og rimelig hyppig drift - også på lokalbanerne. Flere ville uden tvivl kunne lokkes til at benytte de lokale og regionale tog, hvis de ikke altid fra politisk og dermed også mediernes side blev betragtet som sekundære både hvad angår bevillinger og i daglig omtale.

Hornbækbanen (HHGB)

Med baggrund i tre ulykker, bl.a. ulykken ved Firhøj den 1. maj 1997, har Jernbanetilsynet foretaget en systematisk gennemgang af forhold og emner på Hornbækbanen, specielt med betydning for trafikikkerheden. Resultatet af Jernbanetilsynets gennemgang blev offentliggjort i en temainspektionsrapport i slutningen af august måned. Jernbanetilsynet har i rapporten givet en række påbud/henstillinger/anbefalinger. De er taget



Alsårgårde station på Hornbækbanen bliver nu ATP-station mod Saunte, i forbindelse med afprøvning af det nye ATP-system til privatbanerne.

Foto: Ole-Chr. M Plum

Banernes bestyrelser har sammen med ledelserne fortsat med at spare, og når banerne stadig står som pålidelige operatører for de forskellige trafikselskaber, skyldes det, at man ikke har ladet besparelserne gå ud over almindelige vedligeholdelsesarbejder på infrastruktur og materiel. Derimod har man måttet foretage besparelser og omlægninger på

til efterretning, og der vil blive arbejdet disse med henblik på en stadig øgelse af trafikikkerheden.

I efteråret 1998 har Hornbækbanen sammen med Vejdirektoratet nedlagt et antal overkørsler på strækningen Grønnehave og til sommerhusområdet ved Hornbæk. Samtidig er flere af overkørselsanlæg, der bevares, blevet

ner toggpersonalet, der også har deres betydning, når man taler om

moderniseret og forsynet med halvbomme, bl.a. ved Skibstrup og Saunte.

Det er besluttet, at Hornbækbanen - som den første privatbane - skal have et "automatisk togstop-system", der i daglig tale benævnes ATP (Automatic Train Protect). Det bliver et enklere system end det ATC-system, der kendes på Banestyrelsens strækninger. Det nye system vil kunne bringe et tog til standsning, hvis toget passerer et signal på "stop" eller overskrider den på strækningen tilladte hastighed. Der er afsat investeringsmidler til projektet i 1998 og 1999.

I december måned bliver der monteret baliser til ATP-systemet på strækningen Ålgårde-Saunte.

Denne strækning er valgt til prøvestrækning, da man bl.a. får mulighed for at prøve det på stationer med henholdsvis ét udkørselsignal (Ålgårde) og to udkørssignaler (Saunte). På ét af banens tog monteres en ATP-datamat. Systemet skal derefter afprøves i en pe-riode fra den 1. januar 1999. Efter testperioden vil det endelige system blive indført på hele Hornbækbanen i løbet af 1999.

På baggrund af erfaringerne med ATP-systemet på Hornbækbanen, forventes det, at tilsvarende systemer skal indføres på de øvrige privatbaner.

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

HTJ's baneafdeling har i perioden september-november udskiftet ca. 2 km strækningsspor fra Havrebjerg mod Løve. I weekenden 14.-15. november blev sporet, der lagt med skinner på 30 m, sammen-svejet og der blev samtidig foretaget spændingsudligning. Arbejdet blev udført af det tyske svejsfirma Thormählen, der ankom til HTJ med deres mobile svejsmaskine på en MAN-lastvogn, hvis vægt var ikke mindre end 39 t. Køretojet havde også skinnehjul. Firmaet har bl.a. specialiseret sig i sammensvejsning af skinner ved elektrisk stuksvejsning (70 volt og 40.000 ampere). Når svejseaggregatet var anbragt på plads over skinnerne, udførtes en svejsning på 4-5 minutter. Hidtil har man ved OHJ og HTJ anvendt thermit-svejsninger ved spormoderniseringerne, men for at spare tid og dermed penge, valgte banen at forsøge sig med stuksvejsning udført af det tyske firma.

Når spormoderniseringen af strækningen mellem Slagelse og Høng fortsætter i 1999, vil man fortsætte med at lade det tyske firma udføre svejsningerne, og

Indenlandsk gods til PBS?

Privatbanen Sønderjylland's seneste tiltag er et forsøg på at få flyttet omfattende transporter af kalk fra landevejen til Løgstørbanen. Kalken kommer fra Aggersund kalkværk og bliver i dag kørt til Aabenraa med lastbiler. Det store problem er afstanden på 5 km fra Løgstør station til kalkværket. En investering i så langt et industrispor er nok urealistisk, så tanken er at finde en løsning hvorved godset nemt og hurtigt kan omlades fra bil til bane.

Et sådant system kunne være ACTS container systemet, som i mange år har været anvendt i udlandet og som i en kort periode også kunne ses i Danmark i forbindelse med affalds-transporter til Sverige. PBS besluttede derfor at køre et prøvetog for Aggersund kalkværk. Trækket bestod af 3 Slips vogne med 3 containere på hver. På turen fra Tønder til Løgstør afleverede man i øvrigt MY 1110 til VLTJ i Vemb. Denne maskine skal gøres køreklar på Lemvigbanens værksted, efter at PBS har solgt MY 1122 til en tysk operatør.

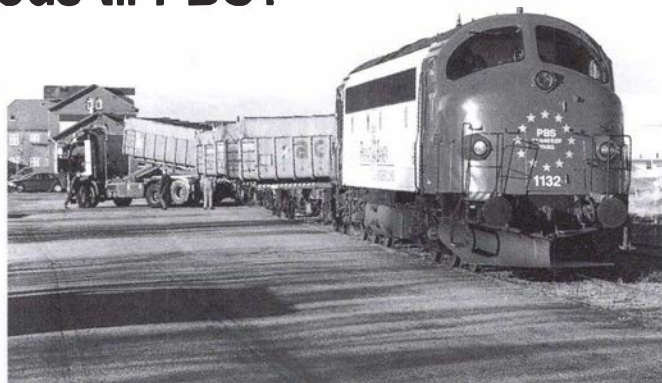
de må så se frem til at skulle arbejde i Vestsjælland et par gange i løbet af sommer og efterår 1999.

Nærumbanen (LNJ)

Med henblik på at hjælpe Nærumbanen ud af den akutte mangel på materiel har trafikminister Sonja Mikkelsen fremsendt en ansøgning til Folketingets Finansudvalg om bevilling af penge til indkøb af to RegioSprinter til banen. Materielmanglen, der skyldes uheldet med LNJ Ym 20 og Lm 21 den 12. oktober 1998, betyder, at banen i øjeblikket må aflyse hvert tredje af sine myldretidstog på hverdage, i alt 20 togafgange.

Som nævnt i de seneste numre af JERNBANEN har Duewag-Siemens ikke blot to, men fire RegioSprinter stående klar til levering til Nærumbanen.

Staten skal bevilge investeringsstøtte svarende til 70 % af prisen på de nye tog. Lyngby-Tårnbæk og Søllerød kommuner har allerede i 1997 givet tilsagn om at betale de resterende 30 % ikke blot til to, men til fire tog. Næste problem i Nærumsbanens togtog kan blive, at prisen pr. togenhed stiger, når man kun aftager to i stedet for fire tog, og derved kan man komme i



PBS MY 1132 med prøvetog for Aggersund Kalkværk, er her ved at blive læsset i Løgstør, den 18. november 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Den 18. november kl. 10 var der indkaldt til pressemøde i Løgstør hvor, PBS direktør Robin Roost, sammen med en repræsentant fra ACTS forklarede om systemets fordele. Samtidig demonstrerede en vognmand fra Aabenraa hvordan læsning og losning foregik.

Da pressemødet var slut og kalken læsset, begyndte den godt 80 km lange tur mod Viborg. Farlige situationer kan opstå i det mange billister tror at det er en fejl når overkørslerne går igang. Ligeledes benyttes banen som skolesti og til hundeluftning m.m. *Der kører jo ikke noget på Løgstørbanen!*

Den følgende morgen kørte toget så til Aabenraa hvor der ligeledes var indkaldt til pressemøde. Vejret var igen koldt, men flot, og der var mange der fulgte demonstrationen af systemet. Omkring middagstid var der afgang fra Aabenraa og efter om-løb i Rødekro og Tinglev gik turen af den nyrestaurerede tværbane mod Tønder. Denne stækning er foreløbig kun godkendt til 20 km/t og ballasten var da også meget løst ilagt i Bylderup Bov, hvor stationsbygningen netop er blevet revet ned.

Allan Støvring-Nielsen

Lemvigbanen (VLTJ)

Fra den 28. september 1998 udfører Lemvigbanen godstogsskørslen til/fra Herning for DSB Gods. Normalt kører man om morgenen på mandage, tirsdage og torsdage med tom maskine fra Lemvig over Skjern til Herning. Herfra køres over Holstebro tilbage til VLTJ. Om eftermiddagen kører godstogene begge veje via Holstebro. Desuden køres der visse dage til Struer.

Ved Lemvigbanen er man i færd med at renovere/levetidsforlænge Y-toget VLTJ Ym 12-Ys 12. Ys 12 er sendt til HMK i Hjørring, hvor også Hirtshalsbanen og Skagensbanen har fået renoveret vognkasser til deres Y-toget. Da Lemvigbanen ikke kan undvære sine Y-toget i drift har man lånt styrevognen SB Ys 12 hos Skagensbanen. Diesellokomotivet VLTJ MI 24, der nu er litereret On Rail 32, kørte - for egen kraft - den 22. oktober 1998 fra Lemvig over Esbjerg-Tønder-Niebuil til Tyskland. Lokomotivet var ommalet: rød/orange overdel med grønne striber og grå undervogn. (Se i øvrigt „Jernbanen“, 3/98, side 10).

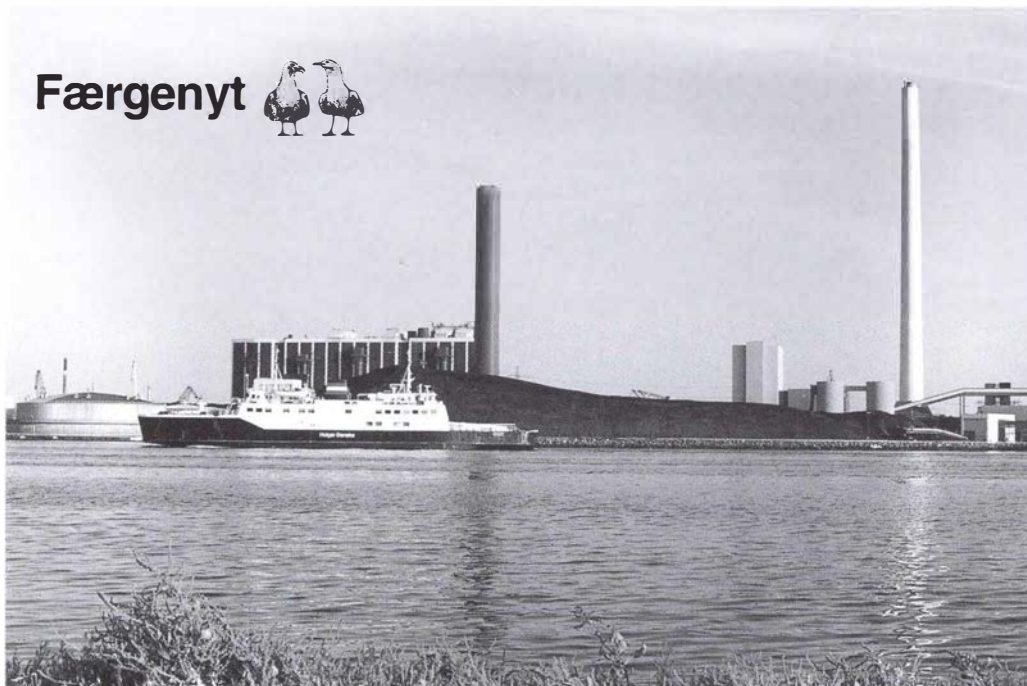
Odsherreds Jernbane (OHJ)

I november/december 1998 fjernes læssespor til varehuset på Svinninge station i forbindelse med etablering af nyt sikkerhedsanlæg på station.

Personvognen OHJ Bnm 284, ex. DB 51 80 09-42 900-3, er udrangeret og ophugget i Mårsø i november måned. Vognen blev sat i drift i maj 1987, og var den sidste "Apfelpfeil"-vogn i drift ved OHJ.

Ole-Chr. M. Plum

Færgenyt



M/F Holger Danske, med Asnæsværket i baggrunden, under indsejling til Kalundborg en herlig sommeraften i juli måned 1998. Færgeren sejler ikke længere på ruten i det den blev taget ud af driften den 30. november 1998. Foto: Morten N. Olesen

Kalundborg-Samsø overfarten

Ved Banestyrelsens sidste licitation over Kalundborg-Samsø overfarten tabte Scandlines - der hidtil har besejlet overfarten med *Holger Danske* - til rederiet Samsø-Liniens, der varetager overfarten mellem Samsø (Sælvig) og Hov med færgerne *Vesborg* (bygget 1995) og *Sam-Sine* (bygget 1979).

Holger Danske blev derfor taget ud fra Samsøoverfarten og oplagt den 30. november. I stedet blev Samsø-Liniens *Vesborg* indsat mellem Kalundborg og Sælvig på Samsø. Når færgeløbet i Kolby Kås er ombygget til Samsø-Liniens færger til februar, flyttes overfarten tilbage til Kolby Kås. Indsættelsen af *Vesborg* er alene en midlertidig løsning, da Samsø-Liniens har bestilt en særlig færge til Kolby Kås-overfarten på Ørskov-værftet i Frederikshavn. Den nye færge, der har navnet *Kyholm*, blev imidlertid forsinket som følge af uroen på arbejdsmarkedet i foråret, og vil først blive indsat i løbet af december 1998.

Færgeren *Kyholm* vil få en noget højere servicefart end *Holger Danske*, og overfartstiden vil derfor blive nedsat fra de nuværende 2 timer til 1 time og 40 minutter. Fremtiden for *Holger Danske*, der er den eneste tilbageværende Scandlinesfærge med "Lillebæltsform", er ikke afklaret.

Esbjerg-Fanø overfarten

De to nye Esbjerg-Fanø færger *Fenja* og *Menja*, der blev indsat i

sommerens løb, har vist sig ganske succesfulde. Siden indsættelsen af de nye færger har de gamle postfærger *Esbjerg* og *Nordby* fra 1964 været lagt op i Esbjerg med salg for øje, og der synes nu at være håndfaste tilsagn fra en nigeriansk køber. Det er dog endnu ikke afklaret, hvornår færgerne skal forlade Danmark mod en fremtid som afrikanske flodfærger.

Den gamle passagerbåd *Sønderho* er det fortsat meningen at holde i drift som ekstraskib i morgentrafikken og til havnerundfarter i Esbjerg. Skorstenen på *Sønderho* er blevet forsynet med bemalingen for Scandlines Sydfynske, der ligner DSBs gamle bemaling bortset fra at de røde striber på skorstenen er smallere end den hvide. *Fenja* og *Menja* er også malet i Scandlines Sydfynske-farver.

Oplagte færger i Nakskov

Siden sidste nummer af JERNBANEN er „Stillehavsflyden“, som de oplagte færger i Nakskov benævnes blandt venner, blevet suppleret med *Kraka* og *Cat-Link III*. Der er dermed oplagt 10 færger i Nakskov. Ombygningen af Danmark til stationært supermarked i Puttgården er sat i bero indtil videre.

Færgehavnene ved Storebælt

Sporene af færgehavnene i Korsør kan efterhånden være svære at få øje på, da hele stationsarealet i først på sommeren 1998 blev ryddet for spor og sveller, og færgelejerne efterfølgende nedbrudt. En

tilsvarende proces påbegyndtes i Nyborg i august måned, og i oktober var rydningen af spor og borttagning af bolværkstræ på leje 2-4 stort set afsluttet. Herefter tog man fat på bortsprængningen af lejerne 2-4. Dette arbejde kræver omkring et ton dynamit. I løbet af vinteren vil dette arbejde også være tilendebragt.

Det skal dog bemærkes, at hele sporgruppe 50 (omkring værkstedet) og leje 5 med færgestation og vognopsynsbygning fortsat eksisterer, selvom dele af området er noget medtaget af hærværk. Side-sporene ad den gamle Svendborgbane til Avernakke og gaslangeret i Vesterhavenen betjenes fortsat.

I Halsskov er der foretaget omfattende rydninger af lysmaster etc., ligesom en del af rampeanlægget ved tredækkerlejet er fjernet. Færgerne *Heimdal* (i Mer-candia-farver), *Difko Fyn* og *Difko Nyborg* er lagt op i Halsskov havn. I Kundeshoved er der endnu ikke foretaget nedbrydningsarbejder af større omfang.

Museumsfærgeren "Kong Frederik IX"

Sæsonen 1998 ser ud til at resultere i et besøgstal på mellem 13.000 og 14.000 egentlige, entrébetalende besøgende på Museumsfærgeren i Nyborg. Dette er noget lavere end forudsat i museets budget, men dog ca. 35 % bedre end færgens første sæson. Der er fortsat stor opbakning ikke mindst fra lokale myndigheders side til at arbejde videre med bevaringen af *Kong Frederik IX*, herunder etab-

leringen af et museumsområde omkring leje 5 i den tidligere DSB-færgehavn i Nyborg.

I modsætning til *Sjælland* i København, der er lagt op uden skruer og med nedlukket maskineri, er *Kong Frederik IX* forsat et fuldstændigt sejlkraft skib, der stadig er optaget i klassifikationsselskab (Bureau Veritas). Dette betyder fordele, men også at færgeren skal gennemgå et omfattende vedligeholdelsesprogram som ethvert skib i drift. I vinterens løb vil der derfor blive foretaget stempelersyn på hovedmaskineriet, og først i 1999 forventes færgeren at dokke for bundeftersyn.

DSB-færge under fjerne himmelstrøg

På reden ved Suez ligger et skib ved navnet *Salem Flower*. Ejeren, Samatour Shipping Lines, der har anvendt *Salem Flower* til pilgrimstransporter på Det Røde Hav, er gået konkurs tidligere på året, og grundet nye sikkerhedskrav er der ikke købere til *Salem Flower* - heller ikke i det mellemøstlige område, hvor man ellers ikke var så kræsne før Estonia-katastrofen.

Salem Flower er den tidligere DSB-færge *Prinsesse Benedikte*, der blev bygget i Helsingør i 1959 og for det meste sejlede på Storebælt (i årene 1974-80 som fast IC-færge). I 1988 blev *Prinsesse Benedikte* - måske DSBs smukkeste færge nogensinde ifølge spalte-redaktørens subjektive opfattelse - solgt til Grækenland sammen med todækkerfærgeren *Halsskov*. Siden da er *Prinsesse Benedikte* gennemgået adskillige ombygninger under en lang række ejere, men man kan stadig ane skibets forhen meget elegante linier. Men nu synes tiden at rinde ud for *Prinsesse Benedikte*, der næppe vil komme i drift igen.

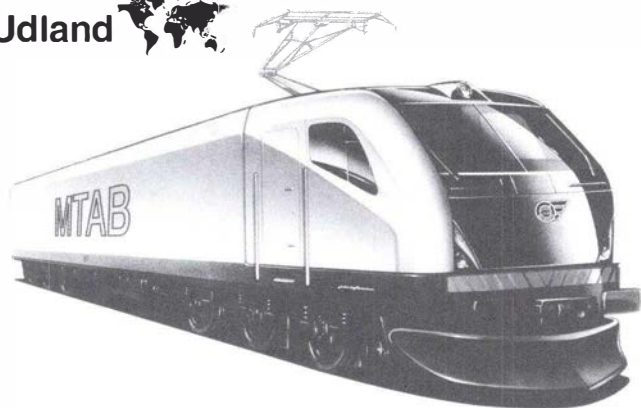
En anden tidligere DSB-færge er derimod blevet aktiv på ny. *Kronborg* fra 1973, der efter en karriere som sortblå kulturby-færge blev solgt til Italien, er af de nye ejere Traghetti Isole Sarde sat i drift mellem Palau (på Sardinien) og øen Maddalena. Færgeren er nu hvid overalt - men sejler fortsat med navnet *Kronborg*.

Thomas N. Olesen

Husk dit KONTINGENT for 1999

...girokortet var indlagt i JERNBANEN 5 / 98. Betalingsfristen er den 31. januar 1999.

Udland



Det blev Adtranz der vandt ordren på de nye lokomotiver af "Oceon" typen til Malm-banen. De første enheder forventes i prøvedrift omkring september 2000.

Sverige

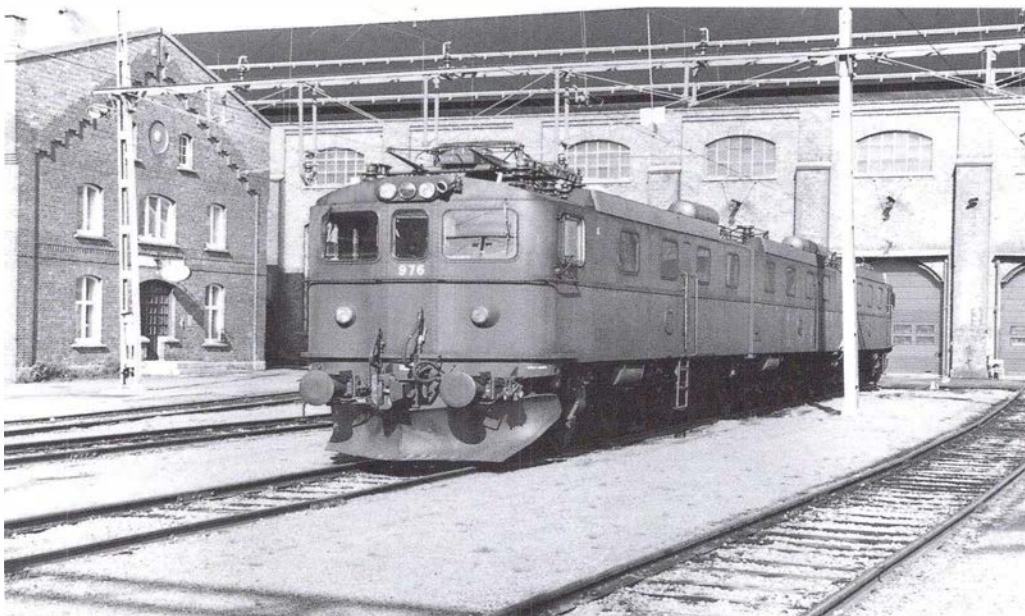
Adtranz skal bygge nye loko til Malm-banen

De nye malmtogslokomotiver, der på Europas tungest trafikerede enkelsporsbane mellem Luleå, Kiruna og Narvik skal trække malmtogene fremover, skal bygges af Adtranz. Dog ikke i Sverige, hvor projekteringen finder sted: Lokomotiverne bygges i Schweiz, og kun slutmontagen vil finde sted i Västerås i Sverige.

Adtranz' nye loko-plattform "Oceon" vil danne basis for de nye lokomotiver, der - ligesom sine forgængere, litra Dm (Sverige) og El 12 (Norge) - bliver delt i flere enheder. To seks-akslede lokomotiver skal gå „ryg mod ryg“ og forsynes kun med førerrum i den ene ende. Den totale effekt af et dobbelt-loko bliver 10.800 kW, præcis 50 procent over de nuværende, tredelte Dm3-lokos kapacitet på 7.200 kW. I første omgang indrettes de 45,8 m lange dobbeltloko til 25 tons akseltryk = 300 tons totalvægt for et dobbeltloko.

Dm 976+Dm3 977+Dm 978 hviler ud mellem det tunge arbejde på Malm-banen, ved depotværkstedet i Kiruna, den 16. august 1997.

Foto: Christian Bruun



Trafikministeriet nedlægges

Et af resultaterne af det svenske rigsdagsvalg 6. oktober 1998 - i øvrigt første gang, det svenske folk kunne stemme direkte på personer og ikke blot partier! - er, at man nedlægger trafikministeriet.

Kommunikationsdepartementet, som det hedder "hinsidan", lægges fremover ind som en funktion i et nydannet erhvervsministerium, Näringsdepartementet. Som følge deraf får trafik og kommunikation ej heller sin egen minister, men må nøjes med et hjørne af den nydannede socialdemokratiske næringsminister Björn Rosengrens ministerium.

Mx'ere tager slæbet på Inlandsbanen

Inlandsbanens fire Mx-lokomotiver, der siden salget til Sverige i 1993 har heddet TMX 1013-1016, har nu fået tungere opgaver end de hidtidige persontogs-, arbejdstogs- og vikaropgaver. Det sker, efter at Inlandsbanen i sommer til-bageleverede sine fem lejede T44-loko til SJ. De har hidtil taget det tunge slæb i godstrafikken, men nu er det altså Mx'erne, man kan se "on duty" foran de tunge tog i Nordsverige.

TMX 1016 er udlejet til shortline-firmaet Woxna Express, der hidtil har kunnet nøjes med rangerlokomotiver til sin trafik med tørmertog bl. a. på den 118 km lange bane Orsa-Bollnäs, der har fået nyt liv efter mere end 20 års tilgroende tornerosesøvn siden nedlæggelsen for persontrafik 1. september 1971 - de midterste 49 km Edsbyn-Furudal var endog to-talt nedlagt fra 27. maj 1972 til først i 1990'erne. Tmx 1016 kan i denne trafik også ses på den elektrificerede banelod Kilafors-Söderhamn (33 km), der siden års-

skiftet 1970/71 har været uden persontrafik og delvis også længe har været helt utrafikeret.

Persontrafikken på Inlandsbanen steg i 1998 i forhold til 1997. Banen trafikeres kun af persontog i knap to højsommermåneder, og i år oversteg passageretallet 20.000 - en femtedel flere end i fjor.

Norge

Flåmsbanen

På Norges stejleste jernbane og største jernbanemæssige turistattraktion, banen mellem Myrdal på Bergensbanens "tag" og Flåm ved fjordbredden, har passagererne i flere år måttet døje med lejede X10-regionaltogsæt fra Storstockholms Lokaltrafik. Men nu kan man atter komme mere "standsmæssigt" op og ned ad bjerget: To El 17-lokomotiver, El 17.2230 og 2231, er ommalet i særligt mørkegrønt "Flåmsbane-design" og udrustet med de særlige ekstra bremsesystemer, der kræves på den stejle bane. Seks stålvogne af typerne B3 og BF3 har fået en lignende ombygning og -maling. Med lokomotiver fra 1987 og vogne fra 70'erne er det gammelmodige præg over Flåmsbanen, der længe var sidste tjans for El 11-lokomotiverne i persontrafik, borte.

Flåmsbanen er 20 km lang, bygget i årene 1924-40 og åbnet for persontrafik i 1941. På fire femte-dele af strækningen er hældningen 55 promille, mindste kurveradius er kun 150 meter, og banen overvinder en højdeforskel på 864 meter. Undervejs er der 20 tunneler med en længde på tilsammen knap seks km, den længste er Nålil tunnel (1352 m). Ved stationen i Flåm er et af de gamle El 9-loko, konstrueret til banen og indsat i trafikken 1947-1983, opstillet som "Denkmal" (El 9.2063). De afløstes af ombyggede El 11.2092, 2098 og 2110 (bygget 1953-56), der altså nu også er ude af trafikken. El 11.2098 er i 1998 overtaget af NJK/Norsk Museumstog. Også El 9.2064 er bevaret som museumsloko. Godstrafikken på Flåmsbanen ophørte 1992.

Holmenkolbanen

Oslos egen "bjergbane", Holmenkolbanen, var i mange år kendt for sine "trætog". Selv om ordinær trafik med de flotte, teaktræsbeklædte vogne blev indstillet i 1995, og al trafik nu varetages af tunnelbane-kompatibelt materiel (stålvogne), er der stadig mulighed for at se "trætog" på banen. Dels fordi en række af de nyeste trævogne, "600-serien" fra 1950'erne, er bevaret som udflygtvogne, og dels

i kraft af, at en af de ældste vogne, HkB 42, bygget 1914 og udrangeret 1982, nu er restaureret og tilbageført til brug som museumsvogn. Den var bl. a. i trafik på banens 100 års jubilæum 7. juni 1998. Foruden frivilligt arbejde er der brugt ca. 2 millioner NOK på restaureringen af denne vogn!

Gardermobanen åbnet - delvis

8. oktober 1998 var det "store flyttedag" i norsk luftfart: Al trafik fra den hidtidige hovedlufthavn i Oslo, Fornebu, flyttede ud til den stærkt udbyggede lufthavn Gardermoen, der tidligere kun har haft militære operationer.

Trafikken mellem Oslo og Gardermoen skal især klares med tog, og til det formål har man anlagt Gardermobanen, en nybygget højhastighedsbane, der med max. fart på 210 km/h er suverænt den hurtigste i Norge.

Nye højhastighedstogsæt med typenummer 71 er konstrueret og sat i drift, og ved åbningen skulle alle 16 tre-vogns togsæt være klar.

Til gengæld var den 47,8 km lange baneforbindelse Oslo-Gardermoen knap nok klar. Den 13,81 km lange Romeriksporten tunnel på afsnittet Oslo-Lillestrøm har været plaget af problemer med indstrømmende vand - problemer, der har forhindret ibrugtagningen af dette afsnit af banen. Men da Gardermobanen i Lillestrøm krydser og har forbindelse med "den gamle" hovedbane, kunne man alligevel fra 8. oktober køre flytog Oslo S-Gardermoen - blot ikke med den fart og de hyppige intervaller, man har ønsket. Det betyder, at strækningen Lillestrøm-Gardermoen (30,2 km) og banen



Flytoget på den nye Gardermoen station.

Foto: NSB Gardermoebanen AS

videre fra Gardermoen til Eidsvoll (18,1 km) nu er ibrugtaget, mens det sidste afsnit af ialt 65,9 km ny jernbane, Oslo-Lillestrøm (17,6 km) må vente foreløbig til 1999.

Den gamle hovedstrækning sideløbende med Gardermobanen skal også fremover trafikeres, men kun med lokaltog.

Foreløbig må lufthavnskunderne altså nøjes med en køretid på 33-36 minutter for de 47,8 km Oslo-Gardermoen, en gennemsnitshastighed på 87 km/h - selv om topfarten altså er 210 km/h.

I øvrigt har et dansk GM-loko også sneget sig ind i Romeriksporten tunnel. Det var svensk-ejede TMX 1021, der med en målevogn for egen kraft har været på tunnelbesøg i forbindelse med tunnelarbejdet.

Alle NSB's Di.5 lokomotiver forventes på sigt ophugget. Her ses Di.5 873 da lokomotivtypen stadig anvendes af NSB, på rangerbanegården i Trondheim den 13. september 1996.



"Tyskere" skal væk

Di5-rangerlokomotiverne, der blev købt brugt i Tyskland i 1985-87 i et antal af 17 stk., hvoraf kun 16 nåede i trafik, har ikke været brugt i flere år. De sidste seks, som NSB Gods nu disponerer over, er hentsat, og dem vil man nu skaffe sig af med. Formentlig ophugges de. Di5-loko'ene er trekoblede dieselhydrauliske kobbelstangs-rangerloko. De norske eksemplarer bygget til DB i 1956-60 med litra V 60. Siden fik de typebetegnelserne 260 og 360.

Anders Riis

Tyskland

Nye problemer for Transrapid

Wolfgang Clement, Rheinland-Westfalens regeringschef, har udtalt til et tysk magasin for økonomi, Focus, at man i denne del af Tyskland er parat til at anlægge en

Transrapidbane mellem Köln og Düsseldorfs lufthavne (50 km. på 15 min.), hvis Transrapidbanen mellem Hamburg og Berlin bliver opgivet af økonomiske årsager.

Et regnestykke, der længe har været kendt, godtgør, at kapaciteten for en Transrapidbane er langt mindre end for en almindelig højhastighedsbane, hvor materiellet er af dobbeltdækkertypen som f.eks. TGV Duplex. Problemet for Transrapid er endestationerne og vanskeligheden ved at skifte spor. Dette gør, at den korteste togrækkefølge for Transrapid er så dårlig som 20 min., mens den for TGV er 3 min. Der kan samtidig være dobbelt så mange passagerer i to dobbeltdækkertog koblet sammen (1200) som i et Transrapidsvævetog (600). Selvom Transrapid bevæger sig hurtigere (400 km/t mod TGV's 300 km/t), vil den årlige kapacitet på en Transrapidbane fra Berlin til Hamburg være nede på 15 mill. passagerer, mens den for en tilsvarende højhastighedsbane er helt oppe på 200 mill. Dette regnestykke sammen med de skyhøje anlægsomkostninger for en Transrapidbane mellem Berlin og Hamburg (40 mia. kr.) gør, at man ikke kan udelukke, at banen bliver opgivet. I så fald er man altså parat til at anlægge en erstatningsbane mellem Köln og Düsseldorfs lufthavne. Den tyske industri med Thyssen i spidsen vil ikke opgive at vise omverdenen, at Transrapidsystemet faktisk virker og er fremtidens togsystem. Man mener, at hvis man først får en bane op at stå, vil eksportordrene vælte ind - især fra USA, der lurepasser på, hvad der sker i Europa før man beslutter at anlægge højhastighedsbaner forskellige steder.

Jan Agersten



Her ses et lille hjørne af "remisecafeen" samt jubilæumsudstillingen i Aalborg. Paxman-dieselen SB M6 og Danmarks flotteste skinnebus SVJ Sm7 skabte en flot ramme på forpladsen.

værksted samt det udstillede materiel, og rigtig mange - både "rigtige" jernbaneentusiaster og andre nysgerrige - benyttede lejligheden til at kigge "bag kulisserne" og til at få en snak med personalet, der beredvilligt besvarede spørgsmål og viste rundt.

Størst interesse tiltrak sig nok de velholdte og blankpudsede driftskøretøjer, men også de store igangværende restaureringsprojekter personvognen AHJ DC 72 og ikke mindst damplokomotivet OHJ 5 - der, når det engang er færdigt, nærmest vil være et helt nyt lokomotiv - blev studeret nøje.

Lørdag den 27. juni fejredes - som allerede nævnt i Jernbanen nr. 5 - 25 års dagen for DJKs 3. veteranbane, Limfjordsbanen med særtog og åbent hus for banens venner fra nær og fjern.

Tekst og foto af Lars Henning Jensen

Limfjordsbanens historie er beskrevet i årenes løb her i bladet og ikke mindst nu i banens jubilæumsbog (som anbefales på det varmeste), så her skal blot berettes lidt i ord og billeder om jubilæumsdagens forløb.

Da det smukt flagsmykkede jubilæumstog med damplokomotivet FFJ 34 i spidsen og med en lang række af Limfjordsbanens venner (heriblandt de trofaste bamser) som passagerer afgik fra pladsen foran banens remise i Aalborg, var det i et for denne sommer atypisk vejr: tørt og letskyet! Og vejret holdt hele dagen og bidrog der-

med i ikke uvæsentlig grad til en vellykket jubilæumsdag.

Jubilæumstoget var knapt ude af Aalborg station førend gæsterne blev beværtet med øl og vand; desværre var der kun sodavand i vognen hos de ølhungrende gæster, mens kasserne med øl stod hos sodavandsdrikerne, men ved en ihærdig og til tider nærmest akrobatisk indsats fra Nordjysk afdelings formand, blev alles tørst slukket. Og vel ankommet til "Omløbet" blev også sulten stillet med lækre sandwiches.

Efter taler og gaveoverrækkelse

ved banens remisen i Aalborg stod eftermiddagen i kaffedrikningens og kagespisningens tegn, og ih, hvor kan de altså bage i Aalborg ...!

Ind i mellem kunne man så tage en tur med et af eftermiddagens motorsærtog eller bese remise og

Sidst på eftermiddagen "sivede" de sidste gæster ud i byen, og banens personale kunne i fred og ro rydde op. Og jubilæumsdagen sluttede for en del af personalet samt de tilreisende medlemmer af DJKs hovedbestyrelse med pandekager og solbærløber i Nordjysk afdelings mødelokaler!

Uden håndkraft går det ikke i Aalborg! Da jubilæumstogets lokomotiv og vogne skulle på plads, måtte personalet og en del af gæsterne tage fat. FFJ 34 på drejeskiven i Aalborg



Stående taffel ved "omløbet". Jubilæumstoget er ved at være klar til at returnere til Aalborg, men gæsterne har ikke så travlt...



Frederiks



Den oprindelige stationforstanderbolig ved Frederiksberg station, hører sammen med stationsbygningen der ses i baggrunden, til de ældst bevarede - dansk designede - jernbanebygninger i Danmark. Den oprindelige stationforstanderbolig virkede i en årrække også som posthus. Foto: Kenneth Dam

Frederiksberg Station blev fredet efter bygningsfredningsloven i 1992. Fredningen omfatter den gamle hovedbygning, toilet- og pakhusbygning med forbindelsesmure, begge opført i 1864, samt den tidligere stationsforstanderbolig, opført i 1870. Alle tre bygninger er tegnet af Wilhelm Wolff.

Stationen blev anlagt i forbindelse med omlægningen af linieføringen for Vestbanens indføring til København med indkørsel fra nord og bygningen af Københavns 2. hovedbanegård. Det Særlige Bygningssyn udtalte i forbindelse med fredningen af stationsbygningen, at "i sit stilistiske udtryk blandt andet med det gennemførte rundbuemotiv ligger Frederiksberg Station tæt op ad Københavns 2. hovedbanegård. Anlægget er det ældst bevarede, dansk projekterede og dansk opførte jernbanearkitektur. Den samtidige toiletbygning/pakhus, den senere tilkomne stationsforstanderbolig og den nu sjældne kommandopost er bygget i samme formsprog og indgår som væsentlige elementer i det velbevarede stationsmiljø".

Kommandoposten blev ikke fredet men blev nedtaget med henblik på genopførelse på Jernbanemuseets område i Odense. Med en fredning skulle man tro, at den hellige grav var vel forvaret, men få år senere begyndte alligevel en mærkelig historie.

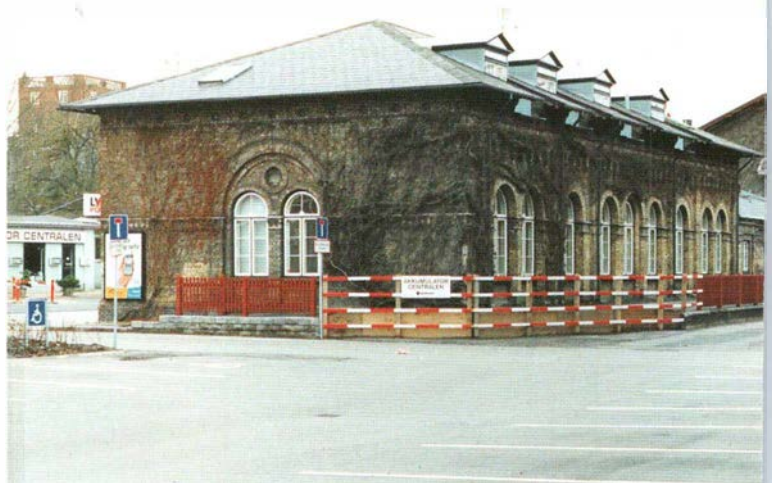
Ørstedsselskabet, der skal etablere en bybane fra Nørreport til Vanløse via Frederiksberg, ansøgte i 1997 om at få ophævet fredningen af Frederiksberg Station. Som begrundelse blev bl.a. henvist til, at det oprindeligt var forudsat, at DSB som en del af betalingen for et salg af stationsarealer til det nye Frederiksberg Center, ville forlange udført en station i kælderen under centret, idet det i henhold til regionplanen ikke var muligt at etablere Frederiksberg Centret, uden at der samtidig blev anlagt en tunnelbane og at det oprindeligt var forudsat i Ørstedsløven, at der samtidig med bygningen af Centret skulle anlægges en tunnelstation til S-tog, som skulle fungere, indtil metroen overtog driften.

Da det efterfølgende viste sig, at centerbyggeriet ikke kunne finansiere stationsanlægget, valgte DSB i stedet at afkorte S-banen til en ny midlertidig endestation vest for Centret og efterlade en smal ubebygget arealstribe langs centrets sydside, hvori den kommende Metro kunne etableres. Ved den nærmere projektering, herunder simulering af passa-

gerstrømmene viste det sig så, at perronen på den ny metrostation skal være 9 meter bred, men at det efterladte areal mellem Centret og den gamle stationsbygning kun giver plads til en perronbredde på 6-7 meter og at tilvejebringelsen af den nødvendige perronbredde derfor kræver nedrivning af de fredede bygninger. Alternativt ville det eventuelt være rimeligt at foretage en midlertidig tilbagerulning af disse bygninger. Dette vil dog være teknisk vanskeligt og meget kostbart, hedder det i Ørstedsselskabets ansøgning.

Frederiksberg kommunalbestyrelse besluttede at anbefale fredningen af stationsbygningerne ophævet. Et mindretal (den socialdemokratiske

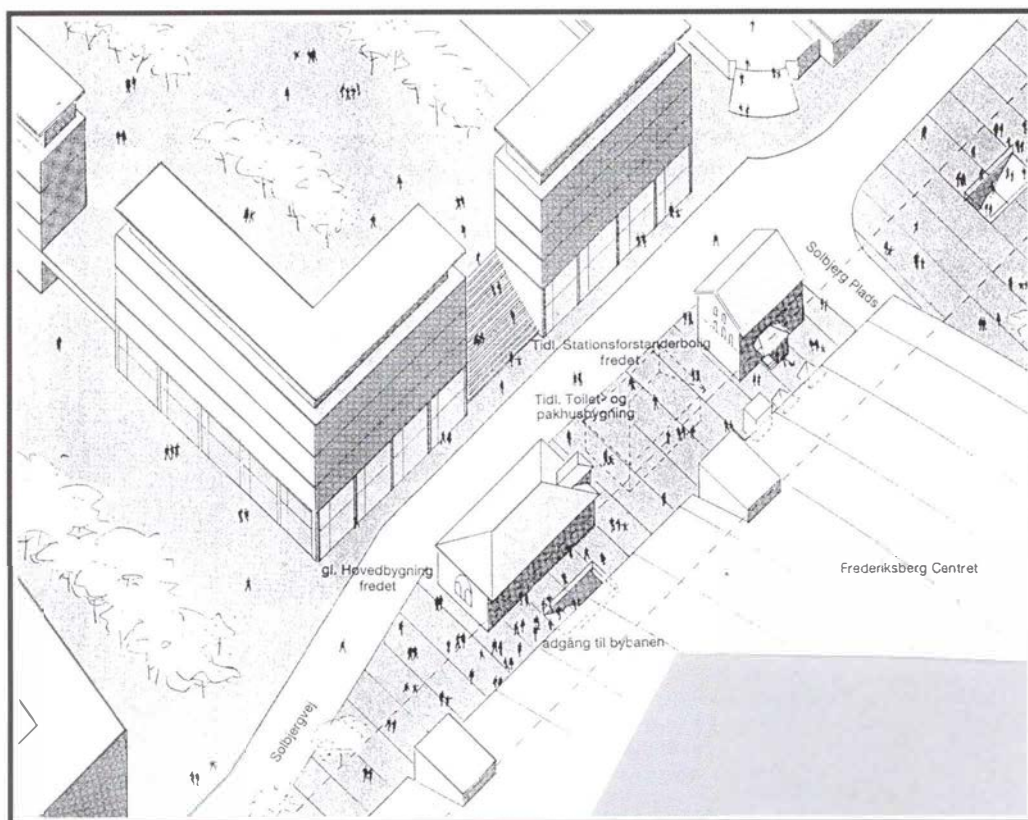
Den oprindelige stationsbygning fra 1864. Mellem stations- og forstanderbygningerne ses de gamle toilet- og pakhusfaciliteter der nu bliver nedrevet. Foto: Kenneth Dam.



Frederiksberg station på stolper

Først blev Frederiksberg station fredet. Da Metroen meldte sin ankomst, blev fredningen ophævet, så stationen kunne jævnes med jorden. Nu bliver fredningen alligevel opretholdt.

Af Bent Jacobsen



Projekteringsplanen der viser den kommende udformning af stationområdet, som det vil til at tage sig ud når projektet er færdiggjort og metroen er en realitet i år 2001.

gruppe) anbefalede dog, at fredningen bibeholdes.

Det Særlige Bygningssyn, der skal høres i den slags sager, udtalte, at "...Frederiksberg Station... har de arkitektoniske og kulturhistoriske værdier, der kan begrunde en fredning. Stationsbygningerne har ikke undergået ændringer siden fredningen i 1992, og Bygningssynet kan derfor ikke indstille, at fredningen af stationsbygningen ophæves."

Ørestadsselskabet fremkom i januar 1998 på opfordring fra Skov- og Naturstyrelsen med yderligere oplysninger herunder bl.a.:

- At man protesterede, da DSB valgte at afkorte Solbanen til en ny midlertidig endestation vest for Frederiksberg Centret.
- At man ikke mente at have noget retligt grundlag for direkte at hindre DSB's salg af arealet til center-

byggeriet, og at man derfor valgte at samarbejde med DSB om den detaljerede udformning af centrets facade, så denne blev opført under hensyntagen til den kommende metrostation.

- At der på daværende tidspunkt hverken forelå normgrundlag eller projekter endsige passagerprogno- ser og valg mellem de forskellige letbaneløsninger (metro, light-rail eller sporvogn), og at man derfor ikke havde noget grundlag for at forlange en større perron- bredde end de ca. 6 meter, der var lagt til grund af DSB's arkitektafdeling.

- At projektering og analyse af passagerflow først blev gennemført for Frederiksberg Station primo 1997.

- At udgifterne til en eventuel ruining af de fredede bygninger af selskabets rådgiver COWI er opgjort til 13-19 millioner kr.



Skov- og Naturstyrelsen ophæver fredningen

Skov- og Naturstyrelsen ophævede fredningen den 6. januar 1998, idet styrelsen dog udtalte, at man fandt det yderst kritisabelt, at man ikke i planlægningen og placeringen af metrostationen havde taget hensyn til den fredede bebyggelse og dens beliggenhed. Styrelsen havde imidlertid på baggrund af en samlet vurdering af den nu foreliggende situation herunder de oplyste meget betydelige økonomiske konsekvenser af at opretholde fredningen og de miljømæssige ændringer i området siden fredningen besluttet ikke at følge Bygningssynets indstilling om at opretholde fredningen.

10 klager over ophævelsen af fredningen

Miljø- og Energiministeriets departement modtog ti klager over ophævelsen af fredningen heriblandt en klage fra DJK, der støttede den klage, som Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, havde indgivet.

Fra DJK blev det især fremhævet, at stationsbygningerne, opført i årene 1864 - 1870 er de ældste bevarede jernbanebygninger i København/Frederiksberg og dermed et værdifuldt minde om den tidligere indføring af Vestbanen til Hovedstaden. Netop ved at bevare de gamle stationsbygninger som midtpunkt i et nyt trafikknudepunkt for Frederiksberg, vil bygningerne repræsentere forbindelsen fra forrige århundredes jernbane op til nutidens moderne bybane. Det vil ikke være umuligt at give bygningerne en funktion, der vil kunne indgå i en trafikal sammenhæng.

Blandt de synspunkter, der i øvrigt blev fremført til støtte for klagerne kan nævnes:

- Stationsbygningerne rummer fortsat de arkitektoniske såvel som kulturhistoriske værdier, som lå til grund for fredningen, idet der ikke er sket forringelser af bygningerne i de seks år, bygningerne har været fredede.

- Et uheldigt planlægningsforløb bør ikke resultere i en ophævelse af fredningen.

- Det er alene stationsbygningerne, der er fredede, hvorfor en ændring af omgivelserne ikke kan have indflydelse på fredningsspørgsmålet.

- Det vil skabe en uheldig præcedens på såvel det statslige som det kommunale bevaringsarbejde at ophæve fredningen.

Ministerens afgørelse

Miljø- og Energiministeriets departement erklærede sig i det store og hele enig i de anførte synspunkter om de fredede stationsbygningers bevaringsværdi og den mangelfulde planlægning omkring metrostationens placering og omgjorde Skov- og Naturstyrelsens afgørelse idet man bl.a. udtalte:

"Sammenfattende er det således ministeriets vurdering, at de fredede stationsbygninger ikke på afgørende vis er blevet forringet siden fredningen blev gennemført i 1992 og således fortsat besidder de arkitektoniske og kulturhistoriske værdier, som begrundede fredningen.

Endvidere noterer ministeriet sig, at den gennemførte planlægning for det aktuelle område ikke har været optimal i relation til sikringen af de fredede bygninger. Ministeriet finder på denne baggrund og ud fra en samlet vurdering ikke, at omkostningerne ved at opretholde fredningsværdierne antager en størrelsesorden, der kan begrunde en ophævelse af fredningen af Frederiksberg Station."

"Vi havde håbet på en anden afgørelse", udtalte projektleder Helge Erlandsen. Ørestadsselskabet, overfor Jyllands-Posten. "Men - fortsatte Helge Erlandsen - vi har taget højde for den nye afgørelse ved at lave et projekt der tager højde hensyn til at bygningen skal blive stående".

Han forventer stadig, at Metro-banen åbner medio 2001, selv om Frederiksberg Station nu bevarer livet.

ÅRETS NYE TOGPLATTE!

Damplokomotivet OHJ nr. 5

I 1901 leverede Maskinfabrikken Vulcan i Maribo 4 C-koblede lokomotiver til Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane, OHJ nr. 5-6 og HTJ nr. 7-8. I 1905 og 1907 leverede Henschel to lokomotiver, ét til hver bane.

Lokomotiverne havde udvendige cylindre og indvendige gliderkasser, og de havde Allan-styring. De var af "Long-Boiler"-typen med den lange kedel anbragt lavt, og hele fyrkassen lå bag det bageste kobbelhjulssæt. Der var vacuumbremse på både maskine og tender. Trods det noget gammeldags udseende, var 5 af lokomotiverne i drift helt frem til midten af 1950'erne, og efter 2. Verdenskrig blev de udstyret med tryklufthremse. OHJ nr. 5 blev i 1963 solgt til Dansk Jernbane-Klub, og lokomotivet blev stationeret ved Museumsbanen på Lolland. Her kørte det indtil slutningen af 1980'erne - bl.a. til filmatiseringen af Herman Bangs novelle "Ved vejen". Nu istandsættes OHJ nr. 5 - bl.a. med en helt ny kedel - ved Limfjordsbanen i Aalborg.

Kan også leveres som snapsedunk (1ltr.) evt. rekvirer brochure

Husk! Disse smukke eksklusive togplatter er 100% dansk fremstillet og udført i den traditionelle, velkendte blå underglasur.



Nr. 26 - 1999
pris kr. 315.00,- incl moms

Bestillingskupon

Undertegnede: _____

Adresse: _____

Postnr./By: _____

_____ stk. togplatte OHJ nr. 5 á kr. 315,-

_____ stk. snapsedunk á kr. 190,-

_____ stk. brochure ønskes tilsendt

Priserne er incl. 25% moms

☐ Beløbet vedlægges

☐ Bedes opkrævet + ekspeditionsgebyr.

☐ Beløbet + 24 kr. er indsat på girokonto: 1 19 20 00

☐ Beløbet + 24 kr. er indsat på Bankkonto: 3429 4797065676

Fås kun hos

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Darupvej 105 • 4000 Roskilde • Tlf./fax: 46 37 20 20 • E-mail: dk-plates@post.tele.dk

Marcipanbrødet -

Privatbanernes universal-lokomotiv



Af Torben Andersen

Et af de mest kendte diesellokomotiver fra privatbanerne er helt sikkert de såkaldte "Marcipanbrød", hvis navneoprindelse næppe kræver nogen forklaring. Det er nu snart et halvt århundrede siden disse lokomotiver så dagens lys ved Frichs i Århus, men på trods af alderen lever alle endnu. Følg her beretningen om deres tilblivelse og spændende driftsforløb ved privatbanene.

Efter 2. verdenskrig gik FRICHS og privatbanerne sammen om at projekttere nye dieselelektriske lokomotiver, der kunne afløse den dyre dampkørsel. Maskinerne skulle have en god trækraft og lavt akseltryk, og man kom frem til konstruktionen af to typer lokomotiver, ét med en effekt på 750 HK, og ét med 375 HK. Begge fik efter formen øgenavne. Det førstnævnte kaldtes "Marcipanbrød" på grund af sin korte, afrundede form, mens det andet betegnedes "rulleskøjte". Begge fik de driftsikre FRICHS MO-motorer, der var udviklet op gennem 1930'erne.

Marcipanbrødprojekter

Marcipanbrødtypen blev også tilbudt Statsbanerne i 1949 i forskellige størrelser og udformning, bl.a. to forskellige dobbelt-lokomotiver.

Det ene sæt skulle have to motorer i hver lokomotivdel som privatbanernes, men på 2x440 HK i stedet 2x375. Muligvis skulle de have en trykladning på 60% af standardmotoren på 250 HK, hvilket netop giver 400 HK, så de ville få 1600 HK i alt.

Det andet sæt skulle have en motor i hver halvdel på enten 800 HK eller 960 HK med andre boringer og slaglængde i stil med den forbedrede motor på 500 HK, som blev lagt i de to gamle FRICHS litra MV 115-116 og SB M4, og dermed få en noget langsommere gang, muligvis 650 omdr./min. Hastigheden var påtænkt til 120 km/t, og lokomotiverne skulle have styreledninger A+B, og kunne sammenkobles som litra MK-FK.

Men også nogle store solo-lokomotiver blev tilbudt, ligeledes beregnet for 120 km/t. Det var en type med to motorer på 750 HK = 1500 HK med et cylinderantal på otte og en bo-ring på 310 mm, slag på 330 mm med ca. 650 omdr./min.

Desuden var der et forslag på en maskine med 1450 HK med kun én motor med de samme specifikationer som typen med de to motorer.

Begge typer skulle have A+B-styreledninger, og var tænkt til 120 km/t. De dobbelte lokomotiver skulle leveres med to-akslede bogier på 2,4 eller 2,5 m, mens de enkelte skulle have bogier på 3 m med tre aksler (A1A)-(A1A).

Desuden tænkte man på at levere en helt stor djævel med 2900 HK motor, stadig med kun 8 cylindre med treakslede bogier med træk på alle aksler som vore dages litra MZ. Hvordan man havde tænkt sig at peppe dem op

til den maskinkraft - og så til hastigheden 120 km/t - må kun guderne og FRICHS vide.

Projekterne blev aldrig realiseret, idet DSB var mere interesseret i anskaffelsen af amerikanske diesellokomotiver (litra MY).

Man kan tilmed påstå, at hvis DSB havde anskaffet en række af de små lokomotiver i stedet for MO-vognene, evt. udstyret med styreledninger til styre- og forspandskørsel, havde man været bedre stillet end med MO-vognene, der var både tunge og sløve. Så kunne lokomotiverne ikke alene være brugt til persontog, men også til godstog, da det jo er bedre med 750 HK og 4 banemotorer end 500 HK og kun 2 banemotorer.

Man kan forstå at DSB valgte MY-lokomotiverne, men at man i 1950'erne anskaffede MO-vogne i stedet for de små universalsmaskiner eller skinnebusser er ubegribeligt.

Marcipanbrødet bliver til

Efter moderniseringsloven i 1948 leveredes i 1952-53 så ni dieselelektriske lokomotiver, hver med 2 x 375 HK til otte danske privatbaner. Det var HFHJ M 8, OHJ 24, LJ M 31 og 32, VLTJ M 12, GDS L 1, FFJ ML 1216, AHJ ML 5206 og HHJ M3, sidstnævnte dog med en motor uden trykladning.

Den lille type på 375 HK leveredes i et antal af seks eksemplarer til HV som 100-101, HOJ DL 400, ØSJS 8-9 og RHJ DL 41.

Hovedmanden bag Marcipanbrødet var civilingeniør W. Bay, der i 1946 blev ansat på FRICHS tegnestue under overingeniør Floor, og senere kom i berøring med projektet med et 750 HK diesellokomotiv til privatbanerne.

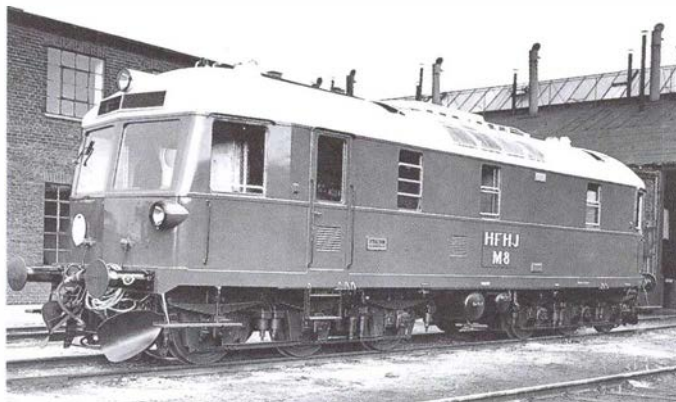




Førerrummene i Marcipanbrødet var en helt anden arbejdsplads end det man tidligere havde været vandt til, i f.eks. Triangelvogne og FRICHS-Firkantere. Der var nu masser af plads, gode udsigtsforhold og ikke mindst et funktionelt førerbord (HFHJ M 8).

Herunder: Funklende ny ser HFHJ M 8 dagens lys for første gang ved fabrikken i Århus. Der var vel næppe mange hos FRICHS der ville have troet på at lokomotivet fortsat vil være at opleve i driften fyrré år senere.

Begge fotos: Arkiv DJK



W. Bay fortæller:

"Her ønskede overingeniør Floor at anvende nogle forældede, langsomtgående motorer, men jeg fandt at de var aldeles uegnede til formålet. Da jeg imidlertid ikke kunne komme igennem med min ide om at anvende de ret hurtiggående MO- motorer med 50% trykladning, fik jeg omsider lov til at anvende min fritid lørdage-søndage til mit eget projekt. Jeg lavede så en meget omhyggelig vægtberegning, som resulterede i en samlet vægt på 60 tons og en yderst detaljeret tegning i 1:10 af et "Marcipanbrød". Det blev altså dette, der blev accepteret, og der byggedes i alt 9 eksemplarer".

Marcipanbrødene blev designet med buede tagender og let afrundede fronter, to førerrum, to maskinrum, og i midten et fælles rum med hoveddynamo. Dette rum indeholdt tillige to luftkompressorer med motorer, to kølevandsventilatorer samt akkumulator- og apparatskabe.

De blev alle udstyret med to trykladede FRICHS MO-motorer type 6185 CA, der var gennemprøvede og driftsikre. Hoveddynamo med hjælpedynamo blev af fabrikat Titan, mens banemotorerne blev to stk. kunstigt ventilerede MO-banemotorer, der trak på de yderste hjulsæt i

de tre-akslede bogier, d.v.s. med hjulstillingen (A1A)(A1A). Alle hjul havde samme diameter på 970 mm, d.v.s. at de var mindre end løbehjulene på FRICHS firkantede lokomotiver leveret til banerne i 1930'erne. Akseltrykket blev 11 tons på bogiernes yderhjul (drivhjulene), mens løbehjulene fik et tryk på 8 tons. Til sammenligning havde de ældre FRICHS firkantede et akseltryk på 10 hhv. 9 tons, selv om disse lokomotiver kun havde fem aksler mod Marcipanbrødets seks. Til gengæld var de firkantede meget stive i driften.

Marcipanbrødets motorer havde tre reguleringer (hastigheder) på 650, 800 og 1000 omdr./min. Sidstnævnte gav - generelt - en effekt på 750 HK (552 kW) med 75 km/t. Trykladeblæserne var af fabrikat Büchi.

Hoveddynamoerne ydede 2x240 HK (2x320 kW) ved 480 V, mens banemotorerne hver udviklede 200 kW (147 HK) ved 480 Volt. Til sammenligning havde det kommende MY-lokomotiv hos DSB banemotorer på godt 450 HK. Det var selskabet Thrige-Titan i Odense, der stod for de elektriske dele, både for Marcipanbrødet og MY. Thrige havde gennem årene oparbejdet en stor ekspertise indenfor elektriske motorer, og havde næsten været fast leverandør af elektriske maskiner til forskellige diesellokomotiver og motorvogne siden 1920'erne. Den store viden havde grundlæggeren Thomas B. Thrige bl.a. erhvervet sig under ansæt-



telse i laboratorier og værksteder hos opfinderen Thomas Edison i USA.

Luft til motorenes forbrænding blev taget gennem sideriste m.v. i taget, og motorene afkøledes med cirkulerende kølevand, hvoraf lokomotivet medbragte 120 liter.

Marcipanbrødets maks. hastighed blev generelt 75 km/t, og det kunne trække op til 450-500 tons ved denne hastighed. Et par maskiner blev dog konstrueret til at kunne køre 90 km/t, nemlig LJs maskiner, idet de fik en højere gearing.

En undtagelse fra forannævnte var HHJ M3, der leveredes med 2x250 HK motorer = 500 HK, idet de ikke fik trykladning. Hvorfor man undlod denne, melder historien intet om.

Lokomotiverne fik tryklufthremse fra Knorr, type G&P, ligesom trykluftkompressoren leveredes af Knorr. Kompressormotoren, der ydede 7,5 HK, leveredes dog som det øvrige elektriske udstyr af Thrige-Titan.

Brændoliebeholdningen blev på 2 x 700 liter, i alt 1400 liter, d.v.s. 200 liter mere end DSBs MO-vogne. Da forbruget var ca. 2,5 liter/km. rakte beholdningen til ca. 550 km kørsel, altså en ganske fin kørselsøkonomi. Beholderne anbragtes i selve lokomotivet. Grundet den korte afstand mellem bogierne, måtte det øvrige udstyr som akkumulatorkasser m.v. - som allerede nævnt - anbringes i selve lokomotivet, mens luftbeholderne anbragtes på tværs af undervognen.

Togopvarmning

På grund af den kompakte størrelse havde lokomotivet ikke plads til varmekedel for togopvarmning, og derfor måtte man i persontog anvende vogne med egenvarme (kakkelovn). Denne løsning - eller senere indbygning af Webasto-oliefyr - brugte de fleste baner undtagen LJ og HFHJ. LJ brugte allerede fra 1930'erne særligt indrettede vogne med varmekedel i personførende tog. Det var altid rejsegodsvogne, der blev brugt som kedelvogne, og princippet anvendtes helt frem til anskaffelsen af MX- lokomotiver.

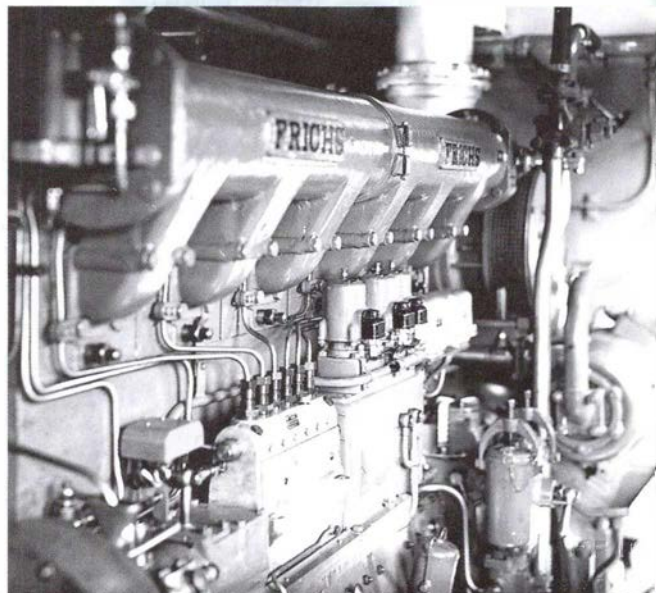
Også HFHJ anvendte ombyggede rejsegodsvogne til brug for tog med dieseltrækkraft. Vognene fik varmekedel og litreredes DK, dette skete fra ca. 1963. I 1980-erne gik man dog bort fra brugen af kedelvogne hos HFHJ.

Bemalinger

Bortset fra lokomotiver til OHJ og APB, så leveredes alle i privatbanebrun i forskellige nuancer. Da privatbanetilsynet ønskede at gøre togene mere synlige på baner uden indhegning, blev flere af maskinerne ommalet i rød med hvide striber. Den første i rækken blev HFHJ M 8, der maledes i et livligt to-farve design sidst i 1950'ere, mens (næsten) resten ommaledes i løbet af 1960'erne.

I begyndelsen af 1960'erne fik lokomotiverne hos LJ og HHJ gyldent vingehjul på fronterne, vistnok en idé efter vingehjulene på DSBs busser og rutebiler. OHJ 24 havde blå skjold med hvid stjerne allerede ved leveringen.

Senere ændredes lokomotivernes bemalinger igen, især efter anskaffelse af Y-tog, så husfarverne fremtrådte ens på alt materiel, primært i orangerød med hvide striber.



Et blik ind i motorrummet til den ene af de to FRICHS 375 HK motorer på den nye HFHJ M 8. Arkiv: DJK



På trods af deres alder gjorde Marcipanbrødene stadig god fyldest ved privatbanerne op til slutningen af firserne. Interiørbillede fra VLTJ ML12, oktober 1984. Foto: Bo Lindhardtzen

I et dramatisk efterårslys, afventer VLTJ ML 12 krydsning på Ramme station, den 12. oktober 1984. Foto: Bo Lindhardtzen



HHJ M 3/DL 11 FRICHS nr. 471



HHJ DL 11 der kortforinden er ankommet med godstog, hviler ud ved den nu nedrevne remise i Århus, den 16. april 1974.

Foto: Bo Lindhardtzen

Lokomotivet blev anskaffet i 1952, og var - som de øvrige maskiner - oprindelig privatbanebrun. Det benyttedes til både personførende og godstog, ikke mindst i myldretidstog.

I 1968 blev Jens Larsen afløst af Søren Nielsen som direktør for banen, og han omlittrerede i 1969 banens materiel, så M 3 fik litra DL 11, og det netop indkøbte FRICHS 375 HK lokomotiv (Rulleskøjte) fra Horsens Vestbaner fik litra DL 12.

Det var hans plan at få lavet en tilnærmet stiv køreplan for banen med det forhåndenværende materiel. Foruden to Y-togs-sæt - Ym med tilhørende Ys - at danne to tog bestående af DL 11-C-E og DL 12-C-E, og til formålet indkøbtes fra DSB to CP-vogne og tilsvarende to E-vogne. De to diesellokomotiver, og især den lavt gearede DL 12 kunne dog ikke holde tid, og forsøget blev opgivet.

HHJ M3/DL 11 blev malet Y-togsrød med hvidt mavebælte ved en større renovering, der afsluttedes 1. marts 1977. Det havde indtil 1987 vingehjul på fronterne. I forbindelse med renovering og isættelse af nye motorer i 1987 blev lokomotivet oplakeret i samme orangerøde lynettedesign med hvide striber, men uden vingehjul på fronterne. Det fik endvidere en ekstra frontlanterne, så det fik triangellys. Ved samme lejlighed monteredes - for et "Marcipanbrød" - meget store underhængte sneplove.

Lokomotivet leveredes med 2 x 250 HK motorer, og ikke 2 x 375 HK som øvrige Marcipanbrød, d.v.s. uden trykladning. Da det i 1987 - som allerede nævnt - fik to renoverede MO-motorer, indkøbt hos DSB, til erstatning for de oprindelige, blev de også monteret uden trykladning, så effekten forblev 2x250 HK.

OHJ 24 FRICHS nr. 468

I 1948 fik OHJ ligesom øvrige baner et lån til modernisering i henhold til lov af nr. 130 af 25. marts 1948, og for disse midler anskaffede man bl.a. Marcipanbrødet OHJ 24 fra FRICHS.

Maskinen brugtes fra begyndelsen til banens tunge opgaver, lige fra godstog til persontog, dog mest i persontog. I de første år var maskinen fast trækraft i tog med gennemgående vogne til København (tog 6/7 og 10/17), hvor der benyttedes både DSBs og OHJs egne vogne, eksempelvis tog 7 på fredage med DI 24-CO-CPE-HTJ 35 til Nykøbing samt 3 OHJ- bogievogne fra København til Asnæs.

På dette tidspunkt kørtes de fleste personførende tog på OHJ med skinnebusser, selv om der også kørtes andre lokofremførte løb. Af de 14 persontogspår på OHJ i april 1958 kørtes de otte med skinnebusser, resten med OHJ 24, bortset fra nogle enkelte tog, som fremførtes med et FRICHS firkantet lokomotiv.

Springer vi frem til 1964, hvor man havde fået anskaffet MO-vogne fra MAK og svenske skinnebusser, så kørte OHJ 24 stadig tog med gennemgående vogne til København og omvendt, primært på grund af den svigtende driftssikkerhed hos MO- vognene. På det tidspunkt havde OHJ udvidet togparrene til ca. 19 pr. dag. Dette medførte at alt disponibelt materiel, fra almindelige Sm-skinnebusser, svenske skinnebusser, MO, FRICHS firkantede og ikke mindst OHJ 24, var ude at rulle.



OHJ 24 i Holbæk, marts 1986. På billedet ses tydeligt lokomotivets formfuldendte tagdetaljer.

Foto: Torben Andersen



I 1977 anskaffede HHJ et nyt diesellokomotiv fra Henschel, men dette benyttedes udelukkende til fremførsel af godstog, så DL 11 brugtes trods det nye lokomotiv alligevel fortsat til mange godstog indtil FDB nedlagde sin fabrik i Viby J, og opgaverne aftog. Alligevel er DL 11 op gennem 1990'erne blevet anvendt ved visse lejligheder, bl.a. til fremførsel af kævletog mellem Odder og Århus. DL 11 var reserve en del år, og henstod i Odder, indtil det i 1998 blev overtaget af Kolding Lokomotivklub (KLK).

HHJ DL 11 i Odder, den 16. oktober 1997. Lokomotivets "triangellys" er skabt ved påbygning af Y-togslanterner, der ikke ligefrem kan siges at pynte. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Efter en kort periode hvor MO-vognene igen kørte de gennemgående tog, så overtog OHJ 24 - sammen med den nyligt anskaffede OHJ 39 - atter opgaven med at fremføre de gennemgående tog København-Nykøbing Sj (og omvendt) fra 1969- 70. Disse opgaver varetog de indtil anskaffelsen af brugte MAK- lokomotiver i 1979. Oprindeligt var OHJ 24s hastighed 75 km/t, men den blev senere gearret til at kunne køre 90 km/t til de gennemgående tog København-Nykøbing Sj og omvendt. Denne hastighed er dog senere atter nedsat til den oprindelige.

OHJ 24 var det første diesellokomotiv hos OHJ, der fik banens kendingsmærke på fronterne. Det var hidtil kun blevet brugt på damplokomotivernes skorsten: Et blåt bånd med hvid stjerne.

I 1977-78 gennemgik OHJ 24s motorer store og kostbare reparationer hos FRICHS, og blev først sat i drift igen i foråret 1979 efter næsten to års pause. Skæbnen ville det hverken værre eller bedre, at OHJ 24 atter måtte hensættes i sommeren 1980 med ødelagte gearkasser, men disse repareredes hurtigt, og nr. 24 genoptog atter sit arbejde, og havde en del at bestille de efterfølgende år.

Med anskaffelsen af MX sidst i 1980'erne var der ikke længere så meget brug for OHJ 24. Alligevel kørte OHJ 24 så sent som i 1991 morgengodstog mellem Slagelse-Høng-Tølløse-Holbæk. I 1993 henstillede det omsider som reserve i remiserne på Nykøbing station, hvor det stadig befinder sig.

OHJ 39 smyer sig gennem det skønne landskab ved Veddepå HTJ, 29. september 1989. Marcipanbrødet virker noget lille i forhold til den tidligere tyske "Apfelfeii"-vogn HTJ Bn 72. Bagerst HTJ Cle 71. Foto: Peter Sloots

I forbindelse med OHJ's 100 års jubilæum i 1999 vil OHJ 24 igen se dagens lys i forbindelse med de mange planlagte jubilæumstog.

Da OHJ 24 og søstermaskinen OHJ 39 blev med "triangellys", valgte værkstedet i Holbæk at lave det så originalt som muligt. Lygtehus fra MO-vogne blev monteret på begge lokomotiver, så man skulle tro at de havde siddet der oprindeligt.

OHJ 39 FRICHS nr. 474

Sidst i 1960'erne led OHJ mange nedbrud på sine gamle firkantede FRICHS-lokomotiver, og de næsten nye MAK-motorvogne MO 25 og 26 var ude af drift i næsten hele 1969, hvilket tilsammen gav trækraftproblemer. Så da APB i 1969 trådte i likvidation, øjnede OHJ en mulighed for at supplere sin lokomotivpark med et driftsikkert og velkendt lokomotiv. Man købte FFJs marcipanbrød ML 1216 for at supplere OHJ nr. 24. Lokomotivet var magen til OHJ 24 (se tekniske data under dette).

Da FFJ ML 1216 i 1969 kom til OHJ, fjernede man her lokomotivets store frontsneplø, og monterede små runde banerømmere. Den fik OHJs røde design med hvidt mavebælte, blåt skjold på fronterne og nummer 39. Hos FFJ var lokomotivet vinrødt med sort mavebælte.

Efter købet i 1969 brugtes lokomotivet mest til godstog på OHJ og HTJ. Fra 1974 blev det ligesom OHJ 24 også sat foran togene til/fra København, og det var tanken at omgeare den til 100 km/t, men det blev aldrig til noget.

Sidst i 1970'erne - efter udrangering af det "firkantede" OHJ 40 - var OHJ 39 sammen med nr. 24 de eneste lokomotiv hos OHJ, der måtte køre på HTJs svage spor.

Begge maskiner fik i 1983-84 nyt design, stadig lakeret i rød, men med det hvide OHJ-logo med stiliseret vinge i O'et. Samtidig fik de indbygget ekstra frontlanterne og to røde slutlygter, således at de hver havde fem frontlanterner.

Efter anskaffelsen af MX fra sidst i 1980'erne var der ikke længere så megen brug for OHJ 39, og det kom i 1992 til Sydfynske Veteranjernbane (SFVJ), hvor det stadig befinder sig.



OHJ 39 med skinnetransportvogne mellem Hestehaven og Conradineslyst i forbindelse med spormoderniseringen på HTJ, september 1986. Foto: Ole-Chr. M. Plum

FFJ ML 1216 FRICHS nr. 474
AHJ ML 5206 FRICHS nr. 475



Disse lokomotiver blev anskaffet fra FRICHS i 1953 og blev de sidste anskaffet til de nordjyske baner.

Marcipanbrødene gjorde det - ligesom hos andre baner godt, og brugtes både til gods- og blandetog, mest på de to hovedbaner FFJ og AHJ.

I begyndelsen var man ikke helt forberedt på lokomotivets acceleration, og på Nibebanen kørte det engang fra en togfører, der ikke nåede at hoppe på, før det var kørt.

Ud over de daglige personførende tog og godstog benyttedes lokomotiverne om vinteren til snerydning, idet man spændte en af maskinerne foran et firkantet lokomotiv, hvor efter sneen blev ryddet i en fart.

I 1969 måtte Aalborgbanerne træde i likvidation. AHJ ML 5206 blev solgt til Skagensbanen som SB M5 og FFJ ML 1216 som før omtalt til OHJ

Lokomotiverne blev leveret i Aalborg Privatbaners husfarver, d.v.s. med kirsebærrod vognkasse, kaldet cerise foncé og med sort mavebælte. Lokomotiverne har aldrig haft vingehjul på fronterne.



Øverst: AHJ ML 5206 med godstog i Sæby, juli 1966. De fleste af vognene er fra DSB, I kølevogn IKA. Midt i stammen ses den traditionelle ølvogn fra Tuborg. Helt bagerst følger af APBs egne vogne.

Til venstre: Afslutningen på en epoke markeredes med et tog fremført et pyntet FFJ Frederikshavn lokalstation. Anledningen er sidste ordinære driftsdag på strækningen Frederikshavn-Sæby, den 26. maj 1962. Begge fotos af Hans Gerner Christensen



HFHJ M 8 FRICHS nr. 467

Lokomotivet benyttedes ligesom øvrige maskiner til personførende tog og godstog helt til anskaffelsen af MX fra DSB sidst i 1980'erne.

En vigtig opgave for HFHJ M 8 blev fra begyndelsen at fremføre de hurtige daglige tog med gennemgående vogne København-Hundested med færgeforbindelse til/fra Grenå. Fra 1953 førtes togene helt igennem til København (og omvendt), og M 8 blev naturligvis trækraft for disse. Togene hed hos HFHJ "Molboen", og var beskiltet således.

I 1965 anskaffede man Y-tog, der overtog mange af opgaverne fra motorvogne og lokomotiver, men alligevel fortsatte man kørslen med en del loko-

Et af de flotteste Marcipanbrødsdesign er uden tvivl HFHJs tofarvede rød/creme. HFHJ M 8 ses her med tog til Hundested, bl.a. med gennemgående vogne fra København, Hillerød juni 1964. Bemærk de to "traktorlygter" på fronten over vinduerne, en specialitet hos HFHJ. Foto: Hans Gerner Christensen

fremførte persontog, bl.a. fordi man ikke ønskede at befordre fisk i Y-tog!

HFHJ M 8 brugtes i 1970'erne og 80'erne også i de store særgodstog til/fra Stålvalseværket i Frederiksværk i vekslen med MAK-lokomotiverne HFHJ M 9 og M 11, ligesom det i mange år benyttedes i "Hundested-ekspressen" tog 43, senere tog 47, Hillerød- Hundested, der var et blandetog med person- og postvogne beregnet på myldretidstrafik.

I 1990 henstilledes lokomotivet som reserve i remisen i Hillerød, og brugtes mest til tjenestekørsel, men motorerne havde det ikke så godt. Kort efter blev det overtaget af Nordsjællands Jernbaneklub (NSJK), der har istandsat lokomotivet i Græsted, hvor det også har til huse. Lokomotivet var i kort tid driftklart, og benyttedes i veteranog. M 8 har for nylig gennemgået en større motorrevision.

Lokomotivet var ved leveringen i 1952 chokoladebrun, men blev i ca. 1958 omlakeret i HFHJs to-farve design med cremefarvet overdel, vinrød underdel og blå mavebælte, men uden vingehjul på fronterne.

Selv om HFHJs MAK-lokomotiv M 9 fik Y-togsdesign i 1975, blev HFHJ M 8 først ommalet i samme Y-togsbemaling omkring 1981, d.v.s. orange-rød med hvide striber.

I forbindelse med NSJK's overtagelse af lokomotivet, er denne ført tilbage til det to-farvede rød-creme design, og har i den forbindelse fået monteret en ekstra "fastmonteret" lanterne.

HFHJ M 8 med materieltog uden for Hundested, oktober 1983. Lokomotivet er nu i Y-togsrød med røde plove. Vognene er tidligere DSB, litra CLE og DA. Foto: Torben Andersen



GDS L 1 FRICHS nr. 473

Gribskovbanen (GDS) anskaffede i årene 1927-32 fem Triangelmotorvogne, men ingen diesellokomotiver. Motorvognene kunne klare de mindre persontog, mens man anvendte damplokomotiver i godstogene og de store badepersontog. Dengang havde Gribskovbanen en vis godstrafik, ikke mindst fra teglværkerne nord for Hillerød og ved Duemose.

Efter krigen ville man gerne anskaffe diesellokomotiver for at spare på den dyre dampdrift. Ønskesedlen i forbindelse med moderniseringsloven af 23. marts 1948 kom derfor til - blandt meget andet - at omfatte to diesellokomotiver. Da Gribskovbanen er en gaffelbane med tog deling i Kagerup, var det ganske naturligt at ønske sig to lokomotiver, men man fik kun penge til ét. Som begrundelse herfor anførtes det bl. a., at godstrafikken var for nedadgående (eksempelvis transporteredes 86000 t i 1946 og kun 29000 t i 1948). Teglværkerne var ved at gå over til landevejstransport.

Det bevilgede lokomotiv blev af marcipanbrødstypen - og det fik det noget utraditionelle litra L 1.

Togene med L 1 bestod som regel af fire-fem litra CL og en EH- (eller EK) rejsegodsvogn (sommer 1954) fra DSB. Ofte kørtes med MO og L 1 i forspand i de store tog, ligesom et damploko og L 1 i forspand ikke var nogen sjældenhed. Toget kørte som regel med damplokomotivet forrest.

I Kagerup deltes togene i to dele. Den forreste maskine og den bageste del af persontoget koblede fra, således at L 1 uden afkobling kunne fortsætte til Tisvildeleje med forreste togdel. Når dette tog var kørt, bakkede den afkoblede maskine tilbage og hentede den resterende stamme, hvorefter toget fik afgang til Gilleleje.

På lørdage kørtes gennemgående tog til Gilleleje uden deling i Kagerup med GDS L 1 og persovognene C41-C42 og 2 CL fra DSB (1959). Da man gerne ville reducere omkostningerne ved at benytte DSB MO-vogne, anskaffede man et MAK-lokomotiv L 2 i 1958, og derefter brugtes begge maskiner i persontogene til/fra Gilleleje og Tisvildeleje.

Selv om GDS L 1 mest anvendtes i Københavnertogene, så kom det alligevel til at se mere af verden end sine søstre. I 1970 blev det udlejet til VLTJ i marts-april, og i 1973 udlejedes det til HHJ, hvor det fremførte godstog, mens HHJs mindre lokomotiv DL 12 var til reparation.

I februar 1977 gik turen til Østbanen, da ØSJS egne små FRICHS'ere M 8 og M 9 var til revision. Oprindelig kørte L 1 morgenposttogene Roskilde-Faxe Ladeplads. Fra Ladepladsen returnerede maskinen med persontog. Det fremførte også godstog fra Faxe Ladeplads til Køge.

Den 2. juni 1977 gik L 1 på gulvet i Hårlev, og man måtte rekvirere hjælpetog hos DSB for at få lokomotivet på sporet igen. Det blev dog ikke svært beskadiget, og kunne efter et kort værkstedsophold atter sættes i drift. Det blev til godt et halvt år på de østsjællandske spor før det atter vendte hjem til Nord-sjælland.



To dejlige billeder af GDS L 1 på sin hjemmebane midt i Gribskov. Godstogskørslerne på Gribskovbanen har nu begrænset sig til den sæsonprægede gødningskørsel til Helsingør, og her må L 1 stadig holde for. Øverst L 1 med fuldtog syd for Kagerup, januar 1998, Foto: Allan Støvring-Nielsen. Nederst returnerer L 1 med tomstamme ved Kildeport trinbrædt, en råkold vinterdag i 1994. Foto: Klaus Jørgensen.



GDS L 1 har alle dage været privatbanebrun med hvidt mavebælte, og uden vingehjul på fronterne. Oprindelig havde det kun metallitrering på siderne, men omkring 1961 blev denne suppleret med påskriften GRIBSKOVBANEN i hvid på siderne. Denne blev senere ændret til en endnu større påskrift.

På trods af driftfællesskabet med HFHJ var GDS L 1 op gennem halvfjerdserne og firserne hovedsagelig at finde på Gribskovbanen, hvor den fremførte de næsten daglige godstog til Helsingør og Græsted. Sammen med søstermaskinen HFHJ M 8 kunne de to Marcipanbrøbe på hverdage, helt op til 1988, opleves foran et nat-persontog mellem Hundested og Hillerød og retur, oftest med en enkelt af HFHJ's CLE-vogne på krogen.

L 1 er stadig i driftklar stand ved GDS/HFHJ i Hillerød, hvor det i sjældne tilfælde benyttes i godstog.

h.a. en hvid
er så et par

VL 1216 på
en mellem
hristiansen



VL TJ M 12 / ML 12 FRICHS nr. 472

Mens flere privatbaner i 1930'erne anskaffede sig diesellokomotiver, så fortsatte VL TJ med dampkørslen. Man købte dog tre motorvogne (tretruckere) fra Triangel, der skulle klare persontrafikken. Dampen og motorvognene måtte så skiftevis klare godstrafikken, men motorvognene havde ikke den store trækkeevne.

I 1952 fik man så banens første diesellokomotiv, et Marcipanbrød, der fik litra M 12. Det blev banens eneste diesellokomotiv i mange år, og måtte klare banens gods- og blandetog.

Der haves ikke mange oplysninger om VL TJ M 12/ML 12, som leveredes i privatbanebrun som de øvrige lokomotiver. Det havde ikke vingehjul på fronter, og nummeret var påmalet i gul.

Lokomotivet blev ommalet ca. 1967 i postrød med et smalt gult mavebælte, der ikke fyldte forstærkningslisten helt ud i bredden samt V-formet bånd på fronterne.

I 1977 droppede VL TJ sit postrøde design, og M 12 ommaledes ved revision i friske "svenske" skinnebusfarver, creme og orangerød med hvid lynette-fartstribes på fronterne. Det blev ved denne lejlighed omlitret til ML 12, ligesom det fik en ekstra lanterne på fronterne, d.v.s. triangellys.

I tidens løb voksede godstogene hos VL TJ, og det kneb for ML 12 at klare de store tog. I 1980 anskaffede man et dieselhydraulisk lokomotiv - ML 14, senere ML 24 - der kunne klare 1100 tons, og dermed gik ML 12 så småt på af-tægt. Men alligevel forblev maskinen i drift op gennem 1980'erne, og først i 1989 blev det hensat. Derefter blev den udlånt til Sydyske Veteranjernbane 1990, hvor den i dag befinder sig.

VL TJ M 12 ankommer til Vemb med godstog, forår 1968. Lokomotivet var godt et års tid forinden ommalet fra privatbanebrun til postrød med hvidt mavebælte og pile-spids på fronterne. Foto: Arne Kirkeby/Arkiv OMJK



Den 31. november 1984 trækker ML 12 afsted med et lille godstog ved Lom-borg. Lokomotivet har igen skiftet farver og er blevet omnummereret. Foto: Bo Lindhardtzen



SB M 5 FRICHS nr. 475

Ved AHJs nedlæggelse i 1969 købte Skagensbanen et af FRICHS marcipanbrødene AHJ (Aalborg-Hadsund Jernbane) ML 5206, der hos Skagensbanen fik M 5, d.v.s. det blev det andet køretøj hos SB med nr. M 5 (noteres som M 5", men det er ikke påført selve lokomotivet). Den tidligere M 5 var dog udrangeret i 1969.

SB M 5 mellem Højen og Hulsig, den 7. juli 1977.

Foto: Bo Lindhardtzen



SB M 8 FRICHS nr. 469

I begyndelsen af 1990'erne voksede godsmængderne hos Skagensbanen, bl.a. med fiskemelstransporter fra Skagen til Nakskov, og man indlejede ni faste Tdgs-vogne til transporterne i 1991. Ikke mindst kom



SB M 5 i nyt design og med ombygget lygteføring ved værkstederne i Skagen. Foto: Jakob Stilling



Det var egentlig tanken, at det skulle hedde M 8, men ledelsen skiftede af ukendte årsager mening.

Lokomotivet afløste M 4 (FRICHS firkantet), der herefter mest stod i reserve, og M 5" kørte herefter både skole- og godstog op gennem 1970'erne.

Da man overtog M 5" fra AHJ i 1969, blev det malet op i en lysere vinrød farve, og fik hvidt "mavebælte". Det fik samtidig vingehjul på fronten.

I 1977 blev det ommalet i orangerød som Y-togene, hvor vingehjulet blev fjernet, samtidig med at det fik indbygget lanterner i begge sider med indbygget slutlys. SB M 5 befinder sig i dag ved DJK's afdeling på Limfjordsbanen i Aalborg.

der gang i transporterne fra Fiskernes Fiskeindustri på Skagen havn med fisketransporter i containere, og man måtte anskaffe mere træk-kraft.

Da M 5" var nedslidt og skulle til reparation, indkøbte man i 1991 et Marcipanbrød fra LJ. Det var LJ M 31, der drog fra syd til nord for at tage fat på nye opgaver.

Lokomotivet ommaledes ikke hos SB, men fik blot ændret ejendomsmærke og nummer til SB M 8.

Begge Marcipanbrød kørte herefter de store godstog i forspand, men togene voksede og blev så store, at lokomotiverne ikke rakte til, og man anskaffede derfor MX-lokomotiver hos DSB, for hvilke M 8 i dag står i reserve.

SB M 8 er netop ankommet med eftermiddagens containertog til Skagen station, den 15 oktober 1992. Foto: Ole-Chr. M. Plum

LJ M 31 FRICHS nr. 469**LJ M 32** FRICHS nr. 470

Indtil SBs brugtkøb var LJ var den eneste bane, der anskaffede sig to lokomotiver af denne type, i øvrigt med en gearing som gav dem en hastighed på 90 km/t. I forvejen havde LJ tre FRICHS firkantede, der sammen med den dyre damp måtte klare den store trafik, som på det tidspunkt foregik på banerne. De to nye lokomotiver var tænkt som afløsning - eller ihvertfald nedtrapning - af dampkørslen.

LJ M 31 og M 32, indsattes straks i de store tog, person- såvel som godstog, mens de "firkantede" tog sig af mindre gods- og persontog, f.eks. skoletog, posttog, særtog m.v. Ikke mindst anvendtes de til godstog på LJs sidebaner, især Maribo-Rødby og fra 1954 Maribo-Bandholm. En vigtig opgave for de to Marcipanbrød blev at fremføre tog med gennemgående DSB-vogne København-Nakskov, en opgave de havde helt til 1974, hvor DSB begyndte at køre togene helt igennem.

Begge lokomotiver var oprindelig ens i udseende, d.v.s. i privatbanebrun, men uden gyldent vingehjul. I begyndelsen af 1960'erne blev disse produceret (i plast) til alle privatbaner, som havde dette køretøj.

I oktober 1971 fik LJ M 32 nyt design, da det ommaledes i orangerød vognkasse med grå vanger og pufferplanker. Navnet LOLLANDBANEN på siderne påmaledes dog først omkring 1976.

Op gennem 1970'erne brugtes de to lokomotiver primært til myldretidstog, d.v.s. pendler/skoletog, og de kørte to togpar dagligt, ét om morgenen og ét om eftermiddagen, oprindelig med CP-vogne, senere CL-vogne, sluttelig med CB-vogne, alle indkøbt fra DSB. Det skete dog tit, at de fremførte "sukkergodstog" med dertil indrettede sukkervogne litra ZN, U og UCS m.fl., og andre godstog mellem Nakskov-Nykøbing og omvendt. LJ havde en stor godstrafik, så der var meget at bestille.

I den voldsomme snevinter 1978-79 måtte lokomotiverne slide brødt i det. De store snemængder lukkede linien mellem Nykøbing F og Nakskov, og da man omsider fik "hul igennem" måtte man køre persontog med to pendulstammer, det ene med LJ M 33, det andet med LJ M 31. I flere tilfælde måtte LJ M 32 fungere som skyder til LJ M 31, indtil M 32 fik afbrændt hovedkablerne i februar 1979.



LJ M 32 i Maribo, sommeren 1967. Lokomotivet fremtræder stadig i den originale marcipanbrødskulør.
Foto: Ole-Chr. M. Plum

Op gennem 1970'erne og 80'erne brugtes maskinerne også i aftenposttog og posttog på lørdage, og i visse tilfælde også i udigningsløb med DSB på strækningen Nykøbing F.-Gedser, hvor man ellers benyttede Y-tog (1982).

LJ M 31 fik i 1986 en ny 8-cylindret motor type 8185 ACU på 800 HK (588 kW) ved 1000 omdr./min hos FRICHS i Århus, og blev i øvrigt det sidste større arbejde på et lokomotiv udført af FRICHS. Lokomotivets effekt blev med den nye motor øget 50 HK. Tjenestevægten forblev fortsat 61 tons. Dimensionerne forblev ligeledes de samme som oprindeligt.

I 1991 kom LJ M 31 til Skagensbanen som M 8, hvor den benyttedes til transporter af fiskemel, indtil SB i 1994 anskaffede MX fra DSB. Se under SB M 8.

LJ M 32 fik i 1984 også nye motorer hos FRICHS. Det var to 3-cylindrede som man ikke var helt tilfreds med; motorerne kaldtes i øvrigt for "Kosan-gasmotorer". Det var senere tanken at udskifte motorerne med typen, der indbyggedes i LJ M 31, men det blev aldrig til noget.

LJ M 32 forblev reserve fra 1992 efter indkøb af MX hos DSB, og blev periodevis benyttet i godstog helt til 1995. I dag holder lokomotivet i reserve i Nakskov.



LJ M 31 på stationen i Nykøbing Falster engang i 1977. Bemærk den lille slutlygte i venstre side af fronten.
Foto: Torben Andersen



Nederst: LM M 31 har nu to år senere fået fjernet den lille slutlygte og i stedet fået monteret "triangellys". Toget der her, en lun sensommeraften i 1979, afgår fra Maribo til Nykøbing F. er en ganske fornem gang skrabben sammen. Efter LJ M 31 går en af DSB's Bg-vogne, derefter kedelvogn i form af Da-vogn, så kommer den gennemgående postvogn litra P fra Nakskov og til sidst en stribe godsvogne fra Maribo.
Foto: Jakob Stilling.



UD OG SE PÅ

Af Bo Lindhardtzen

INTERNETTET



Verden vokser bogstaveligt talt på Internettet, også når interessen drejer sig om jernbaner. Mængden af information er enorm, og det kan være svært at få et overblik over de mange Web-sider, links og adresser, der kan findes "derude". Her følger lidt tips og tricks.

Informationsteknologien sætter helt nye standarder for rejseaktiviteter. Det er idag muligt med sin hjemme-pc at rejse ud i den store verden, men også at besøge de mere nære egne, i sin jagt på information. Dansk Jernbane-Klub har sin egen hjemmeside, som har links (henvisninger) til under- og lokalafdelinger og andre jernbaneklubber såvel i Danmark som uden for landets grænser. Et eksempel herpå er "The Railfans Guide to Copenhagen", der giver mulighed for at se et jernbanekort over Danmark og f.eks. sporplanen over Langå st. Af andre udenlandske links bør nævnes: "The European Railway Server", som giver adgang til Europas stats- og privatbaner. Det er f.eks. muligt at læse, at VLTJ har tre Y-tog! Også de statslige køreplaner f.eks. for PKP og CD kan der foretages opslag i. Det er også muligt at finde ud af hvilke strækninger i Kina, hvor trækraften er damplokomotiver. Alt i alt en mængde af information, der tidligere kunne tage dage at finde frem til.

På Internettet er meget dynamisk, ændres adresser på hjemmesiderne jævnligt, og som regel viser de selv linket til den nye adresse. Desværre varer det noget, inden redaktøren på et link til denne hjemmeside opdager, at den angivne adresse er flyttet og får korrigeret henvisningen. Resultatet bliver da når den ønskede link vælges, at beskeden er "File not found". Så kan der blive brug for at benytte et søgeprogram. Hertil findes der flere forskellige, hvor man med simple indtastninger kan lede efter næsten hvad som helst. De mest kendte er "AltaVista", "Jubii", "Kvasir" og "Yahoo". Ledes der efter en jernbane, hvor der i nav-

net f.eks. indgår "North Eastern Railways", kan det godt opgives, for der kommer over 340 000 valgmuligheder. Antallet kan da reduceres til 69 ved at betinge at alle ord skal forekomme samlet i den eftersøgte titel. Så er det bare at kigge svarene igennem og klikke på den ønskede Web-side. At ikke alle skribenter staver et navn korrekt gør, at det efter søgte program ikke findes. Eksempelvis staves Dansk Jernbane-Klub ofte forkert. Mange af informationerne kommer fra engelsk, og stave måden er ikke altid den samme på dansk. Skal den være korrekt, må der foretages opslag i Retskrivningsordbogen.

Første gang på "Nettet"

Med en hjemme-pc og et modem ligger verden faktisk for fødderne af én. Hvis man ikke selv har mulighed for adgang til en pc, kan biblioteket være løsningen. Mange biblioteker har idag opstillet pc'er til læsernes fri benyttelse og her kan der evt. også hentes hjælp fra bibliotekets personale. Efter man er koblet til nettet, er det første man taster ind adressen på den ønskede Web-side. Gå på linien "adresse" eller hvad den nu hed-

Velkommen til
DANSK JERNBANE-KLUB
Danmarks ældste jernbaneklub

Hvad er Dansk Jernbane-Klub?	Bliv medlem!	JERNBANE Bøger	Kommende møder	Kommende udflugter
Museumsbanen Maribo-Bandholm	Maribo-Handst Veteran Jernbane	Limfjordsbanen Aalborg	English text	Deutscher Text
D-maskine gruppen	Bløustrød Banen	GM-gruppen	Klubbens blad Jernbanen	Adresser
Link's til andre jernbane sider	DJK Veteran tog Vest	DJK på destinationsskiltene og læs om klubben!	E-mail til DJK vogn-og-station@net.dk	Overblik over alle DJK's Udvogt over de DJK

DJK er medlem af Danske veteranogoperatørs fællesrepræsentation

www.trm.dk

www.dst

www.inx

www.veter

www

www

www

www

www

www

www

www

www

www

www

Navn

Emne

http:// + kode

DANMARK

Banestyrelsen
 Banestyrelsen
 Dansk Jernbane-Klub
 Dansk Veteranog
 jernbane software
 JOMPs hjemmeside
 Links til andre spændende Web-sider
 The Railfans Guide to Copenhagen
 Trafikministeriet
 DSB

Toggang
 DSB
 Links
 DVF
 Esbjerg
 DB BR 220
 Links

www.bane.dk/trafinfo/main.htm
www.bane.dk/anden/anden.htm
www.djk.com/
www.veterantog.dk
www.railsoft.dk
www.vejlehs.dk/staff/jmp/dkindex.htm
home10.inet.tele.dk/linda/links.htm
sunsite.auc.dk/railguide/
www.trm.dk/
www.dsb.dk/

EUROPA

Harzer Schmalspur-Bahnen
 Jürgen's Eisenbahnseiten
 LOK Report
 RAW Meiningen
 Annan järnvägsinformation
 Banverkets Bibliotek
 Bryansk Engineering Works
 NJK
 PKP
 RÖD
 Signalfakta
 SJK och TAG
 Stock Tramway
 Stockholms Spårvägmuseum
 Svenska längar
 UK Heritage Railway

HSB
 Lok oversigt
 Tidsskrift

Links
 Bøger
 Lokfabrik
 Norge
 Køreplan
 USSR
 Sverige
 Sverige
 Sverige
 Sverige
 England

www.hsb-wr.de/
www.geocities.com/MotorCity/Downs/8065/
www.inx.de/lok-report/
www.th-online.de/firmen/Dampflokwerk_Meiningen/f_start.HTML
home7.swipnet.se/~w-70335/andra.htm
www.bibliotek.banverket.se/nyhetslista9704.html
pavel.physics.sunysb.edu/RR/USSR/mirror/BMZ/index.html
www.njk.no/~njk/
www.pkp.com.pl/hafas/info.html
pavel.physics.sunysb.edu/RR/USSR/home5.swipnet.se/~w-54462/signalfakta.htm
www.sjk.se/
www.ss.se/
www.sparvagsmuseet.sl.se/hemsida.html
www.sjk.se/tag/svelank.htm
www.uel.ac.uk/pers/1278/Rly-Pres/info.html

INTERNATIONAL

Index of -trains-
 Intern. Working Steam Loc. 1998
 Jernbane på Internett
 Links Galore - Railroad - Railway -
 Railfan & Railroad Magazine
 Steam Locomotives in Java
 The European Railway Server
 The China Railways Home Page
 Trains Magazine Online, Nordamerika Links
 Welcome to the World of Adtranz!

Links
 Hovedside
 Links
 Train Links

Adgang EU

www.steam.demon.co.uk/trains/
dialspace.dial.pipex.com/steam/internet.htm
www.njk.no/~njk/websites.html
www.britton2000.com/links/railroad.htm
www.railfan.com/mainindex.html
dialspace.dial.pipex.com/town/avenue/zh62/java1997.htm
mercurio.iet.unipi.it/home.html
severn.dmu.ac.uk/~mip/crsg.html
www2.trains.com/trains/
www.adtranz.com/

MODELTOG

Faller-Pola Modellbau
 Fleischmann Begrüssungsseite
 Märklin.de
 Roco Modelleisenbahn
 WWW.MODELTOG.DK

Links

www.faller.de/
www.fleischmann.de/
www.marklin.de/
www.tcs.co.at/roco/
www.modeltog.dk/

I de mange links og Web-sider kan findes al mulig jernbaneinformation ligefra køreplaner, fotos, tips og generel information til muligheden for selv at komme med sine bidrag over den elektroniske postgang (e-mail). Adresserne som der her er nævnt, er kun en brøkdel af hvad der findes af information. Du kan sikkert selv finde flere om emnet.



UD OG SE PÅ

INTERNETTET

“nye” lokomotiver til DDS

Afløsning på Stålvalseværket

Af Allan Støvring-Nielsen



DDS lok. 371 (ex. DSB MH 343) i skrotgården på Stålvalseværket i Frederiksværk, den 27. oktober 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Alt imens de fleste MH-lokomotiver er, eller vil ende i Stålvalseværkets ovne, får fire MH'ere lov til at nyde deres otium ved at køre skrot og gammelt jern det sidste stykke til omsmeltingen. I skrotdyngene vil utvivlsomt befinde sig en del ansejler, som ikke var så heldige.

I Frederiksværk findes Danmarks største, normalsporede industribane, Det Danske Stålvalseværk A/S, der oprindelig råde over ca. 14 km spor på fabrikkens areal. I dag er der godt 11 km tilbage og det benyttes flittigt til både interne og eksterne transporter.

Stålvalseværket har i de senere år benyttet sig af 2 kraftige Henschel lokomotiver til kørslen i skrotgården. Disse maskiner er bygget i begyndelsen af 60'erne og blev købt brugt til Stålvalseværket i 1989. Arbejdet er hårdt kost for lokomotiverne og Henschel maskinerne er efterhånden meget svære at opdrive reservedele til.

Det blev besluttet at indkøbe to stk. MH-lokomotiver fra DSB gods som erstatning for de udtjente Henschel maskiner. Mange vil måske mene at også MH'erne er udtjente, til gengæld er de billige at anskaffe og DSBs lagre bugner fortsat af reservedele. Valget faldt på MH 336 og 343 som for egen kraft kørte fra Kolding til Hillerød, inklusive turen under Storebælt, søndag den 1. marts 1998. Lokomotiverne er siden blevet ombygget på Stålvalseværkets eget værksted. Ombygningen består bl.a. i udtagning af det høje (60 km/t) gear, påsætning af kraftige banerømmere til at fjerne skrot foran lokomotivet og indbygning af en avanceret PLC radiostyring. Lokomotiverne fjernstyres fra den kran der forsyner vognene med den rette skrotblanding, inden toget køres ind i ovn-hallen for at blive tømt. Imens kører så det andet tog ud af hallen og bliver læsset osv. I tilfælde af motorstop, giver automatikken kranføreren besked om at motoren er stoppet og hvorfor det er sket, f.eks. oliemangel eller lignende, det er en fascinerende blanding af ny og gammel teknik.

MH 336 er nu litteret DDS 372 mens MH 343 har fået nr. 371. Disse to maskiner skal fortrinsvis køre i skrotgården, men værket ventes at anskaffe yderligere to MH'ere til intern og ekstern rangering. Der er

store fordele i kun at have en lokomotiv type og MH'erne har allerede kørt resterne af Henschel DDS 283 til de smelteovne som den i knap ti år selv forsynede med skrot. Allerede om 5-6 år kan samme grumme skæbne ramme MH'erne i det man på sigt ønsker en mere enkel sortering og transport af skrot i form af en slags selvkørende anlæg. Den interne rangering ventes at ophøre i år 2004, hvor al intern transport skal foregå på store "Kiruna" trucks. Bliver disse planer ført ud i livet vil det betyde et farvel til Danmarks største normalsporede industribaneanlæg, medens den eksterne distribution fortsat, for en stor del, vil blive lagt i hænderne på Frederiksværkbanen.

I et kommende nummer af JERNBANEN bringer vi en mere fyldelstgørende artikel om Stålvalseværkets efterhånden utallige rangerlokomotiver igennem tiderne.

DDS lok. nr. 372 (ex. DSB MH 336) med Jung-traktoren DDS nr. 215 i baggrunden, ved Stålvalseværkets værksted den 27. oktober 1998.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



Da DJK trodsede

vinterkulden...



Af Ole Chr. M. Plum

Jernbanefotografen kan næsten altid finde et godt motiv, når det er sommer og solskin. En jernbaneudflugt bliver kun vellykket, hvis vejret er godt, turlederen har fundet nogle gode fotosteder og materiel m.m. er tilstrækkeligt interessant. Nogle udflugter må dog finde sted uanset vejr, årstid m.m.. Det er anledningen, f.eks. et jernbanejubilæum, en lukning eller en indvielse, der afgør tidspunktet.

Øverst: DSB S 740 under gennemkørsel af Birkerød station den 5. december 1968.
Foto: B. W. Andreassen

Hvis en udflugt finder sted omkring juletid eller i den første del af året, forstås der med godt vejr ofte vintervejr med sne og solskin. Jernbanens læsere får her - som en jule- nytårshiislen - et par glimt fra tidligere afholdte jernbaneudflugter i den kolde årstid. Foreningens mangeårige medlem, B.W.Andreassen, var en ivrig tur-deltager, og han har taget de fleste billederne, som jeg har knyttet en lille historie til.

(1) I "Periodiske meddelelser fra Dansk Jernbane-Klub", M 1 fra februar 1961, blev den første jernbaneudflugt i den nyetiftede forening annonceret. Allerede fra foreningens start blev der ydet ekstra service til medlemmernes familier - ligesom der i dag er mulighed for husstandsmedlemmer. Pris for deltagelse i turen var nemlig annonceret således: "DJK-medlemmer kr. 10,-, ikke-medlemmer kr. 12,-, kvindelige pårørende og børn kr. 5,-!".

Det var afskedsturen på Næstved-Præsto Mern Jernbane, søndag den 19. marts. Toget var planlagt oprangeret af damplokomotivet NPMB nr. 4 fra 1913 med en vognstamme bestående af Præstøbanens vogne, E-41-C 31-C 34 og evt. en Fe-vogn fra DSB. Men turen blev et tilfølsstykke, og toget måtte opformeres med yderligere en DSB Fe samt en ekstra Cu-vogn. I et pragtfuldt, men køligt vejr blev der taget afsked med den hyggelige bane, og overskuddet fra turen blev bl.a. brugt til at købe de vogne NPMB E 41 og C 31, som man kan glæde sig over at se i togene på Museumsbanen på Lolland.

(2) Der er sikkert en del, der husker udflugten med DSB C 708 fra København H. til Farum den 13. januar 1963, det var koldt, men til gengæld flot fotovejr i et snedækket landskab. C-maskinen kørte baglæns til Farum med tre CR-vogne med åbne endeperroner, og på hjemturen hold-

tes der så talrige fotostop på den gamle Farumbane - enkeltsporet og uden el-master og køreledninger. Foreningens næstformand, Svend Jørgensen, var fyrbøder på C-maskinen.

(3) Den 23. februar 1964 var der igen en DJK-udflugt i et pratfuld vintervejr. Vi kørte med DSB C 717-Cp-Cp-Cr fra København til Næstved, hvor vi bl.a. så Maglemølle Papirfabriks damplokomotiv, MM nr. 2. Lokomotivet blev anskaffet til Nørre Nebel-Tarm Jernbane som NTJ nr. 6 fra Nydquist & Holm i 1913 og solgt til Magle Mølle i 1941.

Fra Næstved fortsatte turen til Mogenstrup Grusgrav. Mellem Næstved og Lov blev der i 1921 anlagt sidespor oprindelig til Myrup Grusgrav. Årsagen hertil var, at to andre store sjællandske sten- og grusgrave var ved at være tomte. Det var Dybendal, der havde sidespor til

Nederst: DJKs første jernbaneudflugt var afskedsturen på Næstved-Præsto-Mern Jernbane. NPMB nr. 4 med udflugts-toget på Næstved station den 19. marts 1961.

Foto: B. W. Andreassen



3.



DSB C 717 med arbejdstog i Mogenstrup grusgrav den 23. februar 1964.

Foto: B. W. Andreassen

Til højre: OHJ 5 ved Keldstrup trindbrædt, den 5. december 1976. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Nederst: DSB C 708 med arbejdstog ved Furesø T. Begge fotos den 13. januar 1963. Foto: B. W. Andreassen

Sorø-Vedde Banen i årene 1918-30, og Dyndet, der havde sidespor fra Vestbanen mellem Borup og Kværkeby fra under frem til 1922/23. Fra Myrup/Mogenstrup kom der hurtigt gang i transporter af sten og grus bl.a. i form af ballast til DSB. Grus og sten til færgelejerne i Rødby blev i begyndelsen af 60'erne transporteret fra Mogenstrup til Rødby. Sidesporet, der udgik fra det nordgående spor, var ca. 2 kilometer langt, og i grusgraven var der hele 3 opstillingsspor. Kørsel fra Næstved foregik ad venstre spor med lokomotivet bagest og "tudehornsvognen", DSB Ek 2689, forrest af hensyn til vejskæringen ved Mogenstrup Kro. Denne vogn var udstyret ved et ekstra vindue i den ene vognende samt et tryklufthorn, som rangerlederen kunne betjene for at advare de vejfarende.

Udover sten- og grustransporter blev sidesporet også anvendt til udflugtstog, f.eks. Politikens "Blå tog", hvor passagererne nød at blive beværtet på kroen. Det gjorde vi også, idet vi indtog en "Mogenstrup-platte", pris 7,50 kr. Turen kostede hele 23,00 kr.

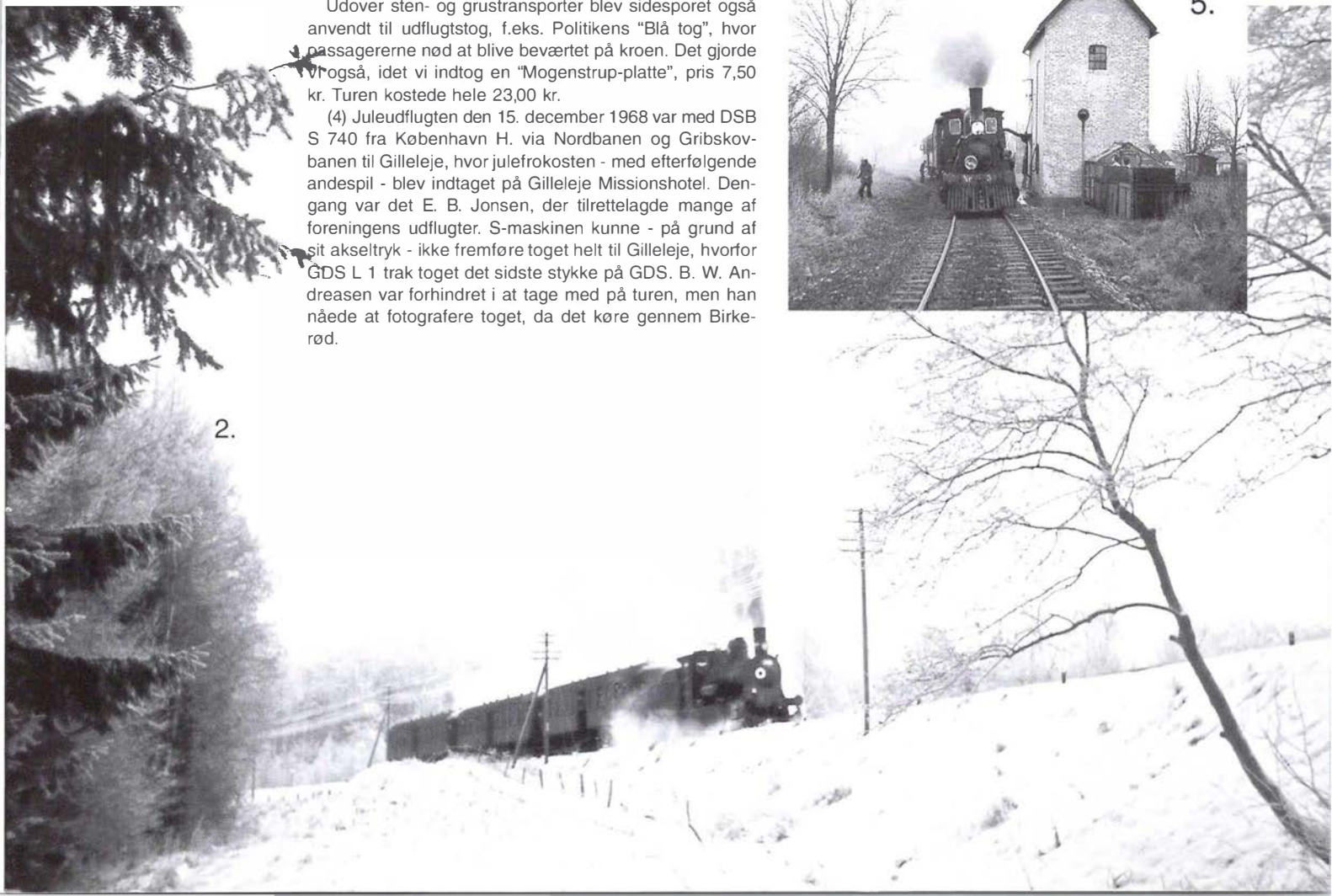
(4) Juleudflugten den 15. december 1968 var med DSB S 740 fra København H. via Nordbanen og Gribskovbanen til Gilleleje, hvor julefrokosten - med efterfølgende andespil - blev indtaget på Gilleleje Missionshotel. Dengang var det E. B. Jonsen, der tilrettelagde mange af foreningens udflugter. S-maskinen kunne - på grund af sit akseltryk - ikke fremføre toget helt til Gilleleje, hvorfor GDS L 1 trak toget det sidste stykke på GDS. B. W. Andreassen var forhindret i at tage med på turen, men han nåede at fotografere toget, da det kørte gennem Birkerød.

(5) Da Høng-Tølløse Jernbane fyldte 75 år i 1976 var foreningens damplokomotiv OHJ nr. 5 på besøg i Vestsjælland. I efterårsferien kørtes der med veteranogt på HTJ. Men OHJ nr. 5 skulle naturligvis også besøge OHJ, og den 5. december kørte nr. 5 udflugtstog til Nykøbing Sj. Det blev vistnok sidste gang, at der blev taget vand fra vandtårnet i Kelstrup. I den sene eftermiddagstime var der på hjemturen en ganske særlig stemning under opholdet i Kelstrup! Ved senere damptogskørsler på OHJ har lokomotiverne måtte "nøjes" med vand fra enten brandvæsenet i Asnæs eller Nykøbing Sj.



5.

2.



Transportleder Danske Flygtningetoget

Den 15. februar 1949
tyske flygtningetoget
den dansk-ty
dansk krig. I d
1946-49 arbej
at beskrive f
dette ret upå
ves! Følg her

Deruda' gennem det ødelagte Tyskland - et kik ned ad vognstammen fra
den aldrende CTE-mandskabsvogn, der var indrangeret midt i toget.
Foto: Vagn Engsig

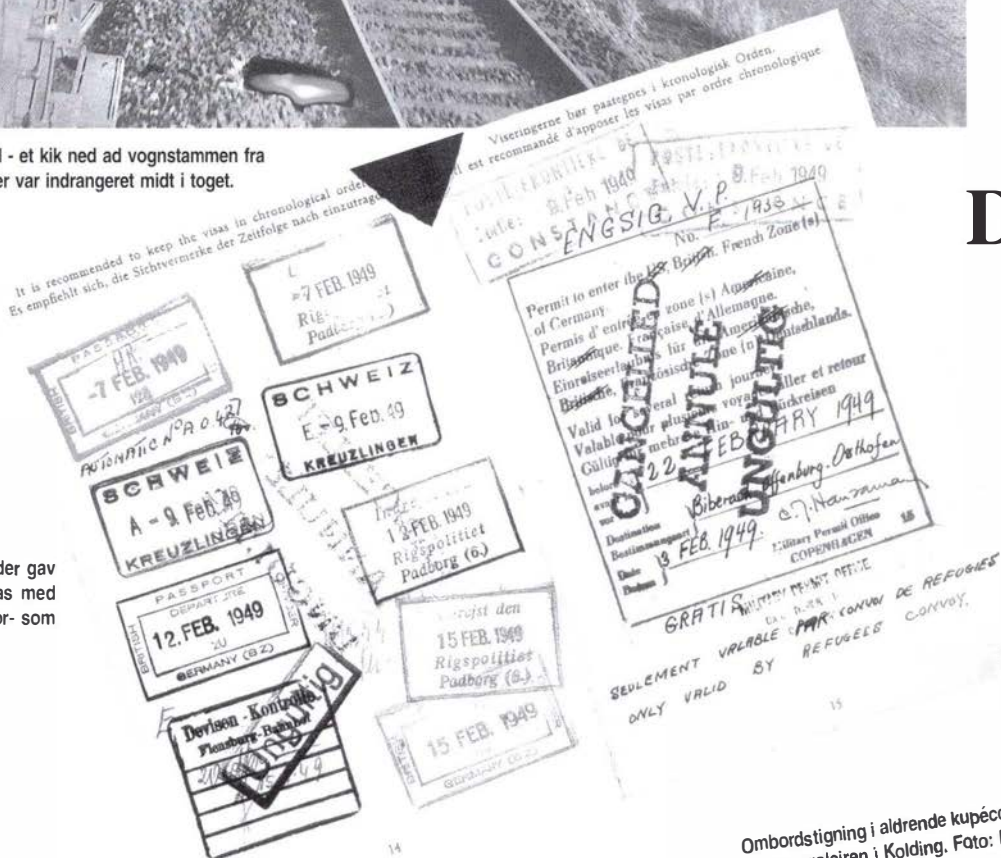
Del 1

Jobbet som transportleder gav
et særdeles farverigt pas med
stempler fra såvel sektor- som
landegrænser.

STATENS CIVILE LUFTVÆRN
KOLDING
TAK. 242 - 2408 - 2503 - 2008

MOVEMENT-ORDER
for Gruppeferer Engsig, Officer of luggage Damgaard Petersen and
6 CBU-soldiers to escort 750 German refugees to the French zone
of Germany.
Kolding the 22th of october 1948.

7000
Captain
Commander of the
transit-camp Kolding



Ombordstigning i aldrende kupécognsmateriel i gen-
nemgangssleiren i Kolding. Foto: Det Kgl. Bibliotek



eder og 1946-1949

Var 1999 er det 50 år siden, at de sidste unge forlod Danmark efter Anden Verdenskrig. På anledning heraf har Vagn Engsig, der i mange år har arbejdet som transportleder, sat sig for at skrive om flygtningetogene. Det er første gang, at han har skrevet et stykke jernbanehistorie beskrevet af hans enestående beretning!

Af Vagn Engsig



Kolding Sydbaner var det første led i den lange kæde, der bragte de danske tog med de tyske flygtninge fra gennemgangslejren til Tyskland. Her ankommer et KS-loko med rangertræk fra Kolding st. til gennemgangslejren. Flygtningene er klar til afrejse. Den bevæbnede CBU-vagt står ved udgangen til perronen. Foto: Det Kgl. bibliotek.

Danske tog førte i årene 1946 til 1949 148.000 af de tyske flygtninge, der var kommet til Danmark i 1945, til de militære besættelseszoner i Tyskland. Togene kørte til modtagelejre i hele den nuværende forbundsrepublik, fra Lübeck og Warnemünde i nord til Lindau ved Bodensøen i syd. Den sidste afgang skete fra Kolding den 15. februar 1949 kl. 12.18. Herom - og lidt af forhistorien - handler det følgende.

I Danmark i 1945

I foråret 1945 kæmpede amerikansk-britiske styrker sig ind i Tyskland fra syd og vest, sovjetiske fra øst. Millioner af civile fra øst blev af tyske myndigheder evakueret med skib over Østersøen til havne i vest, heraf mange til Danmark. Departementchefstyret søgte ved forhandling med tyske instanser at undgå at modtage de evakuerede, men uden resultat. I vest skete ikke fjernevakuering; her gik befolkningen i skjul og lod fronten rulle over, og et flygtningepres mod landegrænsen forkom ikke.

I Danmark var der den 5. maj 1945 over 1/2 mill. fremmede, den største del tyske tropper, men ca. 238.000 var evakuerede civile tyskere. Den 6. maj gav den allierede chef i Danmark ordre om de tyske troppers omgående udmarch over landegrænsen til føds, jernbane og automobiler måtte ikke benyttes, og på Bornholm befalede den russiske kommandant rømning med skib. De tyske civile kom ikke til at følge efter, i det den britiske general i Tyskland i august 1945 meddelte, at de måtte blive i Danmark i hvert fald vinteren over.

Ved ankomsten tog tyske militære instanser sig af de tyske flygtninge, men forsyningen blev i maj og for resten af perioden overdraget til Statens civile Luftværn. Arbejds- og Socialministeriet oprettede senere en overordnet flygtningeadministration. Den tyske værnemagt havde anbragt flygtningene på over 1000 steder i militærtøj og beslaglagte bygninger, men de danske myndigheder foretog en sammenflytning og udvidelse af lejre ved køb af svenske barakker. Derved nedsattes lejrenes antal til kun ca. 100, de større placeret nær jernbane, i det

alle transporter af flygtninge skete med tog. Oxbøllejren med 35.000 beboere havde egen station og derfra smalsporet industribane til intern transport. Kløvermarken ved København med 19.000 indbyggere anlagdes umiddelbart ved Amagerbanens spor og i Grove, Skrydstrup og ved Aalborg var der spor direkte ind i lejrene.

Interneringen i bevogtede lejre holdt flygtningene samlet og samtidig beskyttet mod reaktioner fra den danske befolkning, hvor mange efter besættelsen følte en negativ holdning til alt tysk, og holdningen var, at de tyske flygtninge ikke skulle blive i landet. Men andet fulgte med interneringen: Politimesterforeningen henstillede i 1947, at unge kvinder udsendtes før andre - af hensyn til vagtmandskabets forhold!

Forhandlinger om udrejse

Den tyske kapitulation var betingelsesløs, tysk administration ophørte, og al styring overgik til de allierede militære chefer. I sommeren 1945 blev Tyskland og Berlin opdelt i fire zoner: En britisk, en fransk, en amerikansk og en sovjetisk zone, og de østlige dele af landet blev overladt til Polen, Sovjetunionen og Tjekkosllovakiet. Delingen medførte store vanskeligheder for flygtningenes udrejse. Dels gjorde det danske drøftelser nødvendige både med fire forskellige kommandanter i zonerne, med en Allieret Kontrolkommission i Berlin og med fire regeringer, dels var det aftalt mellem disse, at otte-ni millioner tyske indbyggere fra de afgivne dele skulle overføres til de besatte zoner. Her henlå store områder i ruiner med ødelagt infrastruktur og mangel på føde, brændsel, klæder og boliger. Dette, og den stigende uenighed mellem Sovjetunionen og Vestmagterne, kom til at hindre og sinke udflytningen af flygtningene fra Danmark.

Forhandlingerne med de allierede førte den 21. oktober 1946 til det første resultat, en aftale om 12.000 personer til britisk zone, og indtil efteråret 1947 udsendtes derefter ca. 100.000 personer. Spændingen mellem øst og vest forsinkede de følgende udrejser, der først skete i 1948/49. Næsten alle flygtningene i Danmark

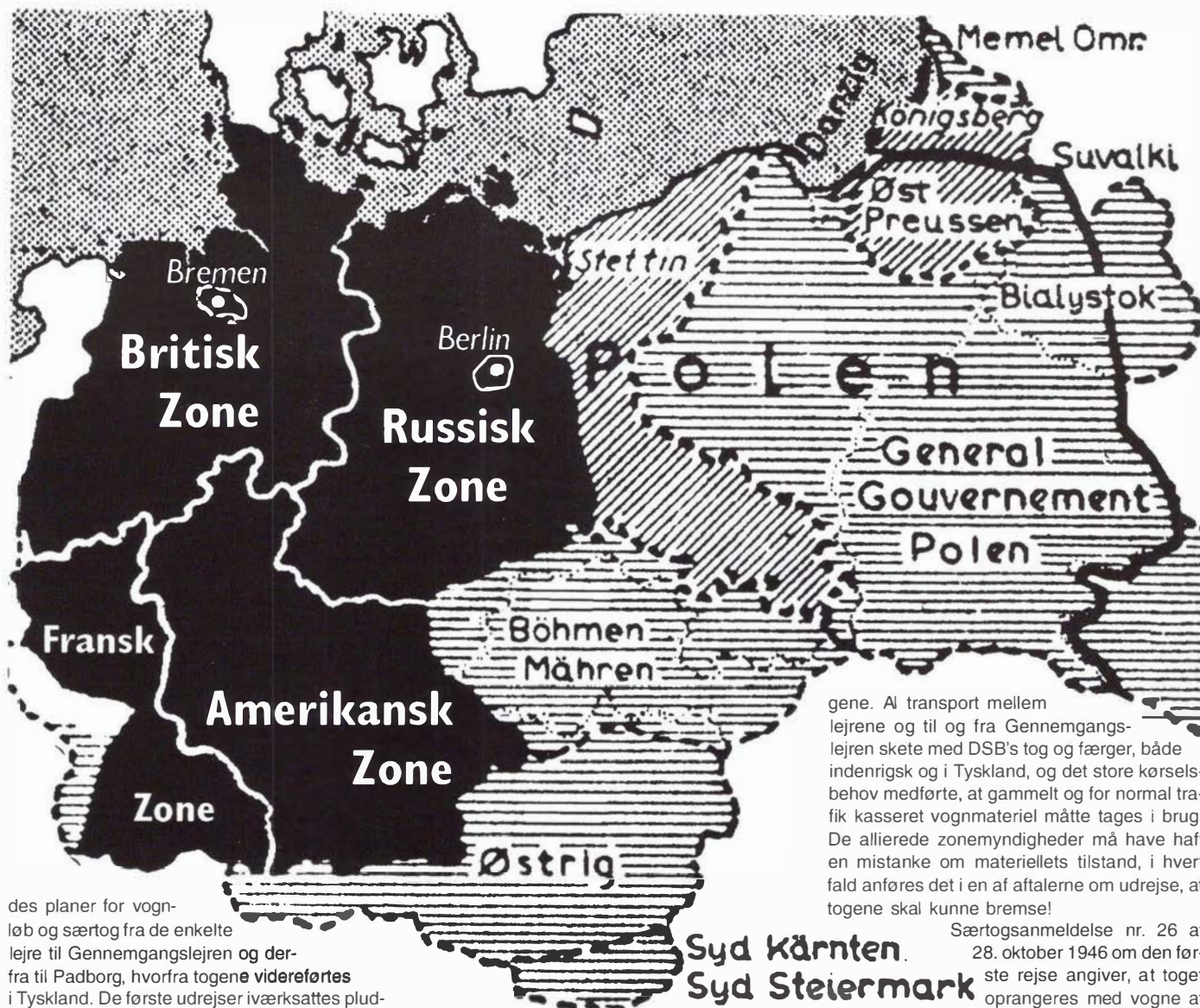
var fra Østprojsen, ældre af begge køn, børn og yngre kvinder og kun få yngre mænd, og besættelsesmagternes ønsker om kun at modtage »deres egne« eller særligt udvalgte kunne ikke opfyldes. Forholdet mellem flygtningenes hjemsteder 1945 og udrejsemålene 1946-49 blev, at ca. 85 % ikke kom tilbage til hjemstedet.

Flygtningene kunne fremsætte ønske om udrejse til en bestemt zone, men endeligt modtagelsessted og -tidspunkt afhang af aftaler mellem danske og allierede myndigheder. Antallet af flygtninge uden for disse forhandlinger faldt løbende: Ca. 53.000 "Wehrmachtsangehörige" blev udsendt ved militære sær aftaler - hvis transporter ikke omtales her - omkring 1.000 (kvinder) kom til Sverrig som sygeplejersker og hushjælp, og omkring 1.000 fik mulighed for at rejse til andre lande.

Udrejsernes planlægning og kommandoforhold

Allerede tidligt i 1946 udarbejdedes efter britisk opfordring en plan for udrejse. Heri påtænkte udsendt ca. 2.500 personer om dagen, fra Jylland med tog til grænsen ved Tønder og Padborg, fra øerne med skibe til Østersøhavne, men dette kom aldrig til udførelse. Udenrigsministeriets forhandlinger førte bl.a. til, at udrejser til de vestlige zoner skulle ske med dansk jernbanemateriel og personel til nærmereanviste lejre, til sovjetisk zone med dansk skib til en Østersøhavn. Den 23. oktober 1946 udsendte Statens civile Luftværn cirkulæreskrivelse om de første udrejser og oplyste, at rejserne ville blive tilrettelagt af Statens civile Luftværns kontor i Århus og ske over en gennemgangslejr i Kolding. Denne lejr havde over Kolding Sydbaner sporforbindelse til hovedlinien gennem Jylland.

På dette grundlag etableredes samarbejde mellem DSB's daværende 2. distrikt i Århus og nævnte kontor om den detaljerede planlægning, der angav omfang og tidspunkter for udrejser fra de enkelte lejre. Lokalt gennemførtes en snæver koordinering mellem gennemgangslejren og Kolding Station. Der udarbejdedes



des planer for vognløb og særtog fra de enkelte lejre til Gennemgangslejren og derfra til Padborg, hvorfra togene videreførtes i Tyskland. De første udrejser iværksattes pludselig med en foreløbig planlægning, men allerede d. 29. november 1946 udsendtes fra Århus generelle bestemmelser, der for hver enkelt transport blev suppleret med aktuelle ordrer og med planer fra DSB. Dette kunne kræve mange detaljer, eksempelvis medtog en enkelt transport 756 flygtninge fra 16 forskellige lejre.

I hver transport ud af landet medtoges 700-1000 personer, der fra en eller flere lejre kom med tog til Gennemgangslejren, hvor opholdet varede ca. to døgn. I løbet af denne tid foretog fremmedpolitiet identitetskontrol og udarbejdede

de personfortegnelser for hvert enkelt tog, og der gennemførtes bagagekontrol efter regler, der var aftalt med de allierede myndigheder.

Den 1. november 1946 kl. 11.00 afsendtes den første transport fra Gennemgangslejren - 1026 personer til Hannover i den britiske zone.

DSB's indsats

Statsbanerne måtte både under og de første år efter krigen udfylde den største del af landets transportbehov, og dertil kom nu flygtninge

gene. Al transport mellem lejrene og til og fra Gennemgangslejren skete med DSB's tog og færger, både indenrigsk og i Tyskland, og det store kørselsbehov medførte, at gammelt og for normal trafik kasseret vognmateriel måtte tages i brug. De allierede zonemyndigheder må have haft en mistanke om materiellets tilstand, i hvert fald anføres det i en af aftalerne om udrejse, at togene skal kunne bremse!

Særtogsanmeldelse nr. 26 af 28. oktober 1946 om den første rejse angiver, at toget oprangeres med vogne af typerne CU, CUK, CT og

CTe. I senere transporter forekommer også CTs, CY, CZ og CO. CU, CY og CZ-vogne - "Rystevogne" - med kupeer eller storrør blev i stort antal anvendt til flygtningetransporter, selv om der her forkom lange togstammer og togløb, og dette medførte et utal af sprængte trækstænger og ofte varmløbne lejre - men vognene havde både toiletter og bremser! CUK-vogne forsynede togstammerne med varme og lys.

CT-vognene var DSB's første boggievogne, anskaffet i tiden fra midten af 1890'erne til 1914.

På lejrbangården i Oxbøl læsses tørv over i lejrens interne banevogne. Da der var relativt få mænd i lejren var dette arbejde forbeholdt kvinder. Foto: Blåvand lokalhistorisk arkiv.



grund af de usikre forhold i Tyskland. CBU-mandskabet var i 1946/47 bevæbnet med håndvåben, men dette ophørte, da forholdene i Tyskland blev mere velordnede. Bevogetningen skulle også hindre beskadigelser og tyveri af dansk jernbanemateriel og -inventar, beholdninger og flygtningenes bagage.

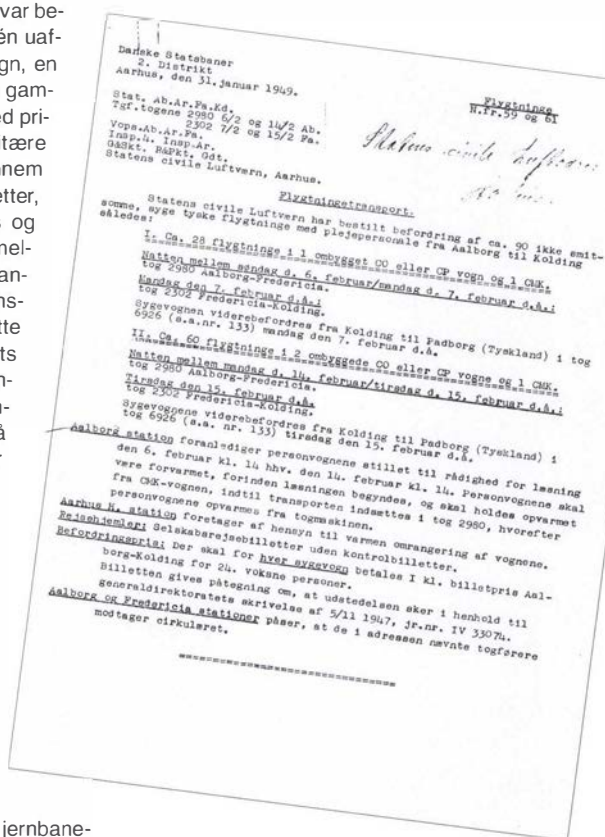
Tjenesten i et transportkommando var belastende, beskidt og ikke ufarlig. Det var belastende højt at have mulighed for én uafbrudt hvileperiode i de indtil fem døgn, en transport varede, beskidt at bo i en gammel jernbanevogn i et kulfyret tog med primitiv vandforsyning og dårlige sanitære forhold og farlig, når passagen gennem toget foregik ad udvendige løbebrætter, om vinteren måske dækket med is og sne. Kommunikation var ikke mulig mellem et transportkommando og Danmark, efter at toget havde forladt Flensborg. I de døgn, hvor toget kørte, måtte alle problemer klares ved personellets egen konduite, indsats og forhandlinger med lokale myndigheder; meldinger hjem kunne ikke forventes at nå igennem, ordrer eller instrukser kunne ikke indhentes.

Under alle transporter forekom hændelser, der krævede indgriben, men som så vidt muligt ikke måtte medføre forsinkelser, da følgende transporter var afhængige af, at togmateriellet kom tilbage til Danmark i rette tid. Daglige hændelser omtales i det følgende afsnit om »Fem døgn i et tog«, og her gengives nogle korte redigerede uddrag af indberetninger m.v. om mere alvorlige begivenheder. Bl. a. om det eneste tilfælde, hvor en jernbaneulykke medførte tab af menneskeliv.

1. Rapport fra transportleder:

»Under udkørsel fra Hohenbudberg Rangerbanegård den 2/4 1947 kl. 20.05 fik jeg melding om, at en vogn var kørt af sporet. Nodbremsen virkede ikke, jeg skød alarmskydning ud af vinduet og beordrede en mand ud på trinbrættet for at afbryde bremseslangen mellem vognene. Efter standsning konstateredes, at tre vogne var afsporet, understel beskadiget, buffer og trækstænger sammenfiltrede, ingen kommet til skade, men mange flygtninge chokerede. Jeg beordrede mandlige flygtninge til at hjælpe CBU-mandskabet med i videst muligt omfang at demontere de beskadigede vogne, og efter bistand fra et tysk hjælpe-

fortsatte transporten ved middagstid næste dag. To beskadigede vogne kunne medføres til Danmark. Gennem de tyske baners telefonnet gav jeg melding til Flensborg og Hamborg med anmodning om videremelding til Danmark« (Ikke modtaget.)



Fra rapport om afhøring af den vagthavende i blokposten:

»Hilker blev anholdt d. 5. 11. 48 og blev efter afhøringen d. 7. 11. 48 indsat i undersøgelsesfængslet i Mannheim.«

Transportlederen oplyser i sin rapport, at mandskabet i nattetimerne måtte tænde bål langs strækningen for at kunne hjælpe de tilskadekomne og berolige de øvrige, indtil der kom et hjælpe tog frem, og næste dag kl.

18 kunne transporten fortsætte med de resterende vogne. Det lykkedes transportlederen at give melding til Kolding over telefonnettet, men opgaverne på stedet måtte løses af kommandoen. Ingen danske blev skadet.

3. Rapport fra transportleder:

»Transporten afgik den 13. oktober 1948 og overskred grænsen kl. 15.30. Der viste sig nogen utilfredshed i enkelte vogne, både med opholdet og transportforholdene, og uheldigvis var Tysk Røde Kors ikke underrettet om transporten. Dette medførte, at der ikke næste dag blev udleveret varm drik i Göttingen, og først i Heidelberg og Ludwigsburg lykkedes det transportlederen at skaffe varm forplejning. Ved en senere standsning i Hanau samlede en mængde flygtninge og andre civilpersoner sig ved kommandovognen, anført af en enkelt flygtning, og beklagede sig højtlydt over tiden i danske »koncentrationslejre« og den »fangetransport«. Toget stod for afgang, og da mængden ikke ville rette sig efter anvisninger om at begive sig til vognene, tilkaldte transportlederen tysk politi, der førte flygtningene ind i toget. Herefter fortsatte transporten.«

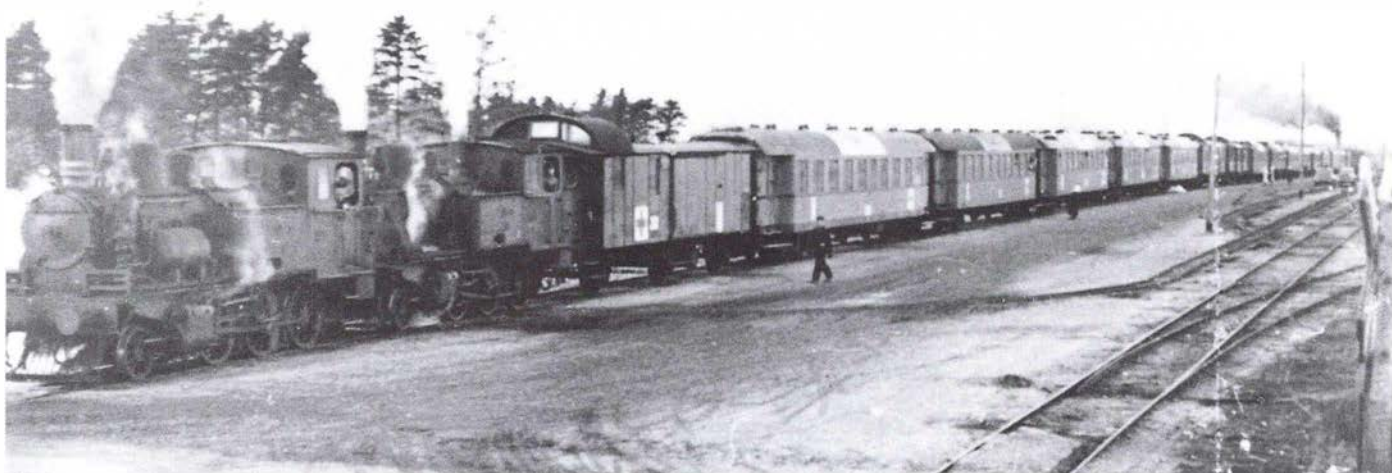
2. Uddrag af rapport fra Kriminalpolitiet i Weinheim: (Oversat fra tysk.)

»Den 4. 11. 1948 omkring kl. 22.15 skete der en jernbaneulykke mellem stationerne Hemsbach og Weinheim, ca. 10 km. nord for Weinheim. Godstog 6322 holdt for stop ved indkørselssignalet, da det blev påkørt bagfra af flygtningetog 90260. Herved blev en personvogn midt i flygtningetog skubbet skråt ud på det andet spor og umiddelbart efter påkørt af et modkørende tog 90237. Den påkørte vogn blev ødelagt og skubbet ind i andre af flygtningetogets vogne. 29 personer er dels let og dels hårdt sårede, fem personer dræbt.«

del 2 af beretningen om flygtningetogene, der bringes i Jernbanen nr. 1/1999, fortæller Vagn Engsig om, hvordan en transport fra Kolding til Biberach a. d. Riss kunne forme sig - og om, hvordan det blev flygtninge, der kom til at »genindvie« Gedser-Warnemünde ruten i 1947.

3 VNJ-lokomotiver afgår fra lejrbanegården i Oxbøl til Varde med britisk lazarettog. Togstammen er sammensat af tysk materiel.

Foto: Blåvands lokalhistoriske arkiv.



MAV M61 ved Balaton

Sidste udkald for Østeuropas rundsnuede GM'er

Tekst og foto af René St. Olsen



Ikke langt fra den østrigske grænse, ca. 100 km sydvest for Budapest ligger byen Tapolca, tæt ved Balatonsøen, et af de største turistcentre i denne del af Europa. Ved maskindepotet er stationeret en række usædvanlige lokomotiver, der adskiller sig meget fra dem man normalt støder på i Østeuropa. Som dansker nikker man dog straks genkendende til lyden fra de to lokomotiver, der i forspand brøler ud over overkørslen i vestenden af stationen - lyden af GM-motorer fra to M61'ere - den Ungarske MY'er.

Optakt og bygning

At man i dag overhovedet kan støde på disse lokomotiver kan man godt undre sig lidt over. I slutningen af halvtresserne og starten af tresserne var Europa i den grad præget af den kolde krig. Efter sovjets invasion i 1958 var Khrúsjtov nu ved af slække en smule på jerngrebet af Warchawapagtlandene, men at købe en amerikansk lokomotivkonstruktion, der godt nok blev leveret fra ikke-NATO medlemslandet Sverige, var dog alligevel noget ud over det sædvanlige. Trækkraften ved de ungarske statsbaner (MAV) bar stadig præg af den store overvægt af damplokomotiver. En dieselafløser var ikke umiddelbart til at finde hos lokomotivfabrikkerne i Østeuropa, der først i midten af tresserne var istand til at levere diesellokomotiver af den nødvendige styrke og kvalitet.

Forud for bestillingen af lokomotiverne hos NOHAB var gået en del testkørsler med lokomotiver fra forskellige vesteuropæiske leverandører. Det var først i 1960, i forbindelse med NOHAB og General Motors Østeuropa-præsentationsrundtur, med den endnu ikke leve-

rede norske NSB Di.3.623, at ungarene fik øjnene op for typen. Ved MAV blev man så begejstret, at man lånte lokomotivet et par måneder for en lang række testkørsler.

Det blev hurtigt ungarene klart, at konstruktionen var konkurrenternes overlegent, så en bestilling på fem lokomotiver, med option på yderligere femten blev afgivet til NOHAB. MAV havde en lang række specielle krav til den kom-

På trods af M61 001 øredøvende larm fortsætter lystfiskerne uanfægtet deres lidenskab. Kun mellem Balatonfűtő og Balatonkenese på nordsiden af søen er det muligt at få søen med i sin komposition.

mende M61'ers udformning. Bl.a. ønskedes, som det er tilfældet med de norske Di.3a, de belgiske og luxemburgske lokomotiver, træk på alle seks aksler. Man anså beholdere til vand og brændstof værende for små, så disse blev større. Desuden blev stikket for kablet til multipelkørsel placeret synligt midt på fronten. M61'erne blev udrustet med den nyudviklede 16.567D1 motor, magen til den der benyttedes i den kommende sidste serie DSB MY (1145-59), der var færdigt på tegnebrættet. Størsteparten af den elektriske udrustning samt bane-motorerne leveredes fra Thrige i Danmark.

I starten af 1963 leveredes så den første serie på fem lokomotiver til MAV, og allerede et

Stationen i Tapolca oses stadig af jernbanestemning. M61 020 med et standsende persontog til Balatonfüred passerer den hyggelige post i østenden af stationen.





par måneder senere, afgav man bestillingen på de sidste femten fra fabrikken i Sverige. Disse leveredes fra midten af 1964.

Rids af driftsforløbet

Lokomotiverne indsattes fra start på hovedbanen mellem Budapest og Debrecen. Derudover varetog de en stor del af trafikken på banerne langs Balatonsøen, heriblandt deres nuværende stambane. Det hørte også fra start til sjældenhederne, at M61'erne benyttedes som trækraft i godstog, da man så vidt muligt i de større eksprestog ønskede at drage nytte af lokomotivernes varmekedler, noget ingen andre af MAVs diesellokomotiver på tidspunktet var udrustet med. Der var desværre den hage ved de ekstra banemotorer og større tanke, at lokomotiverne blev usædvanlig tunge. M61'ernes tjenestevægt kom helt op på 108,6 tons, hvilket svarer til et akseltryk på 18,1 tons! Dette satte sine begrænsninger for lokomotivernes anvendelsesområde, og umuliggjorde helt fremførelsen af tog på sidebanerne.

Ikke meget hændte i M61'ernes driftsmønster op gennem tresserne og halvfjerdserne, men i midten af firserne, hvor deres stambane nu var elektrificeret, begyndte trafikken at begrænse sig mere og mere til strækningen Budapest - Székesfehérvár - Tapolca, og strækningerne der udgår fra sidstnævnte. Vedligeholdelsen af lokomotiverne - der langsomt blev færre - overgik samtidig til det forholdsvis lille depot og værk-

Landskabsmæssigt er strækningsforløbet omkring søen af meget forskellig karakter og byder derfor på varierende fotomotiver. M61 006 der her tilbagelægger de sidste kilometer ind mod Tapolca folder sig ud i det mest frodige og måske flotteste stykke langs banen.

M61 004 optræder igen i det oprindelige design fra 1963. Dog er den store stjerne der oprindeligt var placeret i vingehjulet erstattet med et General Motors logo. På billedet ses maskinen med et tog mod Tapolca kort efter at have forladt stationen i Badacsony-tomaj

sted i Tapolca. Tilgangen til reservedele var særdeles vanskelig, og med tiden slap det oprindelige lager mere eller mindre op. Dette betød desværre fra midten af firserne, at lokomotiver med større nedbrud hensesattes, og langsomt kanibaliseredes til fordel for de tilbageværende lokomotiver i driften. I dag eksisterer kun ni af de oprindelige tyve M61'ere, otte ved depotet i Tapolca og en stationeret i Budapest, hvor den står til rådighed for hjælpevognstjenesten. Hvis man kigger godt efter i det høje græs ude bag værkstederne i Tapolca, kan man finde både afskårne fronter, bogier og hele tagkonstruktioner fra de manglende enheder i nummerrækken, værdifulde reservedele ifølge værkmeesteren.

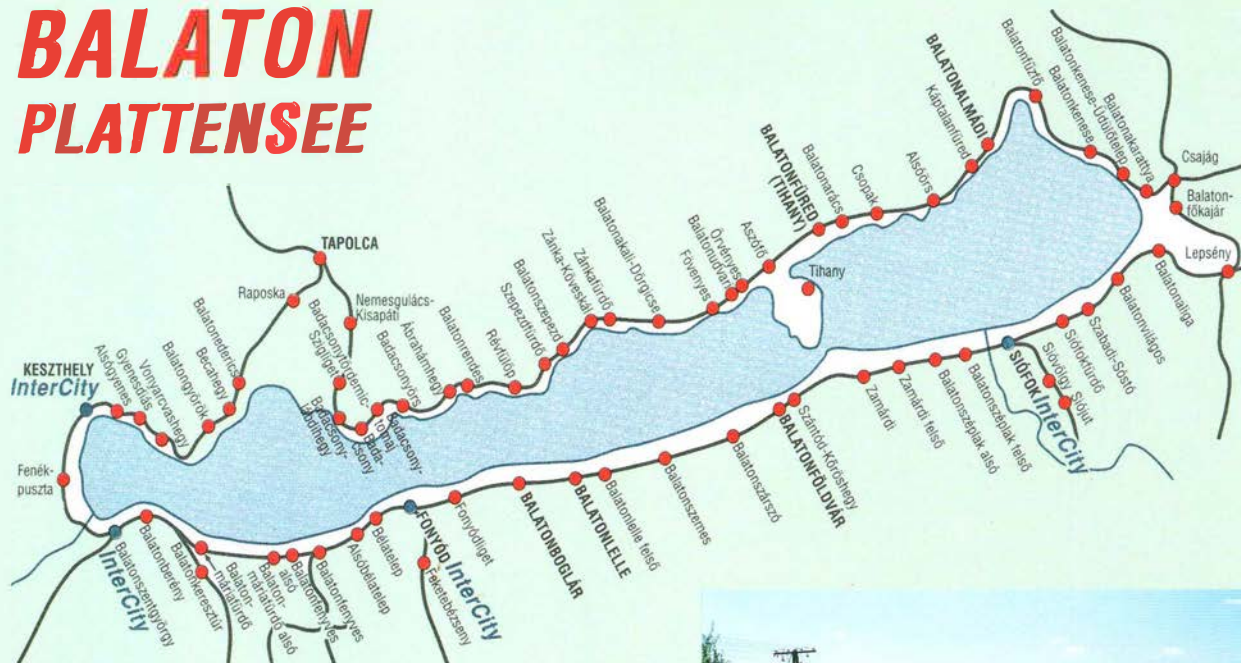
I dag er trafikken med de gamle NOHAB-lokomotiver indskrænket til driften langs vestbredden af Balatonsøen mellem Tapolca og Székesfehérvár hvor en stor del af persontrafikken varetages, samt et enkelt togpar syd om søen til Kaposvár ca. 80 km fra Tapolca. Kun i meget sjældne tilfælde befares disse to strækninger af godstog.

Lige som andre steder hvor de rundnæsedede havde gjort deres indtog, blev lokomotiverne en kæmpe succes, grundet deres fortræffelige trækraftevne og acceleration. Men driftsstabiliteten var vel nok det der gjorde størst indtryk på ungarnerne, i det man gennem en årrække var blevet vænnet til konstante nedbrud på de lokomotiver, der forsøgsvis var anskaffet i Sovjet og Rumænien. Det blev dog aldrig til yderligere leverancer af M61'ere, hvilket både skal ses i lyset af, at det politiske billede i landet havde ændret sig markant efter endnu en opstramning af presset fra Kreml, og dels at det nu var lykkedes at udvikle et driftsikkert diesel-

Med nogen forsinkelse ankommer M62 120 med aftenekspressen fra Budapest til stationen i Balatonkenese. Togføreren på toget bag M61 020 ser dog ud til at nyde denne ekstra chance for at mærke væggen fra den sidste aftensol.



BALATON PLATTENSEE



lokomotiv (M62) i Sovjet. Set med nutidens øjne var valget af M62'ere i stedet bestemt ingen dårligere løsning, måske tværtimod når man tager i betragtning at det næppe var hverken praktisk eller politisk muligt at indgå handelsaftaler, hvor man som det var tilfældet med Sovjet ofte byttede sig til reservedele for egne varer, heriblandt frugt og vin. Driftsmæssigt er der vel heller ingen der i dag nærer tvivl om M62'ernes evner, hvilket klart afspejler sig i at typen var en af verdens mest udbredte og faktisk temmelig driftssikker.

Generalt om forholdene

Ungarn og specielt strækningerne omkring Balatonsøen er rent guf, hvad enten man fotograferer eller blot hører til dem der kører med toget. For sidstnævnte er muligheden for førerrumskørsel let tilgængelig og uden større problemer, da der blandt lokomotivpersonalet er en vis stolthed at spore for deres "amerikanske" lokomotiver, som de velvilligt viser frem for tilreisende entusiaster. Det er også billigt at køre med toget, specielt hvis man benytter sig af MAV's 24 timers "Balatonbillet" til ca. tredive kroner på anden klasse.

Fotografens betingelser taler klart for at turen gøres i bil, der evt. kan lejes i Budapest eller på et af de store hoteller langs søen. Mange af de bedste fotosteder er - undtaget langs selve søen - svært tilgængelige til fods. Bilen kommer for alvor ind i billedet i forbindelse med de mulige "fotojagter" langs den venstre søbred, noget der ved første øjekast ellers syntes umuligt, da vejen langs banen i ferisesæsonen er et rendt kaos af autocampere og turistbusser. Men togenes hyppige og ofte lange stationsophold gør det muligt at overhale togene og tilmed kræse lidt for fotostederne, - dette helt uden halsbrækkende kørsel på de overfyldte veje.

Strækningernes forløb

Den enkeltsporede strækning mellem Tapolca og Székesfehérvár består af tre helt vidt forskellige strækningsforløb, motiv- og landskabsmæssigt. De første 12 km. mellem Tapolca og Balatonsøen løber banen gennem frodige enge langs foden af små vinbeklædte bjerge, for på ny og næ at forsvinde i løvklædte skove. På dette stykke krydses banen gentagne gange af landeveje og antallet af fotosteder er mange, specielt hvis man sætter bilen og begiver sig til fods ind til banen.

Banen skifter fuldstændig karakter, når denne møder søbredden kort efter den hyggelige station i Szigliget. Min frygt for dette "alle turisthelveders moder" var særdeles velbegrundet. Her ses ikke længere hyggelige bymiljøer med huse i alle tænkelige pastelfarver, der på glimrende vis matcher de lyseblå Trabant, grønne Wartburg'er og Skodaer, der ellers dominerer i gadebilledet i de mindre landsbyer, nej på få hundrede meter er det som at træde direkte ind i en anden verden, - forvandlingen er total.

På nær nogle korte afsnit følges hovedvej 71 og banen langs bredden af søen hele vejen op til Balatonakaratya, hvor banen svinger nordpå ind i landet. Undervejs byder der sig talrige fotomuligheder på de korte afstande mellem de mange stationer. Det er dog kun muligt at få selve søen med på sit motiv på en forholdsvis kort strækning mellem Balatonfüz og Balatonkenese på den nordlige søbred. Stationerne på strækningen langs søen er af vidt forskellig karakter, lige fra moder-



En stor del af bilparken består stadig af biler fra den tidligere Østblok, disse er grundet det forholdsvis tørre ungarske klima stadig i særdeles god stand. M61 020 har netop forladt stationen i Aszód, og brøler op af den skrappe stigning med et midt-dagstog til Székesfehérvár, og Skodaen må holde for.

M61 006 og 019 her fanget af kameraets linser i aftenskurvingen ved Tapolca, et tidspunkt der byder på spændende motiver for jernbanefotografen...



ne betonbyggerier der hyppigst optræder ved badestederne, til hyggelige uspolerede stationsmiljøer. Sidstnævnte er mest udbredt på nordsiden af søen.

Kort før Balatonakaratya, hvor banen løber gennem en tunnel - der kan være vanskelig at finde - drejer denne af mod nord, for nu at løbe gennem et tørt sletlandskab med majs og solsikkemarkers så langt øjet rækker. På denne sidste del, er banen ikke nær så tilgængelig, og slet ikke hvis man ikke er i besiddelse af en bil.

Intervaller mellem de ret store tog på 9-10 vogne er temmelig kort, nået nær timedrift. Så vær opmærksom på de talrige togkrydsninger der ofte byder på oplagte fotomotiver. Når der ikke ses en M61 for toget, er det oftest M62'ere i stedet, hvilke der jo også er en hel del af.

På strækningen Tapolca - Fonyód og videre ad banen til Kaposvár kører desuden et enkelt dagligt togpar, der forlader Tapolca tidligt om



I det lave bløde aftenlys glider M61 020 ind på stationen i Balatonszén, med "opsamlings-toget" for badegæsterne ned langs søen. Specielt på nordsiden af søen er stemningsfulde stationsmiljøer som dette at finde.

morgenen og først returnerer hen af aftenen. Er man i bil, giver dette løb utallige fotomuligheder gennem et frodigt og meget naturskønt område. Undervejs passerer stationen i Balatonszén, hvorfra der udgår et af MAV's sidste smalsporsnet med persontrafik. Nettet er et rent unikum med sine små toakslede diesler type 57 fra starten af halvtresserne - bestemt et besøg værd.

Indkvartering

Indkvarteringsmulighederne i området er mange og med meget varierende priser. På hotellet langs søen er priserne ganske urimelige, taget i betragtning hvor i verden man befinder

På nordsiden af søen er der utallige private badebroer hvorfra det er muligt at få en af de lokale fiskere til enten at lå-ne sig sin robåd, eller for et symbolsk beløb at blive padlet rundt til de mange oplagte fotosteder. M61 010 der også er tilbageført til oprindeligt design, ses her med sydgående tog mellem Balatonkenese og Balatonszén.

sig. Helt normalt er det at kræve op til 800 kr. for et værelse, men så kan man til gengæld også regne med både at få "gullasparty" og fællessang oven i hatten.

Er man til mere afslappede forhold og kun ganske få turister, kan Tapolca bestemt anbefales som base. I byen er der en livlig gadehandel og masser af glimrende spisesteder til billige penge. Der er tre muligheder for hotelovernatning, hvor specielt pensionatet "Szent György", der er indrettet i en smukt restaureret funkisvilla, stærkt kan anbefales. Pensionatet ligger ca. 10 minutters gang fra banegården på hjørnet en sidegade sidst i hovedgaden.

Midt på dagen, hvor varmen i sommermå-

nederne kan være ulidelig og solen står næsten i zenit, kan en dukkert i Balatonszén være særdeles tiltrængt. I umiddelbar nærhed af de offentlige badesteder langs søen ligger også et standsningssted for toget. Er man i bil, kan man jo altid være lidt fræk og benytte sig af en af de mange hotellers både rene og afspærrede strande. Visse steder kan man ligefrem købe sig en badebillet, der også både giver adgang til hotellets svalende pool og muligheden for afkølende drikke under de naturtro plasticpalmer.

Fremtiden

Fremtidsudsigten for M61'erne ved Balatonszén er ganske uklar. Faldende godsmængder på landets baner, en mere rationel udnyttelse af materiellet og leveringen af ny trækraft, der derved frigiver lokomotiver fra de større serier, er med til at give MAV's rundsnuede det endelige dødsstød. Lokomotivmesteren i Tapolca regner ikke selv med at lokomotiverne vil være at se i plandrift på den anden side af årtusindskiftet og det er jo ganske snart. På trods af at M61'eren er det stærkeste og givet også det mest driftsikre af MAV's diesellokomotiver, giver det ingen mening for et jernbaneselskab der nu også må tænke markedsøkonomisk, at opretholde drift og vedligeholdelsen af en lille serie på kun 9 lokomotiver, når disse ydermere træder så hårdt i sporet at anvendelsesmulighederne har sine begrænsninger. Før er lokomotivtyper blevet dødsdømte, for så alligevel at kunne opleves i driften år efter, så lad os vente og se og i mellemtiden glæde os over at to veteraner (M61 04 og 10) i dag er bevaret som i driftværende museumsmaskiner- på ny i deres gamle design - ved depotet i Tapolca.

Status den 1. november 1998

M61 001	i drift
M61 002	henstillet
M61 004	i drift (gl. bemaling)
M61 006	i drift
M61 010	i drift (gl. bemaling)
M61 013	henstillet
M61 017	i drift (Budapest)
M61 019	i drift
M61 020	i drift





Jernbanen

Kalvebod Brygge 40
1560 København V
E-mail: jernbanen@dj.k.dk
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.)
Bramsløkkevej 61, 1. th., 2500 Valby,
Tlf: 36 45 35 90

Kenneth Dam

Oplag: 2.500 stk.
Sats: DJK
Scan: SP2-Prepress A/S.
Trykning: Central Tryk Hobro A/S.
ISSN 0107-3702



Fagredaktioner

Banestyrelsen/DSB/Metro

Erik B. Jonsen
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

Desuden har følgende bidraget til produktionen:

Jesper Dam Olsen, Bo Lindhardt, Morten Nørgaard Olesen, Jannie Trænk, Asger Christiansen, Søren Bay, Christian Cederberg, Allan Støvring-Nielsen.

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

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 maskinskrrevne, helst efterfulgt af diskette (i Word eller RTF-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

01/99 Mandag den 5. januar 1999
02/99 Mandag den 1. marts 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: dj.k@dj.k.dk
Internet: http://www.dj.k.dk

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. 6annoncer 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/ Wagn Larril
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:** Lars Henning Jensen, Strandvejen 12, 9560 Hadsund, Tlf: 98 57 22 57
- ◆ **Næstformand:** Bent Jacobsen, Lillegårds Allé 18, 2730 Herlev, Tlf: 44 84 21 07
- ◆ **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: 54 78 43 54
- **Keld Haandbæk**, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse, Tlf: 38 74 70 32
- **Hans Meyer**, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup, Tlf: 98 38 31 27
- **John Rasmussen**, Rodalvej 26, 7183 Randbøl, Tlf: 75 88 35 99

◆ Valgt på generalforsamlingen □ Valgt ved banerne S Suppleant

Lokalafdelingerne

DJK Hovedstaden

Ved Bent Jacobsen, Tlf: 44 84 21 07

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

Torben Bay-Johansen, Olaf Rudes Vej 41
3. th., 8270 Højbjerg, Tlf: 86 27 79 97

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

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

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,
4930 Maribo, Tlf: 54 78 43 54,
E-mail: Museumsbanen@dj.k.dk
Information i weekender: Tlf: 54 78 85 45

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for smalspormateriel)

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

Limfjordsbanen

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

DJK Veteranantog Vest

Henrik Gregersen, Fredensgade 2, 1.,
8700 Horsens, Tlf: 26 15 76 64
Arbejdsbold i Bramming

D-maskine gruppen

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

GM-gruppen

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



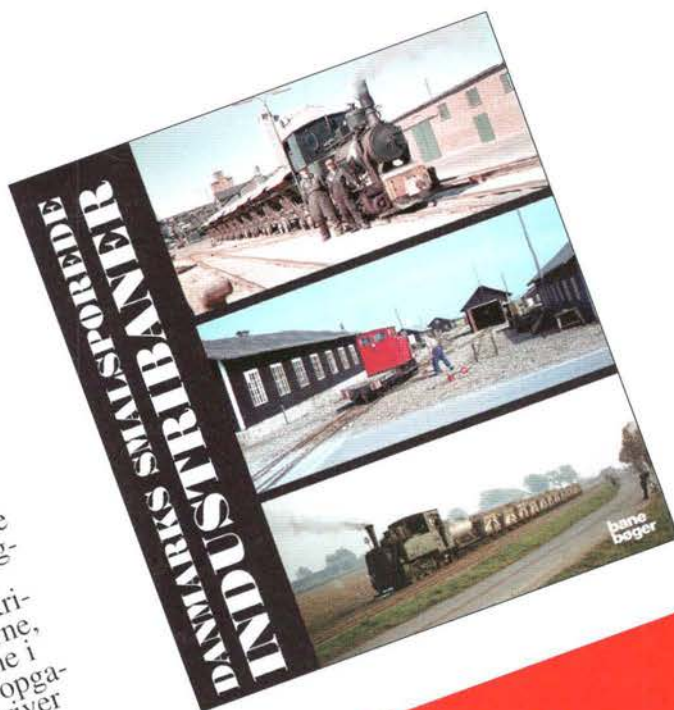
Jernbanebøger

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

Industribaner

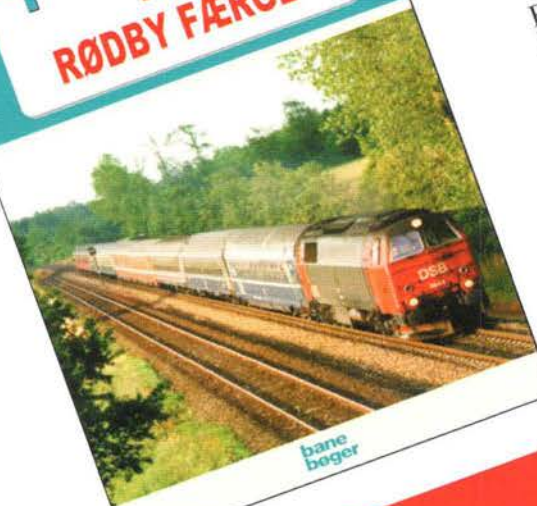
Af S.A. Guldvang
Ca. 160 sider format 25 x 23, ca. 450
ill. (nogle i farver), stift omslag,
pris kr. 350,-, bestnr. 0243.

De smalsporede industribaner spillede en vigtig rolle i industrialiseringen og kultiveringen af Danmark. Bogen er en slags grundbog om denne banetypes særtræk, lige fra de første primitive sporanlæg til anlæget af Storebæltstunnelen. Bogen omfatter en generel del, som beskriver baggrunden for industribanerne i en hoveddel som opdeler banerne i forskellige typer alt efter deres opgaver og en teknisk del som beskriver de faste anlæg og ikke mindst det rullende materiel.



Jernbanebøger, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
E-mail: jernbog @djkk.com, Web: www.djkk.com/jernbog.htm
Tlf. og fax: 33 93 20 02

INTERNATIONALE TOG VIA RØDBY FÆRGE



Internationale tog via Rødby Færge

Af Jens Bruun-Petersen
og John Poulsen
80 s., ca. 130 ill. (mange i farver),
stift omslag,
pris kr. 199,-, bestnr. 0246

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

Vores butik holder åbent
hver mandag
18.30 - 21.00
(Ikke mellem jul og nytår
samt i juli måned)