

Jernbanen

Juli 1999

Nr. 3

Pris kr. 60,-



- HT - Projekt Basisnet
- Generaldirektør Knutzens lyntog
- "Russerbrøl og gnister"-turen går til Cuba

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

"På sporet af 60'erne" er udkommet

- En tiårskavalkade med over 180 bil-
leder, heraf 40 i farve ...
- En bog i ypperlig kvalitet og med et
væld af nye informationer
- Introduktionspris kr. 168,- inkl. for-
sendelse. Pr. 1. oktober kr. 208,-

Forlaget Holsund, Vasevej 19 A,
2840 Holte, Tlf, fax: 46 42 04 62

Transsibiriske Jernbane



København-Beijing med tog juli år 2000

Tag med på verdens mest berømte jernbanerejse i sommeren næste år. Specialtur med tog helt fra København, i luksuriøs, gammelt 'partipamper-tog' via Sibirien og Mongoliet til Kina. Kørsel på den gamle Bajkalbane langs søen, masser af spændende ophold i byer undervejs, inkl. den mongolske Nadam-fest, Den kinesiske Mur mv. Dansk rejseleder. Ca 18 dage, ca. 28.000 kr alt inkl.

Få programmet: send en frankeret (5,25 kr) svarkuvert til:

RAIL TOURS/ JOHN POULSEN - POSTBOX 196 - 4690 HASLEV



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 det går dårligt for nogen, er godtransport for andre en succes historie. For Frederiksværkbanen har første halvdel af 1999 budt på øgede transporter fra stål-valseværket i Frederiksværk. På fotoet fra den 4. maj 1997 passerer HFHJ MX 19 og 16 Nørrebro station i skridtgang med et tog fra Stålvalseværket. Foto: René St. Olsen

Kollektiv trafik i hovedstadsområdet

Hovedstadsområdet udmærker sig på mange områder i forhold til den øvrige del af Danmark, når det gælder den kollektive trafik. Den store befolkningsmæssige og erhvervsmæssige koncentration i området udgør et ideelt grundlag for at opretholde og udbygge et velfungerende kollektivt trafiksystem. Resultatet er da også et fintmasket trafiksystem, som trods visse mangler og et voksende efterslæb på reinvesteringer og tilpasning til nutidens trafikbehov, dog må betegnes som rimeligt velfungerende.

Hovedstadsområdet adskiller sig imidlertid også fra andre dele af landet ved, at brugerne af den kollektive trafik er nok så bevidste om deres trafikale problemer og stiller krav konstant til deres politiske beslutningstagere om udbygning og forbedring af trafiksystemet. Opfyldes forventningerne ikke, så ender det oftere med alternativet i garagen, godt hjulpet på vej af de nærmest fastfrosne benzinpriser siden midten af 80'erne. Og ser man på den samlede trafikstigning der er sket i hovedstadsområdet de seneste ti år, er den overvejende sket på bilsiden. Indfaldsvejene til hovedstaden vidner daglig om dette, med daglige trafikuheld, lange køer og markant forøget transporttid for bilerne. Trafiktal på over 60-70.000 biler pr. døgn på de største veje er efterhånden normalt.

Nu skal det retfærdigvis siges, at der er og løbende bliver investeret betydelig sum i hovedstadsområdets trafik, både i busser og jernbaner. Navnlig på bussiden er udbygningen af den kollektive trafik sket; S-bussystemet som det tværgående supplement til S-togene har ud-
lig gennem de seneste ti år, og med stor succes. Det er jo forholdsvis let at strukturere en der jo, og at uddanne en buschauffør. Baneanlæg og rullende materiel er derimod mere kapital- og tidkrævende, og uddannelsen af lokomotiv- og sikkerhedspersonale tager også noget længere tid. Tilgængeligheden er det også særdeles attraktive systemer, når de først er etableret.

Jernbanedelen af det kollektive trafiksystem er dog blevet væsentlig styrket ved åbningen af Kastrupbanen sidste år. Den har allerede vist sin store betydning, ikke bare for flypassagererne, men også for de mange daglige pendlere der arbejder i lufthavnen, og når Ørestaden en gang i det næste årtusinde måtte vise sig over horisonten, vil Kastrupbanens betydning blive endnu større. Store anlægsarbejder er igangsat, udbygningen af Frederikssundbanen med dobbeltspor og nye stationer, Metroen fra Vestamager til Vanløse må – med eller uden obligatoriske forsinkelser – blive en realitet, en dristig satsning på fremtiden. Nyt materiel til S-togstrafikken er bestilt, 112 togsæt udover de 8 prototyper leveret i 1996, vil fra efteråret gradvist erstatte de aldrende vogne fra 70'erne frem til 2005.

Vi er på rette vej og alt sammen kunne det være så godt, hvis bare ikke udbygningen og fornyelsen tog så lang tid og sker i et tempo, der slet ikke kan hamle op med det stigende behov der er for udbygning af banerne. Alene reinvesteringerne, der skal erstatte nedslidte spor og rullende materiel, synes at være mere end rigeligt for de offentlige midler at dække.

Man kan godt have sine bange anelser om, hvorvidt Folketinget vil være villige til at leve op til forventningerne om udbygning af den kollektive trafik, når visionerne skal gøres om til handling. Mange andre påtrængende offentlige opgaver konkurrerer også om investeringsmidlerne. Hovedstadsområdet skal nok heller ikke gøre sig nogen illusioner om, at områdets trafikale behov vil blive opfyldt, uden "det for-ende Jyllandsparti" i Folketinget vil kræve kompensation for at lægge stemmer til. En sådan politik har en lang og rig tradition bag sig. Tag blot de Vendsysselske motorveje, der med en trafik tæthed på op til 5.000 biler pr. døgn, var prisen for en fast forbindelse over bæltet.

Men et stykke motorvej eller to vest for Storebælt skal vel heller ikke være nogen hindring, hvis det måtte være prisen for et bredt politisk flertal for at fremskynde udbygningen af den kollektive trafik og især jernbanernes andel i hovedstadsområdet. Prisen for at lade være, kan på længere sigt meget vel blive ubehageligt, når hovedstaden med et forfaldent og utidssvarende trafikinfrastruktur skal stå sig med andre europæiske metropoler.

Tommy O. Jensen og Bent Jacobsen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 3 juli 1999

Banestyrelsen	4
DSB	5
Metro	7
Privat / industribaner	10
Udland	13
Veteranbaner	15



Jens Hassse

Ajour

Til manges store overraskelse blev MY 1143, den sidste af ti My'ere til Tyskland, kort før afleveringen opmalet i DSB's gamle design, efter ønske fra lejerer Eurotrack. Det var dog ikke det eneste lokomotiv der gennemgik denne særprægede forvandling ...

Side 11

Knutzen's lyntog

Peter Knutzen var generaldirektør for DSB i årene 1931-1945, men var også det gamle 3- og 4-vognslyntogs fader, kraftigt inspireret af tyskernes materiel. Følg John Poulsens spændende artikel om det formskønne togsæt.

Side 18

Russerbrøl og gnister ...

Tag denne gang med JERNBANEN til Cuba, der på jernbanefronten byder på meget mere end øens ellers så kendte sukkerbaner.

Side 40

Knutzen's lyntog	18
Mellem rismarker og temper (2. del)	24
Egtvedgrisens dødshyl	32
Fokus på MHVJ	36
Russerbrøl & gnister	40
Boganmendelser	42



John Christensen



Henrik Sørensen



DSB S-tog A/S skal betale to mia. kr. i bøde for ikke at have overholdt mindstekravet på 95 pct. rettidige tog (inden for to minutter) i 1. kvartal af 1999 - for selv når forsinkelserne fra forskellige infrastrukturprojekter (specielt sporarbejde på Frederikssundbanen) holdes udenfor, var kun 93, 7 pct. af togene rettidige. DSB S-tog kan i en overgangsordning holde infrastrukturprojekter ude af opgørelsen, de disse er varslet, men fremover kræves det i henhold til den trafikkontrakt, der er indgået med Trafikministeriet, at sporarbejde ikke bare skal være varslet men også indarbejdet i køreplanen for at kunne blive holdt uden for de kvartalsmæssige opgørelser.

Foto: René St. Olsen

Banestyrelsen

Jernbanens fremtid

Jernbanens fremtid er sat på dagsordenen i den politiske debat, og som en central aktør i denne debat vedrørende danske forhold har Banestyrelsen flere gange i det seneste år deltaget i debatten - i oplægget "En bedre jernbane" af april 1998, jf. "Jernbanen", nr. 3/98, s. 7 - i "Kollektiv Trafikplan (juni) 1998" (sammen med DSB og HT), jf. "Jernbanen", nr. 4/98, s. 4 - og endelig "Forslag til en billigere - og bedre - jernbanebetjening" af december 1998, som er Banestyrelsens svar på Trafikministeriets "Debatoplæg om den kollektive trafik" af oktober 1998.

Banestyrelsens strategi er at forøge togtrafikkens andel af den samlede trafik ved at stoppe mange års tab af markedsandele til vejtrafikken ved kvalitetsløft og effektivisering af jernbanedriften.

Skal den kollektive trafik overleve som et reelt alternativ til privatbilen, skal jernbanebetjeningen ikke blot være bedre, den skal også være billigere. Det kræver billigere og mere effektive systemer end i dag. Banetrafikken i Danmark vil i de nærmeste år udvikle sig på grundlag af jernbaneloven, som

blev vedtaget i foråret 1998. I jernbaneloven skelnes som bekendt mellem kommerciel passager- og godstrafik og persontrafik, der kræver tilskud, og som derfor bliver indkøbt som offentlig service. Grænsen mellem kommerciel trafik og offentlig servicetrafik kendes ikke præcist, men persontrafikken mellem de største byer (København/Odense/Århus) skønnes overvejende at være kommerciel ligesom international passager- og godstrafik. Derimod vil størsteparten af den øvrige lands-, regional- og lokaltrafik kræve tilskud for at kunne løbe rundt. Frem til år 2003 kan Trafikministeren udbyde op til 15 pct. af den trafik, der skal drives som offentlig service.

Banestyrelsen mener, at den offentlige servicetrafik skal i offentligt udbud i størst muligt omfang. På den måde skabes konkurrence til gavn for jernbanen. Det kan fx være DSB, privatbanerne, tyske, engelske eller svenske togoperatører eller ét af de større buselskaber, der byder på trafikken.

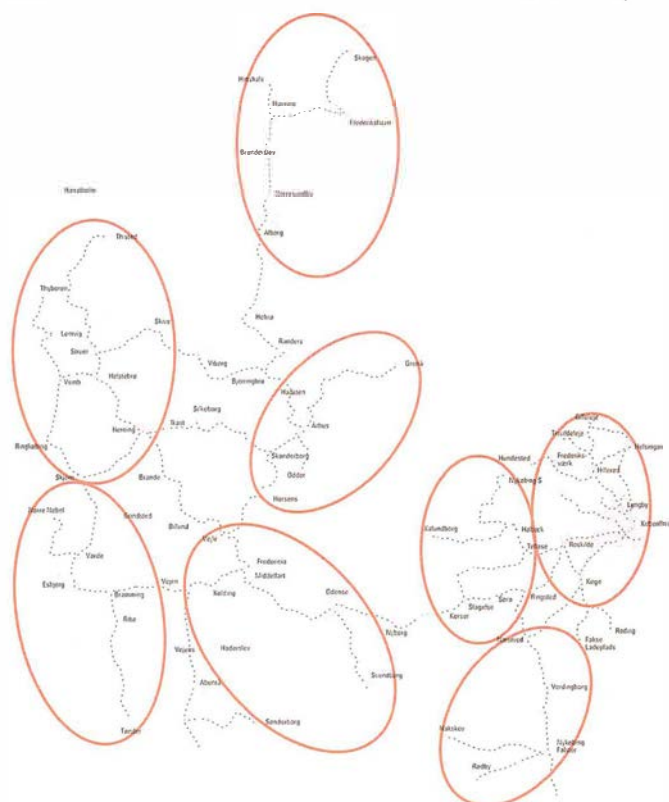
Serviceniveauet i den offentlige trafik skal sikres ved, at kontrakterne indeholder en række minimumskrav, og det offentlige tilskud skal struktureres sådan, at operatøren motiveres til så høj service, effektivitet og miljørigtighed som muligt.

Hvad angår regionaltrafikken foreslår Banestyrelsen, at de nuværende grænser mellem de forskellige transportformer skal ophæves, således at togene prioriteres, hvor de er bedst, og busser-

ne dér hvor de er bedst. Den regionale offentlige tog- og busstrafik fastlægges af de enkelte amter eller i et samarbejde mellem flere amter efter en "regionsmodel". Forbindelsen til landstrafikken

Banestyrelsens forslag til opdeling af Danmarks skinnenet på otte regionale trafikområder.

Grafik: Banestyrelsen



skal sikres ved et tæt samarbejde med staten. Det regionale samarbejde skal stå for udviklingen af minimums servicemål og for at udarbejde regionale trafikplaner for tog- og busbetjeningen i sammenhæng. For mindre baner må man vælge mellem enten at satse på billigere teknologi, som kan konkurrere med vejtrafik, eller at nedlægge driften og gå over til busdrift. Banestyrelsen foreslår oprettelse af otte regionale trafikskelskaber for den samlede bus- og togdrift, jf. kortet på modsatte side.

Hensigten med regionsmodellen er ikke at berøre den nuværende tilskudsordning fra centrale og lokale myndigheder, men derimod at gøre den samlede regionale bus- og togplanlægning bedre og billigere.

Jernbanenettets nuværende opdeling i stats- og privatejede baner foreslås ændret således, at enten kan det totale ansvar for det aktuelle lokale net, der p.t. forvaltes af Banestyrelsen (Hillerød-Snekkersten, Holbæk-Kalundborg, Odense-Svendborg, Brøndby-Tønder, Esbjerg-Holstebro, Struer-Thisted, Herning-Skjern og Århus-Grenaa) sammen med privatbanerne overgå til de pågældende regionale trafikskelskaber - eller ansvaret for privatbanernes infrastruktur kan overgå til Banestyrelsen, hvilket kan betragtes som statens "tilskud" til den offentlige trafikbetjening. Banestyrelsen er af den formening, at hvis de mindre baner skal overleve, må omkostningsniveauet reduceres, og det betyder nye og enklere normer for spor- og signalanlæg, billigere, lettere og mere fleksibelt materiel, der med fordel ejes og udlejes af et særligt selskab til de togoperatører, der kører for de regionale trafikskelskaber.

Landstrafikken har sin rygrad i den nuværende InterCity- og lyntogs- trafik. Det bør overvejes at integrere fjernbustrafikken i landstrafikken i højere grad end i dag. Eventuelt kan fjernbustrafikken udbydes i licitation efter samme model som for togene. Fjerntogsbudgettet skal varieres, og der skal være større fokus på hurtige tog mellem de større byer. I dag er der for mange IC-tog og forholdsvis få lyntog, mener Banestyrelsen. Hastigheden kan på store dele af hovedbanenettet relativt øges til 200 km/t. Højhastighedstogene skal tage sigte på en bred målgruppe med både 1. og 2. klasse.

Større pålidelighed (tog til tiden) er afgørende for jernbanens succes. Det er utilstrækkeligt, at jernbanens eget mål for rettidighed er 85 pct. Det svarer til, at en pend-

ler oplever en forsinkelse seks gange om måneden. Målet for rettidighed skal hæves til 95 pct., og det mål skal nås ved dels at prioritere rettidighed højere i køreplanen, dels ved at reducere antallet af fejl, som giver forsinkelser (forsinkelser på grund af fejl fordeler sig i dag med ca. fifty-fifty til DSB og Banestyrelsen).

Banestyrelsens mål er at nedbringe sin del af fejlene gennem en forbedret og ensartet standard på infrastrukturen. Det kræver øgede bevillinger til fornyelse og reinvestering. Selvom jernbanen oprindeligt blev bygget i en god kvalitet, er meget af teknologien med tiden blevet forældet, og der er bl.a. særlige problemer med nedslidte spor og sikringsanlæg. Den nuværende varierende kvalitet af strækningerne medfører dårlig regularitet, hastighedsrestriktioner, dårligere komfort og mere støj. Et andet problem er forældet og uensartet teknologi, som dels giver et højt fejlniveau og dels kun kan leveres fra meget få leverandører.

Banestyrelsen mener derfor, at jernbanens tre stærke sider (pendlertrafik, landstrafik og godstrafik over lange stræk) kan styrkes samtidig ved en afbalanceret og velovervejet modernisering med baneforbedringer og kørsel med moderne togmateriel.

Erik B. Jonsen



Togdrift i udbud

Den nye jernbanelov åbner som bekendt mulighed for frem til 1. januar 2004 at udlicitere op til 15

pct. af den trafik, som DSB i dag kører for staten. Men Trafikministeren har bestemt, at udbud af togtrafik tidligst vil finde sted i 2001. Regeringen er tilbageholdende med at stille forventninger til, at konkurrencen kan skabe dramatiske forandringer, idet de effektiviseringer, der kan opnås gen-

nem bl.a. udlicitering, måske modsvares af tab af stordriftfordele. Ministeren anser det for tvivlsomt, om der overhovedet er andre konkurrenter til DSB end privatbanerne, som vil kunne koncentrere sig om driften - også uden for nuværende trafikområde - hvis drøftelserne med amterne munder ud i,

Miljøberetning

Banestyrelsens "1998 Miljøberetning" sætter fokus på ét af jernbanens væsentligste miljøproblemer - togstøj.

Banestyrelsens og Miljøstyrelsens nyeste støjmålinger fra 1998 viser nemlig, at hyppigere slibning af banenettes skinner kan give en markant begrænsning af støj fra jernbanen. Den støj, der er forbundet med jernbanedrift, opstår hovedsageligt i mødet mellem hjul og skinne: Ujævne hjul eller ujævne skinner giver mere støj. Skinneslibning er derfor en del af Banestyrelsens løbende vedligeholdelse, og hidtil har skinne- og hjulkvalitet fulgtes ad. Resultatet har været mindre støj og bedre komfort. De nye støjmålinger viser imidlertid, at skinnvedligeholdelsen ikke længere lever op til den "støjgevinst", som de senere års indsættelse af støjsvage IC3- og ER4-tog ellers kunne give.

Øgede investeringer i skinnevedligeholdelse kan give en betydelig gevinst i arbejdet for at nedbringe støjniveauet, som kommer alle naboer langs banen til gode. Sammenlignes støjforskellen mellem "gode hjul og høj skinnekvalitet" og "gode hjul, men ringe skinnekvalitet", så svarer gevinsten herved eksempelvis til den effekt, der i dag opnås ved at opsætte støjskærme.

"1998 Miljøberetning" viser også, at Banestyrelsens mangeårige indsats for at forbedre jernbanens miljøprofil er fortsat. På 23 af 25 indsatsområder har der været et tilfredstillende resultat. De forskellige miljødata om jernbanens miljøpåvirkninger viser, at den fortsat fastholder sin position som den mest miljøvenlige transportform. I 1998 leveredes 328 Gwh (Gwh = gigawatt-time = én mia. watt-timer) strøm til elektriske tog, hvilket svarer til ca. 75.000 husstandes årsforbrug. 17 pct. af denne strøm blev produceret med vedvarende energikilder (regeringens nye el-reform medfører, at 20 % af alt energiforbrug skal være baserede på vedvarende energikilder i år 2003). Elforbruget i øvrigt til brug ved driften af selve jernbanenettet udgør 37 Gwh, og det svarer til c. 8.000 husstandes forbrug. I 1998 er luftemissionerne fra godstrafikken (el-drift) faldet markant - for passagertogene er de stort set uændrede.

Ét af de belgiske MJ-lokomotiver 509, som DSB nægtede modtagelsen af, kunne den 18. februar 1999 ses rangere på sidesporet til Citroën-fabrikken i Rennes. SNCF har også lejet to tidl. MJ-lokomotiver af Cockerill-fabrikken til brug ved intern rangering på TGV-depoter. De siges, at fungere uden problemer.

Foto: David Haydock





Passagererne på Kystpilen er i den grad udeblevet. Konsekvensen blev derfor at SJ indstillede den urentable kørsel ved overgangen til den svenske sommerekøreplan den 13. juni 1999. Foto: Allan Støvring-Nielsen

Exit for Nord-Express og Kystpilen

Ved sommerekøreplanens ikrafttræden forsvandt også navnet Nord-Express, i det de to hidtidige Euronight-tog blev sammenlagt til et, nu under navnet H.C. Andersen. Foto på Københavns hovedbanegård den 20. maj 1999 af René St. Olsen



at privatbanernes infrastruktur overføres til Banestyrelsen, jf. ovenfor.

Prioritering

DSB og Banestyrelsen har indgået en kontrakt, som beskriver reglerne for, hvordan trafikken skal disponeres ved driftsforstyrrelser. De kaldes "Prioriterings- og disponeringsreglerne". Hovedregelen

er, at rettidige tog i princippet har ret til at forblive rettidige. For hver strækning deles døgnet op i en passagerperiode og en godsperiode, hvor hhv. passager- og godstog har første prioritet.

For passagertogenes vedkommende overhales Regionaltog og Interregionaltog af InterCity Lyn og InterCity tog, såfremt de overhalede tog højst forsinkes 5 minutter

På foranledning af Talbot gennemførte DSB en testkørsel med ADns-e 518, godsvogn, Bn-o, ME 1515 i Skanderborg den 21. april 1999. Testen skulle belyse evt. problemer med en ny godsvogsbogie vognen var udstyret med. Foto: Allan Støvring-Nielsen



udenfor myldretiden og ikke forsinkes i myldretiden. Ved konflikt mellem InterCity Lyn og Inter-City prioriteres tog på vej mod sammenkobling (fx i Fredericia) højest. Hvad angår godstog, så har posttog forret for øvrige tog og Dan-Link-tog. Lokalgodstog har laveste prioritet. Reglerne omfatter endvidere en række specifikke situationer samt særregler for Øresundsbanen (lufthavnstogene).

Trafiknyt

DSB International har i en periode haft overvejelser i gang om genåbning af passagertrafikken mellem Tønder og Niebüll. Deutsche Bahn har endda været så meget på forkant med udviklingen, at køreplanen for strækningen er optaget i 30. maj-udgaven af "Kursbuch". Der blev foretaget prøvekørsel med et MR-togsæt på strækningen den 19. maj, bl.a. for at undersøge de infrastruktur-mæssige forhold (der er flere usikrede overkørsler). Der er planlagt fire (søndage: fem) dobbeltture med MR-togsæt videreført fra/til Esbjerg-Tønder (det kræve et ekstra MR-togsæt i omløb). Ved kørslen syd for Tønder tænkes togene betjent af lokomotivførere fra NVAG (Nordfriesische Verkehrsbetriebe). Hverken de driftsmæssige eller økonomiske forhold var afklaret ved redaktionsslut - og det var er uvist, om eller hvornår trafikken iværksættes.

Til trods for negative presseforlydender planlægger DSB stadig trafikken på Øresundsforbindelsen fra 1. juli 2000 ud fra den forudsætning, at Adtranz har afleveret ti Øresundstogsæt til drift. Der lægges ud med kørsel - midlertidigt adskilt fra Kystbanen - (Østerport-) København H-Malmö C i en tog-hvert 20. minut-plan, der kræver seks stammer i omløb.

Der vil også være fem MF-togsæt (IC3) klar til kørsel København H-(Fosieby-) Ystad i tilslutning til hurtigfærgesejadsen Ystad-Rønne, og SJ kan til indledning tilbyde to daglige X 2000 forbindelser mellem Stockholm og København via Malmö. Det må betyde, at SJ har bestilt ændring af udstyret i et antal af X 2000-traktionsenhederne. I en brochure fra SJ om "Øresundsforbindelsen" står at læse: "Vilka tåg kan jag ta? Eftersom Sverige och Danmark har olika elsystem måste tågen utrustas med dubbla elsystem för att kunna köras i bägge länderna. Successivt kommer X 2000 att utrustas med dubbla elsystem och från årsskiftet 2000/2001 kommer alla tåg vara färdigutrustade. Till en början kan det därför bli så att du tar X 2000 till Malmö och där byter till

det nya Öresundståget som tar dig över bron till Kastrup og Köpenhamn! Nattogene mellem København og Stockholm kører derimod sidste gang natten mod den 1. juli 2000.

DSB International kører i år i perioden 18. juni-1. august hver fredag/søndag to chartertog mellem København og det sydlige udland: Tog 13289/13288 København-Venezia-København (afg. 8.20 fredage) - Venezia - København H (ank. 19.30 søndage) på dansk strækning oprangeret af (DSB) WSD og to Bc-t. Togene befordrer yderligere DB-vogne fra/til Hamburg/Heidelberg - Venezia og v.v. - samt togene 13283/13282: København H (afg. 18.07 fredage) - Kufstein - København H (ank. 11.44 søndage), oprangeret: 3 (DSB) Bc-t - (DSB) WSD - 3 (DSB) Bc-t.

NB. fotografer: Togene er ikke optaget i publikumskøreplanerne.

Materielnyt

Adtranz har endelig løst "software-problemerne" i forbindelse med samkørsel mellem MF- og ER-togsæt. En række prøvekørsler i Sønderjylland i maj har godtgjort, at styresystemerne nu er kompatible - populært sagt, såvel de elektriske som de diesel-elektriske traktionsmotorer kan manøvreres fra førerbord både i diesel- og i elektriske togsæt - således at der i daglig drift senest fra overgang til vinterkøreplan '99 vil kunne oprangeres "blandede" tog bestående af IC3/IC4. Tjenestelokomotivet 90 86 00-21 108-4 (tidl. MY 1108) er udgået af DSBs driftsmaterielbeholdning som solgt til den svenske "shortline"-operatør, TAGAB i Kristinehamn. Lokomotivet var overtalligt hos DSB Materiel, Laboratoriet, da det er uden ATC-udstyr. Laboratoriet disponerer nu kun over MY 1135.

Følgende lokomotiver er udrangeret: MH 373, 381, 395, 401, 402 samt MT 153, 154, 156, 160, 162 - og er - sammen med tidligere udrangerede MH 359 og Köf-tractor 279 - solgt til ophugning. MH 364 og 406 er udrangeret i forbindelse med salg til hhv. "Det Danske Stålværk A/S" i Frederiksværk og Dansk Jernbane-Klub.

De to tidligere chartervogne, litra WRm, jf. "Jernbanen", nr. 2/99, s. 8, er nu literet 99-90 003 (tidl. 603) og 99-90 004 (tidl. 601). De er - sammen med tidligere udrangeret sovevogn WLAbm 75-70 462, nu tjenstevogn 99-69 008 - til disposition for DSB Materiel, Laboratoriet.

Erik B. Jonsen



Metro

Ny tidsplan

Ørestadsselskabets bestyrelse offentliggjorde den 27. april en ny tidsplan for det samlede Metro-projekt baseret på nye oplysninger fra anlægssentreprenøren COMET. Åbningen af Metroen vil i alt blive forsinket i op til 24 måneder i forhold til den oprindelige tidsplan. Dette betyder, at Metroens første etape (Nørreport-Vestamager/Lergravsparken) åbner i oktober 2002 og anden etape (etape 2 a: Nørreport-Frederiksberg) i maj 2003. (S-togsdriften på strækningen Solbjerg-Vanløse - som jo er en del af den fremtidige Metro-etape 2 b - indstilles om morgenen den 1. januar 2000).

Det betyder ikke, at alle Metroens byggepladser, eksempelvis ved stationer og tunnelskakte, bliver tilsvarende forsinket. De fleste af disse pladser vil blive afviklet i foråret 2001, og kun på et par af stationspladserne vil arbejdet fortsætte så længe som til sommeren 2002.

Dyrere end forventet

Tidligere minister og EU-kommisær Henning Christophersen, som overtog posten som bestyrelsesformand i Ørestadsselskabet i marts måned, er i fuld gang med et større oprydningsarbejde i selskabet. Han har sammen med den øvrige bestyrelse gennemgået økonomien og er kommet frem til, at det bliver nødvendigt at låne flere penge, hvis anlægget af Metroen og infrastrukturen i Ørestaden skal forløbe tilfredsstillende. Selskabet vil derfor anmode staten og Københavns kommune om at forhøje selskabets låneramme fra 5,8 mia. kr. til 10,6 mia. kr. Lånerammen bestemmer, hvor

Fronten af det fremtidige københavnske Metro-togsæt.

Grafik: Ørestadsselskabet.

store lån selskabet kan optage og dermed hvor stor likviditet, det kan have i de år, hvor gælden er størst. Staten hæfter for 45 pct. af lånerammen og Københavns Kommune for resten.

En af årsagerne til det højere likviditetsbehov er, at anlægget af etape 2 b (Frederiksberg-Vanløse) og den såkaldte etape 3 (den endnu ikke vedtagne strækning mellem Lergravsparken og Københavns Lufthavn i Kastrup) bliver dyrere end beregnet, ligesom at udgifter til veje og anden infrastruktur i Ørestaden er steget fra 900 mio. kr. til 1,3 mia. kr. Fordyrelsen betyder også, at tilbagebetalingstiden for Ørestadsselskabets gæld stiger med fire år - til i alt c. 30 år. Den samlede pris for Metro-projektet skønnes nu at ende på mellem 9 og 9,3 mia. kr. i 1999-priser.

Østamagerbanen

I slutningen af 1998 bad Københavns Amtskommune Ørestadsselskabet om at udarbejde et beslutningsgrundlag for Metroens 3. etape - Østamagerbanen. Rapporten, der udarbejdet med teknisk deltagelse af amtet og Københavns og Tårnby kommuner, kunne fremlægges i slutningen af april måned.

Rapporten peger på fire forskellige løsningsmodeller for etablering af Østamagerbanen. Alle fire opfylder lovens krav og det plangrundlag, der eksisterer for strækningen. Forskellen er primært den måde, banen fremføres på - om det fx skal være en bane i terræn, på dæmning, på højbane eller nedgravet.

Østamagerbanens opland på strækningen mellem Lergravsparken og Lufthavnen omfatter 35.000 bosatte og arbejdspladser

- et tal, som forventes at ville stige til 57.000 i de kommende år. Stationerne vil med hensyn til passagertal kunne sammenlignes med de større S-banestationer i Københavns Amt. Rejsetiden fra Østamager til Københavns centrum vil typisk blive halveret i forhold til i dag, og antallet af afgange vil blive tredoblet i forhold til den nuværende busbetjening. Det forventes, at 73 pct. af de nuværende trafikanter vil tage Metroen i stedet for bussen, og at 18 pct. vil skifte til fordel for Metro. Begge dele vil reducere belastningen af vejnettet på Amager og bidrage til at mindske den lokale luftforurening. Med bygherregodkendelse i år 2000 kan banen ibrugtages ultimo 2004.

Anlægsarbejderne (ult. maj)

Begge TunnelBoreMaskinerne, "Liva" og "Betty", der har arbejdet ud fra Havnegade, har nu nået den fremtidige Christianshavn tunnelbanestation. "Liva" fik sit stationsgennembrud den 18. marts fulgt af "Betty" den 15. april. TMB'erne er begge trukket gennem stationen og har fortsat borearbejdet mod Stadsgravens tunnelskakt, som for "Liva"s vedkommende nåedes den 20. maj. De har ultimo maj tilbagelagt henholdsvis 693 meter og 581 meter. På tunnelstrækningen arbejdes der med skinnelægning og ilægning af sporskifter til brug for arbejdstogene.

I den underjordiske Metro-sammenfletning har forberedelserne for de to TMB'eres gennembrud længe været klar - herunder de "betonvugger", som maskinerne trækkes igennem, når de ankommer til skakten. På den færdige strækning mellem Islands Brygge og Stadsgraven er de midlertidige spor for arbejdstogene fjernet, og støbningen af bund til Metrotogets skinner igangsat. På sydsiden af Njalsgade ved Island Brygge station er den sidste del af rampen,

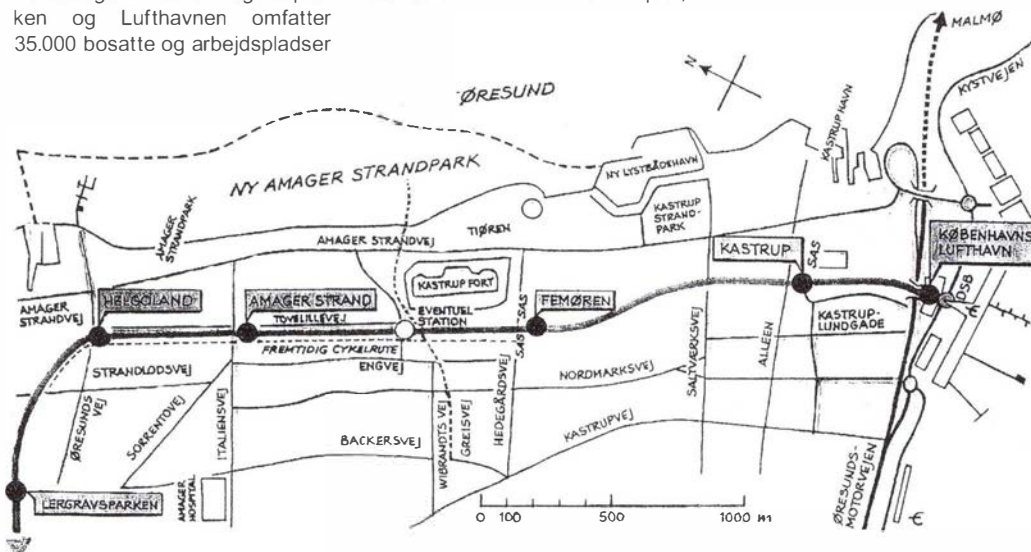
som skal føre togene op til overflade-strækningen færdigstøbt. Amagerbros og Lergravsparkens tunnelbanestationer er nu udgravet til fuld dybde (30 hhv. 21 meter).

Umiddelbart før Frederiksberg tunnelbanestation - øst for Falkoner Allé - vil arbejdet med TMB'erne stoppe. Den resterende del af tunnelbanestrækningen hen til Solbjerg station graves ud, og de to parallelle tunneler anlægges som to aflange "kasser" 12-19 meter under jorden. Mellem Frederiksberg og Solbjerg anlægges tunnelen i åben udgravning. På tunnelstrækningen, hvor den krydser Falkoner Allé, anlægges tunnelens vægge og tag, inden udgravningen begynder. Det betyder, at vejbanerne på Falkoner Allé kan retableres, så snart taget til tunnelerne er støbt, og det videre arbejde kan foregå uden direkte gener for trafikken.

I Universitetskvarteret på Amager føres Metroen først ca. 100 meter på dæmning (netop påbegyndt) fra cut-and-cover tunnelen ved Islands Brygge station, jf. ovenfor, og derefter c. 750 m på højbane. Lige nord for Grønjordssøen i Ørestaden føres Metro fra højbane ned på en 1450 m lang dæmning. Fra Vejlands Allé til syd for Øresundsbanen føres Metroen på højbane, en strækning på 1775 meter. COMET har udført skærvælægningen, medens Ansaldo er i gang med sporlægningen. Syd for Ørestad station føres Metroen frem til Kontrol- og VedligeholdelsesCentret på en 850 m lang dæmning, hvor sporet er klar til ibrugtagning ved sommerens prøvekørsler. Det første Metro-togsæt ankom til KVC, den 28. maj - kørt den lange vej fra Italien på tre lastbiler!

Erik B. Jonsen

Skitse af linieføringen af Metroens eventuelle tredje etape: Lergravsparken - Københavns Lufthavn, Kastrup. Grafik: Ørestadsselskabet (Erling Nederland)



Københavns stigende trafik er et voksende problem for både bilister, cyklister og dem, der rejser kollektivt med bus og tog. Det er baggrunden for de store investeringer i Metro og et udvidet S-togsnet ("Ringbanen"), men selv når de er drift, vil mange tusinde borgere i hovedstadsområdet stadig skulle foretage besværlige rejser til og fra arbejde.

En ny rapport "Projekt Basisnet - forslag til bedre kollektiv trafik i København", der blev præsenteret medio maj, kortlægger de områder og korridorer, hvor der er størst behov for en videre udbygning af de kollektive trafikssystem. Planen rummer også konkrete forslag til løsninger samlet i tre alternative bud på et "basisnet".

Der er ingen politiske beslutninger om at etablere et sådant basisnet, men projektet er et af de tiltag, der blev varslet i "Kollektiv Trafikplan 1998". Projektet er betalt af Trafikministeriet og HT, og rapporten er udarbejdet i fællesskab med DSB, Banestyrelsen og Ørestadsselskabet (Metro) samt Københavns og Frederiksberg kommuner og Københavns, Frederiksberg og Roskilde amtskommuner.

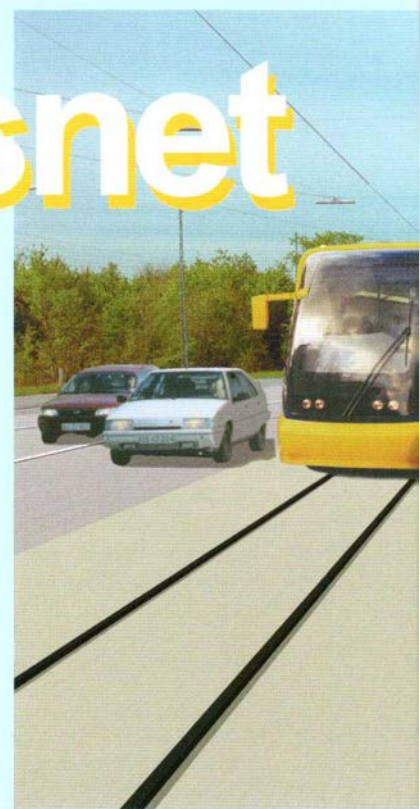
I rapporten er der regnet på konsekvenserne - både de trafikale og de økonomiske - ud fra tre forskellige helhedsløsninger. Disse kan hver især gennemføres i etaper og i øvrigt kombineres på kryds og tværs, og man kan vælge enkelte løsninger ud af helheden. Det store spørgsmål er, om man vil satse

på mest metro, sporvogn eller bus?

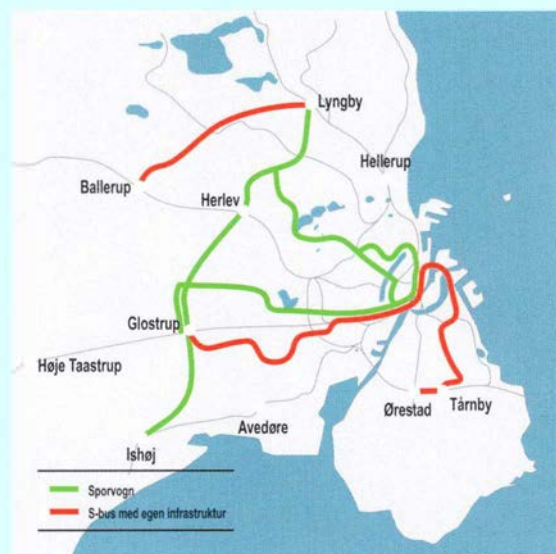
Et af de gennemgående forslag er en form for ringlinie tæt omkring Københavns city - enten anlagt som Metro (identisk med den under anlæg) eller som sporvogn eller busbaner i gadeniveau. Tilsvarende er der arbejdet med trafiksanering af blandt andet brogaderne (Nørrebrogade og Vesterbrogade) af hensyn til sporvogns- eller S-buslinier mod hhv. Brønshøj/Husum og Glostrup/Rødovre. I omegnen peges der på en hurtigsporvognsline mellem Lyngby-Glostrup (og eventuelt Ishøj) langs Ring III eller som alternativ her en tæt strøm af S-busser, der har eget kørebaneareal hele vejen og selv styrer den grønne bølge i alle lyskryds undervejs.

Computer-animation af hurtigsporvognsline (Lyngby

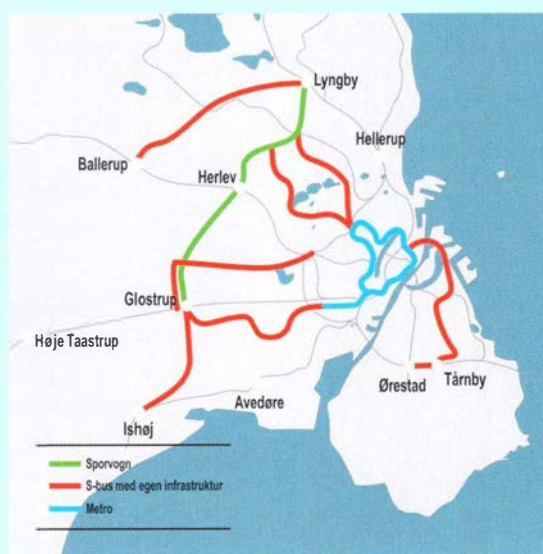
Projekt Basisnet



Basisnet 1 - baseret på sporvogn



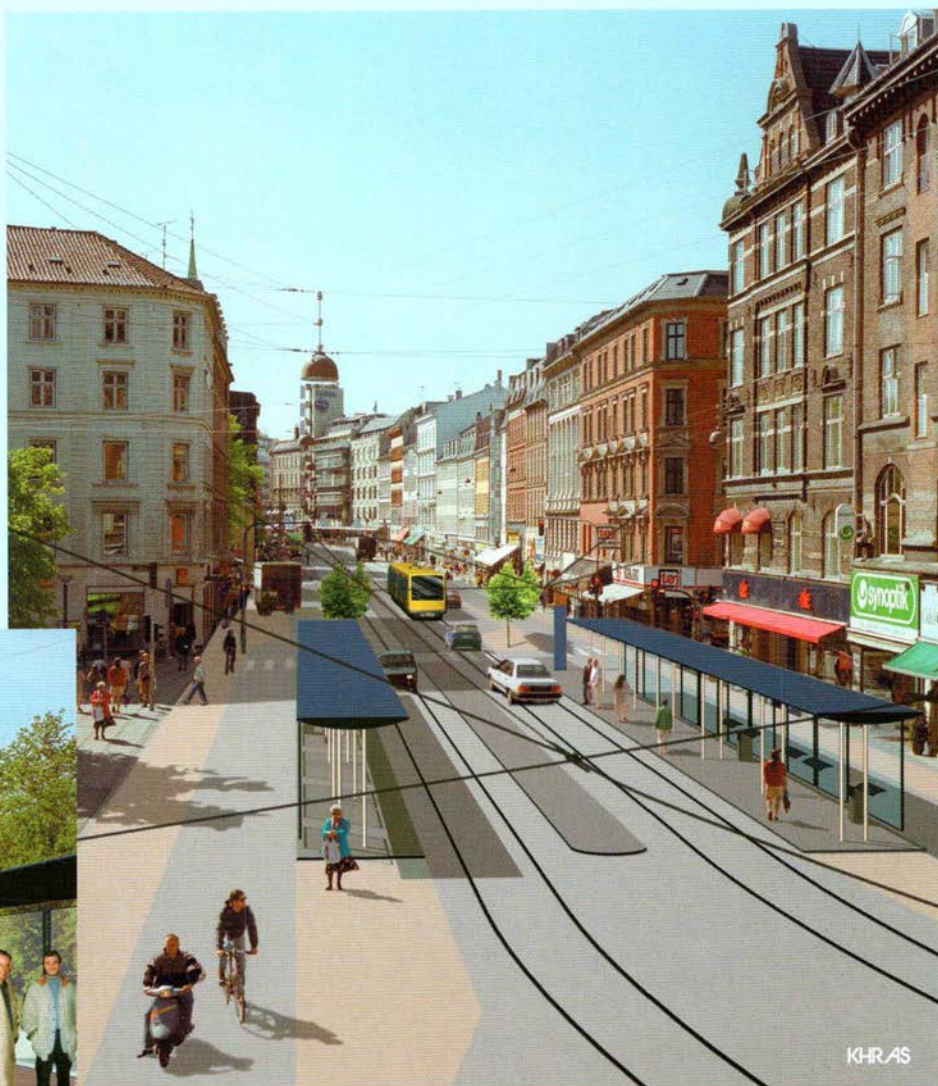
Basisnet 2 - baseret på Metro



Bas

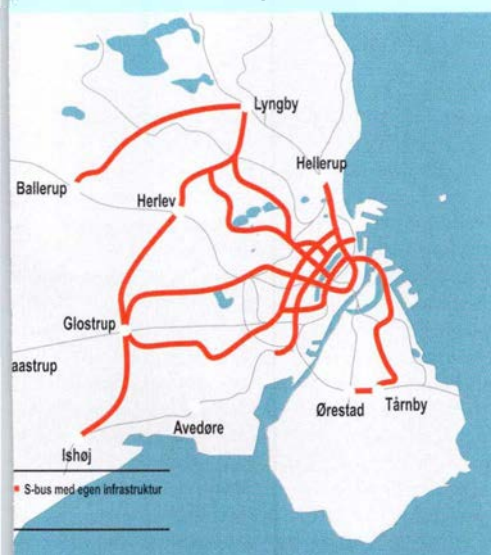
Sådan kan Vesterbrogade komme til at se ud, hvis der atter indføres sporvejstrafik. Bemærk, at sporarealet vil være tilgængeligt for biler i lokal distributionstrafik.

Glostrup) lagt i Ring 3's midterrabat.



Af Erik B. Jonsen

net 3 - baseret på S-bus med egen infrastruktur



Basisnet 1 er en overfladeløsning med sporvognslinier suppleret med S-buslinier med egen infrastruktur.

I basisnet 2 er en metro-ringlinie med en gren mod Valby rygraden i systemet, suppleret med sporvogn (Ring III) og S-buslinier med egen infrastruktur uden for Ring-banen, hvor passagermængderne er mindre. Metroringen har 16 stationer, bl.a. to stationer (Kongens Nytorv og Forum) med omstigning til Metrolinien under anlæg. Valby-grenen har fire stationer.

Basisnet 3 består udelukkende af S-buslinier med egen infrastruktur.

Et fuldstændigt basisnet af høj-klasset kollektiv trafik kan ifølge de tre modeller i rapporten gennemføres for mellem tre og tolv mia. kr. Projekt Basisnet peger ikke på en bestemt løsning som den bedste, og der er ikke taget stilling til finansieringen. Rapporten, hvori der er ryddet op i flere års ideer, så kun de mest relevante er tilbage, er ment som et grundigt udspil i den videre debat om den kollektive trafik. Der er flere konkrete forslag til løsninger, og der er regnet på effekterne, hvis de kommer til udførelse.

Rapporten kan ses på biblioteker i hovedstadsområdet, og den kan så længe oplaget rækker bestilles hos HT på tlf. 36 13 14 00.

Privatbanerne



Hornbækbanen (HHGB)

Forsøget med automatisk togstopssystem (ATP) mellem Saunte og Ålsgårde på Hornbækbanen forløber tilfredsstillende. Testperioden er fastsat til 6 måneder, og udløber snart. Til etablering af et fuld udbygget ATP-system på Hornbækbanen er afsat henholdsvis 3 mio. kr. i 1999 og 1,4 mio. kr. i år 2000.

Fra Nærumbanen har Hornbækbanen lejet motorvognene LNJ Ym 18 og 19 fra begyndelsen af marts måned. Samtidig har Hornbækbanen leveret det i 1998 lejede Y-tog, GDS-HFHJ Ym 14-Ys 45, tilbage til Frederiksværkbanen.

Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Udskiftningen af strækningssporret mellem Slagelse og Høng fortsætter i 1999. Der lægges i alt ca. 6 km nyt spor, og ud på efteråret vil der således være nyt spor mellem Havrebjerg og Høng samt et stykke fra Havrebjerg mod Slagelse. Sporfornyelsen begyndte efter påske, og i week-enden 29.-30. maj var det tyske svejsefirma Thormählen i Vestsjælland for at svejse ca. 2 km spor omkring Løve.

Billetsalget på Høng station lukkede den 31. maj, og stationen er herefter udelukkende en fjernstyret krydsningsstation med sidepor.

Fjernstyringscentralen i Dianalund er flyttet til Holbæk (se under OHJ), og billetsalget på Dianalund station har herefter kun åbent på hverdage.

Lollandsbanen (LJ)

Den 1. juli bliver Lollandsbanen 125 år, og i den anledning vil der i samarbejde med Museumsbanen - være udstilling af LJ-materiel ved værkstedet i Nakskov. Lørdag den 3. juli vil der blive kørsel med bl.a. damplokomotivet LJ nr. 19 på Lollandsbanen. Yderligere oplysninger om dette arrangement fås hos Museumsbanen eller gennem DJK's telefonavis.

Lemvigbanen (VLTJ)

Den øgede godstogskørsel har bevirket, at Lemvigbanen har lejet Mx 41, "Kong Hother" af Østbanen.

Lemvigbanen "nye" Y-togs motorvogn, VLTJ Ym 15 (ex. LNJ Ym 17), kørte den 1. marts fra Jægersborg til Hårlev, og lørdag den 6. marts kørte både Mx 41 og Ym 15 fra Hårlev til Lemvig.

Som tidligere omtalt har Lemvigbanen i nogen tid udført godstogskørsel for DSB Gods fra Vemb til Holstebro og Herning samt lejlighedsvis til Struer og Silkeborg.

I begyndelsen af april måned fik Lemvigbanen en aftale om kørsel med fiskemel fra Thyborøn Fiskemølsfabrik til Aarhus Godsbangård i stand. Fra midten af april begyndte man at køre helt til Aarhus på Banestyrelsens spor, og Østbanens Mx 41 fremførte nogle afgørelser. Aftalen gik ud på transport af 30.000-40.000 t fiskemel årligt fordelt over godstog ca. to gange om ugen. Samarbejdet mellem Lemvigbanen, DSB Gods og Banestyrelsen blev etableret i fuld overensstemmelse med politikernes intentioner om at flytte gods fra landevejene til skinner.

En aftale mellem Thyborøn Fiskemølsfabrik og VLTJ gjorde det nødvendigt at indleje Østbanens Mx 41. Her ses lokomotivet afvente krydsning i Silkeborg den 23. april 1999, undervejs til Aarhus Gb med en sending fiskemel. Foto: Ole Jensen

banen kun kører godset til Herning. Herfra fortsætter transporterne til Aarhus i de ordinære tog fra DSB Gods. Trods forskellige problemer er det altså lykkedes at bevare fiskemeltransporterne på skinner takket være det fornuftige samarbejde mellem VLTJ og DSB Gods.

Odderbanen (HHJ)

Odderbanen har solgt diesellokomotivet HHJ DI 11 til Lokomotivklubben KLK. HHJ DI 11 kørte fra Odder til Lunderskov den 17. april 1999.

Det 500 HK dieselelektriske lokomotiv blev leveret fra A/S Frichs i Aarhus som HHJ M 3 i november 1952. Fra 1969 omlittreredes det til HHJ DL 11. På Odderbanen har det hovedsagelig været brugt til godstogskørsel - ikke mindst mellem Viby og Aarhus med gods til og fra FDB's fabrikker.

Styrevognen HHJ Ys 48 (ex. LNJ Ys 26) er sat i drift i begyndelsen af marts 1999. Vognen blev oprindeligt købt af OHJ-HTJ i 1994, og senere aftaltes en "byttehandel" mellem OHJ-HTJ og Odderbanen, hvor OHJ-HTJ fik HHJ Yp 52

Høng-Tølløse Jernbane

Natten mellem den 6. og 7. maj afvikledes en stor øvelse på Høng station for bl.a. Falck. Øvelsen bestod i at "et persontog havde påkørt et godstog, hvori der var opstået brand". HTJ stillede med et Y-tog, hvori et antal figuranter fra Røde Kors var anbragt som forulykkede. Fra Nordsjællands Veterantog havde man fået persontogsvognen DSB Cy 4636, som blev afbrændt. Vognen var i forvejen så beskadiget ved en tidligere påsat brand, at den ikke stod til at redde.

Øvelsen, der blev meget realistisk, varede ca. 4 timer. Alle var tilfredse med udfaldet, og Falck, hjemmevern med flere fik lejlighed til at vise - og afprøve - det beredskab, der står altid klar, hvis en virkelig ulykke skulle indtræffe.

Foto: Ole-Chr. M. Plum





Den af Hornbækbanen indlejede LNJ 18, ses her bagerst sammen med HHGB 53, den 14. maj 1999 i Skibstrup. Foto: Jan Forslund

(nu OHJ Yp 152) i bytte for den tidligere Nærbanevogn. I 1994/95 blev HHJ Ys 48 ombygget på OHJ's værksted i Holbæk så den fik flad gavl og overgang i den "døde" ende, og i april 1995 kom den til Odder, men er altså først nu indgået i driften.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

I 1994 gennemførte OHJ og HTJ en kobling af de to baners fjernstyringsanlæg, således at det var muligt f.eks. fra FC Nykøbing at styre driften på HTJ. Allerede i 1988 var der lagt lyslederkabel mellem banernes værksted og hovedkontor i Holbæk, og de to strækningsskabel er senere forbundet gennem et nyt kabel mellem Tølløse og Holbæk for at fremtidssikre mulige kommunikationsveje og dermed fleksibilitet m.h.t. placering af en evt. fælles trafikcentral for de to baner.

I bestræbelserne på at rationalisere driften blev fjernstyringen af toggangen på HTJ fra efteråret 1998 på visse tidspunkter i weekenderne varetaget af FC Nykøbing Sjælland på OHJ. Omkring nytår 1999 besluttede de to baners bestyrelser at sammenlægge FC Nykøbing Sjælland (OHJ) med FC Dianalund (HTJ) i en ny trafikcentral i lokaler på hovedkontoret i Holbæk. I marts og april 1999 er de nye lokaler til OHJ og HTJ's nye trafikcentral indrettet i Holbæk, og fra slutningen af april måned blev styringen af trafikken på HTJ flyttet til den nye trafikcentral. Den 6. maj blev Odsherredsbanens FC også flyttet til Holbæk.

Den 31. maj lukkede jernbaneeekspeditionen på Asnæs station. Post Danmark har fortsat lokaler på stationen, hvorfra postbudene kører ud med post i området. Postvæsenet har dog planer om at flytte postcentret til nye bygninger i Asnæs.

Vestbanen (VNJ)

Vestbanens Ym 71-Ys 81 kørte retur fra OHJ-HTJ i Holbæk til Varde den 31. marts, og toget er atter indsat i driften i slutningen af maj måned.

PrivatBanen Sønderjylland (PBS)

PrivatBanen Sønderjylland får efterhånden flere og flere aktiviteter. Banen har i første halvdel af 1999 haft kørsler bl.a. til Sønderborg, Esbjerg, Grindsted, Løgstør. Af andre "faste" kørslerne kan nævnes kørslen med aluminium fra Grenå Havn til Hydro Aluminium i Tønder. Disse kørsler begyndte i april måned. PBS har desuden fået en del transporter til Cheminova. Vognene leveres henholdsvis afhentes i Vemb, mens transporten på Lemvigbanen sker i VLTJ's ordinære godstog.

Fra 1. juni 1999 har PBS overtaget kørslerne mellem Tinglev og Århus Havn for Maersk-Containerindustri (MCI) i Tinglev. I forbindelse med disse transporter har PBS lejet containervogne i Holland.

Fra Vestbanen har PBS i begyndelsen af juni 1999 købt rangertraktoren KF 16, og den omlitreses til PBS DL 1. Rangertraktoren skal anvendes til rangering i Tinglev i forbindelse med transporterne for Maersk Containerindustri.

PBS DL 1 blev bygget af Orenstein & Koppel i 1960 som DB Köf II 6663/323 289-9. Vestbanen købte traktoren i 1987. Den blev herefter istandsat og forsynet med nyt førerhus inden traktoren satte i drift i 1988.

Ole-Chr. M. Plum



Østbanen har i stil med det tyske private selskab EuroTrack ladet deres MX 43 tidl. DSB MX 1006 opmale i den bemaling lokomotivet leveredes i i 1961. Her ses den nymalet ved centralværkstedet i Århus den 7. juni 1999. Foto: Jens Hasse

VLTJ er ikke de eneste Østbanen i denne tid må leje materiel ud til. Stor travlhed hos PBS gjorde det nødvendigt at indleje Mx 42, tidl. DSB Mx 1005, til kørsel af Maersk-container tog mellem containerfabrikken i Tinglev og Århus havn, en kørsel PBS overtog pr. 1. juni. Af samme årsag har PBS måtte leje transportvogne i Holland.

Foto ved Århus havn den 10. juni 1999 af Jens Hasse





Jubilæumsdage på OHJ

I dagene 13.-16. maj markerede Odsherreds Jernbane sit 100 års jubilæum med veterantogskørsel og materieludstilling i Nykøbing Sjælland og ved banens værksted i Holbæk. Dansk Jernbane-Klub og Nordsjællands Veterantog havde i fællesskab arrangeret de mange særtogskørsler med både damp- og dieselfremførte tog. Fra åbne endeperroner i D-maskinegruppens "rystevogne" kunne de rejsende nyde både OKMJ 14, der på mange måder er en slags lillesøster til banens egen OHJ 38, samt OHJ's skønne landskab. OKMJ 14 var til stor morskab for de fleste, blevet udstyret med OHJ's karakteristiske blå skorstensbånd.

Dieseltoget blev en typisk oprangering fra slutningen af trediverne, fremført af den smukt restaurerede OHJ 40 fra Mariager-Handest veteranjernbane. OHJ 40 havde tydeligt haft godt af det lange indendørsophold ved OHJ's værksted i Holbæk, hvor den det sidste halve år har gennemgået forvandlingen fra AHJ ML 5203, for lokomotivet spandt bare afsted de fire dage særtogskørslerne løb af stabelen. Det var desværre ikke muligt at sammensætte et rent OHJ-personotog bag OHJ 40, men helhedsindtrykket var nu alligevel ganske godt.

Den 13. og 14. maj var der materieludstilling på Nykøbing Sjælland station med Triangel-motorvognen HVJ M5, diesellokomotivet OHJ 24 og skinnebussen HTJ S50, samt dele af driftmateriellet bestående af et MX-lokomotiv, et Y-tog samt et af banens nye IC2-tog. Materiellet blev til dagene 15. og 16. maj flyttet til værkstedet i Holbæk hvor også den i kørslerne stærkt savnede OHJ 38 samt HTJ G 625 var ud-

stillet. Der var alle dagene åbent hus på værkstedet hvor gæsterne havde mulighed for at stifte nærmere bekendtskab med det flotte og moderne værksted. Svinninge Modeljernbane-Klub havde til lejligheden opstillet en modelbane der forståeligt havde OHJ som forbillede, bl.a. repræsenteret af en meget flot model af Holbæk station.

På Trafikmuseet i Hørve kunne man naturligt nok se en jubilæumsudstilling om den kollektive trafik i og omkring Odsherred. Mange nye ting havde fundet vej fra gemmerne, bl.a. den billettrykkemaskine OHJ trykte billetter på i årene 1922-1966. Maskinen har indtil foråret 1999 været gemt væk, men den er nu fundet frem, for bl.a. at trykke billetterne til jubilæumskørslerne.

René St. Olsen

Den flot renoverede OHJ 40 med et af jubilæumstogene ved Gislinge den 16. maj 1999. En helt igennem ren OHJ-vognstamme kunne det ikke blive til, men illusionen var for "nittetællerne" trods alt til at leve med.

Foto: René St. Olsen



Ole-Chr. M. Plum, forfatter til OHJ's jubilæumsbog, signerede eksemplarer ved bogens præsentation på trafikmuseet i Hørve, den 10. maj 1999.

Foto: René St. Olsen

OKMJ 14 var til lejligheden blevet udstyret med OHJ's karakteristiske skorstensbånd. Her ses den i Hørve den 14. maj 1999.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Arlanda Express på sporet

Af Erik B. Jonsen



En baneforbindelse mellem Stockholm og byens lufthavn i Arlanda er et gammelt ønske i den svenske hovedstad. Det stadigt stigende antal passagerer på Arlanda kræver en bekvem og hurtig forbindelse til og fra city, og en jernbaneforbindelse har også været en forudsætning for en kapacitetsudvidelse i form af anlæg af en tredje landingsbane i lufthavnen.

Allerede i 1989 gav den svenske regering Banverket til opgave at udarbejde et forslag til en finansiering af en bane til Arlanda, og i 1991 indledte Banverket som indledning en udvidelse af strækningen Ulriksdal-Rosersberg (mellem Stockholm og Uppsala) fra to til fire spor. I 1993 blev anlægget af en jernbane mellem Rosersberg-Arlanda flygplads-Odensala sendt i offentlig udbud. Statens stiftede en særligt selskab: A-Banan Projekt AB (ejet af Luftfartsverket og Banverket med hver 50 pct.) , som fik til opgave at vurdere de indkomne tilbud, hvilket fik til resultat, at der i august 1994 tegnedes kontrakt med et konsortium bestående af de svenske firmaer NCC, Siab og Vattenfall samt britiske Mowlem og fransk-britiske GEC Alstom (nu: ALSTOM). Konsortiet fik tre indledende opgaver - at arrangere finansieringen, at etablere et konsessioneret trafiksselskab A-Train AB samt et entreprenørkonsortium Arlanda Link Consortium (ALC). Efter at de endelige kontrakter var tegnet, indledtes anlægsarbejderne i 1995 - og efter en byggetid på fire år er Arlandabanen nu klar til ibrugtagning, således at Stockholm fra den 21. august 1999 kan føjes til byer med egen lufthavnsbane. (Dagen efter, søndag den 22. august, kan Gardermobanen, Oslos lufthavnsbane, endelig åbnes i sin fulde udstrækning, efter det er lykkedes at stoppe vandlækagerne i den 13,8 km lange tunnel, Romeriksporten. Mere herom i "Jernbanen", nr. 4/99).

Staten og det private erhvervsliv er gået sammen om at finansiere projektet, og Arlandabanen er det



første store infrastrukturprojekt i Sverige som for en stor del er bekostet af det private erhvervsliv. Arlandabanen er et BOT-projekt (som står for Build, Operate, Transfer), hvilket betyder, at A-Train AB lader banen bygge, overvejende med private midler - så snart anlægget er færdigt (sommaren 1999) overtager den svenske stat banen som ejendom, mod at A-Train som erstatning får retten til at drive banen frem til år 2040. A-Train er altså bygherre i anlægsperioden og bliver driftsher i trafikperioden. "Arlanda Express" er markedsføringsnavnet.

Hele projektet (fra Rosersberg t.o.m. de tre banegårde i lufthavnen) er beregnet at koste 4,2 mia. sv. kr. For en samlet sum af 3,85 mia. sv. kr. har A-Train bestilt hele anlægget inkl. syv togsæt fra entreprenørkonsortiet ALC. I nævnte konsortium indgår også det svenske firma Banbrytarna, som har ansvaret for samtlige bygninger og køreledningsanlægget. (Banbrytarnas andel af projektet udgør omkring 2 mia. sv. kr.). Britiske Mowlem har ansvaret for sporanlægget, og britisk-franske ALSTOM står for leverancen af togsæt og signal- og telesystemerne.

Strækningen - den såkaldte "Norra böjen" - videre frem fra lufthav-

nens InterCity station (for SJs tog) til tilslutningen med hovedstrækningen mod Uppsala - til en værdi af 1,4 mia. sv. kr. - bygges helt af Banbrytarna, og indgår ikke finansielt i projektet; det delfinansieres af den svenske med 850 mio. kr. "Kroken" (se kortet) til brug for SLs pendeltåg anlægges eventuelt i en senere fase.

Anlægget omfatter i tal:

- 17,5 km dobbeltsporet elektrificeret jernbanelinie (Rosersberg-Arlanda-Odensala), hvoraf 8,6 km er i tunnel (i fjeld, bl.a. under hele lufthavnsområdet) samt totalt 23 over- og underføringer, inkl. fire tunneler i beton.
- Tre stationer under Arlanda flygplads (med en sammenlagt perronlængde på henved én kilometer)
- Ombygning af perron 1 (to spor) på Stockholm C., der får egen indgang med bekvem adgang fra taxiholdeplads og tunnelbane.
- Et vedligeholdelsesværksted (Blackvreten).

Der er benyttet UIC 60 skinner på betonsveller (og ilagt i alt 29 sporskifter); højeste hastighed er sat til 200 km/t, hvilket giver en samlet køretid Stockholm-Arlanda Södra på 17 minutter / - Arlanda Norra på 20 minutter. Banens kapacitet er 16-18 tog i timen, men "Arlanda Express" kører fra drifts-

start den 21. august hvert 15. minut. Billetprisen for de 40 km - er sv. kr. 120,-! SJ fører sine fjerntog (fra og til Sundsvall, Uppsala, Eskilstuna m.fl. destinationer) gennem Arlandas InterCitytrafik station fra 10. januar 2000.

De 7 stk. elektriske (15 kV 16 2/3 Hz) togsæt - der er tildelt litra X3 - er bygget hos Metro Cammell i Birmingham, som er et selskab i ALSTOM-gruppen. De har følgende hovedspecifikationer:

Antal vogne pr. togsæt:

2 motorvogne (m/førerrum)
1 mellemvogn (med strømaftager og transformator)
1 mellemvogn (m/handicapplads)
Maks. hastighed: 200 km/t
Total længde: 92,86 m
Antal siddepladser: 190

Vognkasserne, der består af svejse aluminiumskonstruktioner, er leveret fra Alstom Transporte i Barcelona, montering af det elektriske udstyr og indretning i øvrigt er udført hos Metro Cammell i Birmingham, hvorfra de enkelte vogne er sendt pr. skib og lastbil via Göteborg til TGOJ Verkstad i Tillberga, hvor den endelige sammenkobling til togsæt og de første prøvekørsler er foretaget. Et togsæt har også været gennem et vellykket "vintertestprogram" på Malmabanen i januar/februar 1999.

At togsættene er internationalt "sammenbragte børn" ses af følgende: Koblingerne er af type Scharfenberg; strømaftageren er leveret af Schunk; bogierne kommer fra Alstom ACR. Traktionsmotorerne (otte á 280 kW i hvert togsæt) er af type 3-faset asynkron - leveret af Alstom Traction. Motorvognene har såvel elbremse som klodsbremser, mellemvognene har skivebremser og samtlige vogne er udstyret med magnetskinnebremser - alt leveret af Knorr. Klimaanlægget er leveret af Hagenuk og består af to luftkonditioneringsaggregater anbragt under taget. Stolene i passagerafdelingerne er leveret af Fainsa, og stoffet kommer fra Väveriet Uddebo; førerstolene er af typen Grammer Bremshey. Togradioen er leveret af Alcatel og ATC-systemet (identisk med SJs type) kommer fra Adtranz.

Togsættens daglige vedligehold foretages på et nybygget værksted i Blackvreten (beliggende c. 5 km nord for Arlandabanens afgrening fra hovedlinjen i Rosersberg). Værkstedet er udstyret med vaskeanlæg og (uundværligt i Sverige) afisnings-faciliteter samt grej for vognløft plus opstillingspor for de syv togsæt.

Sverige

Jernbane til Sturup flyveplads

Banverket har i samarbejde med Sturup kommune præsenteret to forslag til en jernbaneforbindelse mellem Malmö og Sturup.

Det billigste alternativ er et stikspor fra Ystad-banen til Sturup til en pris af 500 mio. SEK. Dette alternativ vurderes imidlertid at give en øget belastning af Ystad-banen, da en del tog må formodes kun at køre til Sturup, hvorved det kan vise sig nødvendigt at etablere dobbeltspor på dele af strækningen mellem Malmö og Ystad.

Det andet alternativ er en omlægning af Ystad-banen mellem Svedala og Skurup, hvorved trafikken til og fra Skurup kan integreres i det eksisterende Pågatogs-system og i den kommende intercitytrafik mellem København og Ystad. Dette alternativ vil imidlertid koste ca. tre gange så meget som stiksporet. En beslutning om

en eventuel jernbane til Sturup er endnu ikke truffet, og ligeledes er der på nuværende tidspunkt ikke afsat penge til projektet.

Hallandsåsen

Der bliver ikke taget beslutning om eventuel fortsættelse af tunnelbyggeriet i indværende år. Regeringen har anmodet Banverket om en ny undersøgelse af hvorvidt anlægget kan færdigbygges på en miljørigtig måde.

Nyt fra Nordisk Jernbane-Klub

Frankrig

Ny nummerering af franske lokomotiver

Alle franske lokomotiver gennemgår netop nu en omlitring. Alle lokomotiver skal have et sekscifret nummer i modsætning til nu, hvor man kan have et 3-, 4- eller 5-cifret. For elektriske lokomotiver har det været sådan, at serierne fra 1000 til 9999 var jævnstrøms-

lokomotiver, f.eks. den berømte CC 6500, serierne fra 10000 til 19999 var vekselstrømslokomotiver, f.eks. BB 15000, serierne fra 20000 til 29999 var tostrømslokomotiver, fra 30000 til 39999 trestrømslokomotiver og 40000 til 49999 firestrømslokomotiver. Desuden findes en række lokomotiver med serienummer under 1000, f.eks. BB300, som er gamle typer fra før 1950, og som i dag typisk er overført til rangertjenesten. Nu vil alle lokomotiver, der kører fjerntrafik, starte med 1 eller 10, godstogslokomotiver starte med 4 eller 40, lokomotiver til regional indsats starte med 5 eller 50, lokomotiver til banearbejde etc. starte med 6 eller 60 og lokomotiver, der er indsat i Paris' forstadstrafik starte med 8 eller 80. Dette betyder i praksis, at den førnævnte CC6500 kommer til at hedde CC 406500, da alle lokomotiver af denne type overgår til godstogstjenesten. CC er akselrækkefølgen – altså to bogier med hver tre aksler. Dette begreb røres der ikke ved. En BB 15000 bliver til en BB 115000, da disse overgår til fjerntrafikken. Der vil

ske det, at det gamle nummer bliver siddende på lokomotivets fronter, mens det nye nummer vil erstatte det gamle på siderne af lokomotivet. I de franske jernbaneblade er de nye numre allerede ved at finde indpas.

SNCF jubler – fremgangen fortsætter

Persontransporten på de franske baner vokser konstant. De seneste tal viser, at man i første kvartal af 1999 transporterede 8 procent flere mennesker med TGV i forhold til samme periode i 1998. Der er en vækstrate på hele 25 procent for de TGV, der ikke kører ind til Paris, men kører udenom på TGV-ringbanen. De almindelige persontog viser også betragtelige vækstrater. Man forklarer fremgangen med, at man har gjort et fortræffeligt arbejde med at få det hele til at fungere optimalt – takster, køreplaner og punktlighed. Til gengæld falder godstrafikken stadig, til stor ærgrelse for de kræfter i EU, der helst ser godset over på tog i stedet for lastbiler.

Jan Agersten



Norge

Di.3 629 ses her den 4. juni 1999 under demontage ved NSB's værksted i Marienborg, Trondheim. Det første i rækken af femten Di.3'ere der nu levetidsforlænges. Foto: René St. Olsen

Sagen om de famøse Di.6-lokomotiver er nu afsluttet, ved et forlig indgået mellem NSB og Siemens. Forliget indebærer at lokomotiverne tages retur mod at tilbagebetale købesummen på 300 mio. NOK, samt en kompensation for de ulemper lokomotiverne har påført NSB. Samtlige lokomotiver udskibedes i foråret fra Trondheim.

I Norge vil Di.6'erne næppe blive savnet, men de resterende Di.3-lokomotiver er efterhånden stærkt nedslidte. Derfor har NSB på værkstedet i Marienborg, iværksat en levetidsforlængelse af 15 Di.3, der derved skulle være istand til at varetage godstrafikken, hovedsageligt på Nordlandsbanen, frem til år 2005.

Når de første elleve BM 93-togsæt af Talbot'sTalent-type leveres ved årsskiftet, forsvinder Di.3 lokomotiverne helt ud af persontogsløbene på Rauma- og Rørosbanen. Persontogene på Nordlandsbanen overtages af de fem Di.4 lokomotiver, der til stor undren løbende bliver opmalet i NSB's gamle brune design!.

René St. Olsen

Nye videofilm om danske og svenske tog !

LEG:

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG –

privatbanen som blev veteranjärnväg. En film om NBJ først og fremmest set fra jernbanehobbyens synsvinkel. Vi skal på en SJK-udflugt efteråret 1964. Vi følger dagens NBJ på delen Strömtorp-Bofors. Vi skal med til NORA 98 12-13 september 1998. Der er både diesellok og damplok. Fra Norge deltager også GM's demonstrationslok G12 7707. Filmen har delvis dubbet lyd og hifi/stereo – er på 45 min og koster 195.00 kr.

Svenska Tåg, del 6

med indslag om Hallandsåsen, Persontrafik Kristinehamn-Filipstad, Vänerexpressen, Ränging i Trollhättan, Toetagerstog fra DB, S5p 3094 (VGJ 4). 65 min. i hifi/stereo til 195.00 kr.

BILD-Dressinen:

My, Mx & Di3 kører videre –

hvad blev der af dem? med indslag om: LJ M35, Graffiti-My 1126, TAGAB's godstog mellem Hallsberg og Mariestad med TMY og TMX, Makadamtog for Banverket, Godstog fra Bofors og Filipstad med TMY. Glimt af BSX TMX og IBAB TMX. Filmen slutter i Storlien med NSB Di3. Filmen har dansk kommentar, er på 60 min. i hifi/stereo og koster 220.00 kr.

Til hver bestilling tillægges porto kr. 20.00 uanset antal film (ikke Svenska Tåg i abon.). Der findes mange flere titler i kataloget. Rekvirer liste fra:



VIDEOFINKAN
Hans Ove Stiig Nielsen
Havrevænget 19
4760 Vordingborg
Tlf. 5534 6164 / Fax 5534 2782
E-mail: hos@get2net.dk

Veterantræf i Græsted



Ved træffet deltog materiel fra nær og fjern. Fra venstre ses: den nyrenoverede OHJ 40, NSJK's HFHJ M8, OHJ's nymalede Mx 103 samt NSJK's gamle skinnobil der fornyligt blev hentet hjem fra Jylland.

Foto: Henrik Sørensen

Bloustrødbanen og Hedeland Veteranjernbane var også i år repræsenteret med deres smalsporsmateriel. Den megen regn og det kuperede terræn var skyld i at RVT 1 "gik på gulvet" og måtte have assistance fra en gammel Falck kranbil den 24. maj 1999.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



For tredje gang var Damptrøkleklubben og Nordsjællands Jernbane-Klub vært for veterantræffet i Græsted. Trods et vejrlig der ikke just var på arrangerørernes side, samlede træffet alligevel næsten 5.000 besøgende i de to pinsedage træffet varede. Også i år var en udvidelse af pladsen nødvendig for at kunne rumme de mange udstillere, som havde tilsluttet sig arrangementet. I forbindelse med træffet havde Dansk Veteranbil-Klub arrangeret Stjerne-løb med udgangspunkt fra pladsen. Dette resulterede i et langt større fremmøde af flotte veteranbiler. Pladsen summede alle dagene af livlig aktivitet, hvor der også var taget hensyn til de mange nysgerrige børn. Bl.a. kunne man i år få en tur i en "rigtig" sporvogn fra Københavns Sporveje, ejet af Sporvejs-historisk Selskab.

Kenneth Dam

Åbent hus i Randers

I Kr. Himmelfartsferien besøgte den belgiske jernbaneklub Patri-moine Ferroviaire Touristique (PTF) Danmark med sin museumsmaskine SNCB 202.020 og den luxemborgske museumsma-skine CFL 1604. SNCB-maskinen er identisk med CFL 1602, men er af klubben ført tilbage til den skikkelse, maskinen kunne have haft, da den oprindeligt blev bestilt af SNCB, men under bygningen blev videresolgt til CFL sammen med 3 søstermaskiner.

PTF ønskede at se så mange GM-maskiner som muligt under besøget i Danmark og havde tilrettelagt et omfattende særtogsprogram. På turens første dag besøgte jernbanemuseet og OHJ's jubilæum, og dagens efter benyttedes CFL-maskinen, som her ses ved Glumsø, til særtog på Sjælland sammen med HFHJ, ØSJS og LJ Mx. Efter nattogetskørsel København-Skagen (til Odense med EA som forspand) og lokomotivskifte i Randers til den grønne SNCB-maskine kørtes særtog på SB i forspand med en SB Mx, inden de to udenlandske My-ere deltog i GM-paraden under Åbent Hus i Randers den 15. maj. Om sonda-

gen kørtes med SNCB-maskinen tilbage mod Padborg ad den mindst lige strækning: Randers-Hvidbjerg-Herning-Skjern-Esbjerg-Tønder-Tinglev-Padborg, på det første stykke i forspand med My 1101 og med besøg hos PBS i Tønder. Undervejs blev der

både mulighed for fotostop på Odde-sundbroen og med arm-signalerne i Borris, samt i Skærbæk, som var af stor betydning for deltagerne, da klubben er hjemmehørende i Schaerbeek udenfor Bruxelles.

Lokomotiverne transporteredes af

økonomiske årsager "døde" gennem Tyskland, trukket af en privat museumsmaskine, en 221. I Danmark benyttedes dels DSB Museumstogs vogne, dels Bc-liggevo-gne, lejet hos DSB International.

Jakob Stilling



CFL 1604 ses her på vej nordpå efter besøget i Gedser, syd for Glumsø den 14. maj 1999.

Foto: Allan Støvring-Nielsen

Museumsbanen- MBJ



- udvikling af Bandholm station

Museumsbanen har i det forløbne år under overskriften "Museumsbanen - Udvikling af Bandholm Station" været i gang med banens ind til videre største projekt. Overskriften dækker mere end man umiddelbart først kommer til at tro, da der foruden en "tilbageføring" af stationen til ca. 1920 også udskiftes 1/3 af banens spor.

Formålet med projektet er, at få Museumsbanens endestation i Bandholm til at være et attraktivt rejsemål, og derved øge banens attraktionsværdi med der til hørende større besøgstal og beskæftigelse.

Baggrund

Projektet startede, for stationens vedkommende, helt tilbage i 1972, hvor Dansk Jernbane-klub fik gennemført en fredning, af den ved banens anlæggelse, i 1869 opførte stationsbygning. Siden har stationen indgået i Museumsbanens drift og samtidig med at debatten om, hvad der burde gøres, har bølget, har der været foretaget forskellige indretninger/forbedringer. I 1994 blev der lavet en "Rapport om bygningens tilstand med forslag til istandsættelse" af Arkitektfirmaet Arp & Nielsen med støtte fra Skov- og Naturstyrelsen. Denne blev i 1996 fulgt op med rapporten 'Udvikling af Museumsbanen' lavet i samarbejde med Destination Lolland og støttet af Storstrøms Amt. Med baggrund i disse rapporter blev der i 1997 udfærdiget ansøgninger til Regional- og Socialfonderne under Mål-2 programmet for Lolland, og i starten af 1998 modtog Museumsbanen den endelige godkendelse af pro-

jektet. Arbejdet med at realisere ønskerne kunne nu begynde.

Projektets organisation

Projektet er igangsat med Museumsbanens driftsudvalg som bygherre og er organiseret med en Styregruppe, bestående af repræsentanter fra: Dansk Jernbane-Klub, Lollandsbanen, Maribo Kommune, Destination Lolland, Museumsbanens Støtteforening og Museumsbanen. Herunder findes en Projektgruppe bestående af 5 medlemmer fra Museumsbanen. Selve udførelsen af arbejdet er delt på to arbejdshold, hver bestående af en arbejdsleder og 3-4 "ledige".

Da stationsbygningen er fredet, gælder der særlige regler for, hvad der må udføres og hvordan. Dette har medført at Skov- og Naturstyrelsen har været kontakttet med henblik på at godkende de renoverings- og ændringsønsker, som Museumsbanen har. Til varetægelse af denne funktion fungerer Arkitektfirmaet Arp & Nielsen som konsulent.

Tidshorisonten for projektet var oprindeligt planlagt til 1 år startende fra april 1998. Det har dog se-

nere vist sig, som for så mange andre projekter, at ting tager tid. Der er i samråd med Mål-2 opnået enighed om at forlænge projektets tidsramme med 1/2 år, således at projektafslutningen bliver oktober 1999.

Projekts omfang og udførelse

Det igangsatte projekt omfatter de første 2 faser af en 4 fasersplan:

1. Renovering og udvikling af Bandholm Station
2. Renovering af 3 kilometer spor.

Udførelsen af projektet kan deles i 3 hovedgrupper:

- Arbejdsholdet på Bandholm station
- Arbejdsholdet på sporet
- Eksternt arbejde

Bandholm station

Da det var et krav til projektet, at stationen skulle kunne anvendes til publikumsbetjening i hele driftssæsonen 1998, blev de første opgaver renovering af pakhuset og etablering af perron 2. Pakhuset har fået skiftet beklædningsbrædder og repareret porte og vinduer. Endvidere er det blevet løftet, således at portene igen kan åbnes "uden vold". Hele huset er siden blevet malet med linolie baseret maling.

Mellem spor 2 og det kommende spor 3 blev etableret en jordper-



Banebørsterne igang med udskiftning af sporet ved Merritskov trb. Foto: Jens Halck

Modsatte side: I renoveringen af Bandholm station indgik også projektet om opførelse af en ny toiletbygning. Denne kommer også til at rumme banens mandsskabsfaciliteter.

Foto: Kenneth Dam

Det gamle pakhus ved stationen har også gennemgået en gennemgribende renovering. På billedet til højre mangler endnu stakit og svellerampen.

Foto: Jens Halck

ron, bygget af de bedste af de genindvundne træsveller fra sporudskiftningen. Som fyld er anvendt opgravet materiale (jord og grus) fra spor 3.

Arealet, i forlængelsen af spor 1 blev ryddet og planeret, således at sporholdet vil kunne lægge et stikspor og en perron til brug for udflugter.

Efterhånden som sommeren skred frem påbegyndtes istandsættelsen af stationsbygningens vinduer. Vinduerne er blevet afrensset, repareret og kittet samt malet.

I løbet af efteråret blev arbejdet med afrensning og reparation af vinduerne færdigt, således at de kan males når det igen bliver lunt i vejret. Herefter gik man i gang med udenomsarealerne dvs. gårdsplads og stakitter.

Primo januar 1999 var det tid til at starte på de indvendige arbejder i stationsbygningen. Arbejdet her omfatter, fjernelse af det eksisterende toilet således af ventesalen igen bliver et vinkelrum. Hertil kommer, at den meget lidt skønne "hul"-væg og telefonboks er blevet fjernet. Rummet har herefter fået genetableret de høje paneler, som tidligere kun kunne ses på enkelte af væggene.

Sporet

Sporholdet udskiftede ca. 1 km strækningsspor ved Merritskov trinbrædt inden sidste sommers intensive kørsel. Arbejdet omfatter udskiftning af skinner og sveller. Arbejdet udføres med LJ som teknisk kyndig og med brug af Museumsbanens rendegraver.

I juli, hvor Museumsbanen kørte næsten alle ugens dage, flyttede sporarbejdet til Bandholm, hvor spor 3 og det første af 4 nye sporskifter blev i lagt. På Bandholm Havn, blev perronsporet udskiftet. Dette betød, at Museumstoget i 2 dage ikke kunne komme til perron, men måtte anvende skamler. Dette gav anledning til at fortælle de rejsende om projektet og give dem en grund til senere at besøge banen og se resultatet.



Efter sæsonen vendte sporholdet tilbage til strækningen, hvor stykket "mellem broerne" var første opgave. Siden flyttedes tilbage til skoven, hvor man i det tidlige forår nåede punktet, hvor et tidligere beskæftigelses projekt sluttede.

Arbejdsholdet er nu flyttet til Bandholm, hvor de resterende sporskifter lægges i.

Eksternt arbejde

En væsentlig ting i stationsprojektet er genopførelsen af en toiletbygning. Opførelsen af denne bygning er nødvendig for at kunne fjerne toilettet i ventesalen og tilbageføre denne. Bygningen blev opført af en lokal tømrer i efter-sommeren og blev færdig i oktober.

Samme tømrer- og snedkermeister blev også valgt til at fremstille og isætte nye døre i stationsbygningen. Dørene er rekonstruktioner af de oprindelige døre. En overraskelse i projektførelsen var, at Skov- og Naturstyrelsen kræve-

de døren mod perronen udskiftet sammen med de to andre, da man fandt at den i 1980 isatte dør ikke havde det rette udseende.

Stationens ydermure får udskiftes ca. 10% af murstenene. Arbejdet var tænkt udført i løbet af efteråret, men fremskaffelsen af korrekte mursten gav vanskeligheder og har forsinket arbejdet således at det først er kommet i gang primo maj 1999.

Som sidste etape på stationsbygningen bliver genopførelsen af 3 skorstene med krave og sokkel.

Økonomi

Som nævnt i indledningen er der tale om Museumsbanens økonomisk største projekt. Det af Mål-2 godkendte projektbudget er på 3.4 mio., hvor Mål-2 deltager med 45-50%. Den anden halvdel kommer fra Maribo Kommune (kontanthjælp), Storstrøms Amt (tilskud), Lollandsbanen og Museumsbanens Støtteforening. Hertil kom-

mer tilskud fra fonde og lokale pengeinstitutter.

Udover det oprindelige projekt har udvidelsen med den ud- og indvendige istandsættelse af stationsbygningen øget pengebehovet. Til dækning af disse udgifter er der dels opnået støtte fra Skov- og Naturstyrelsen, og dels modtaget støtte fra A P Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal. Denne støtte har gjort det muligt at få udført mere end Museumsbanen oprindeligt havde forestillet sig muligt.

Fremtiden

Med ibrugtagningen af stationen, medio juni 99, ser Museumsbanen med spænding frem til publikums reaktioner på det istandsatte anlæg. Da projektet ikke afsluttes ved ibrugtagningen, vil det i sommerens løb fortsat være muligt at følge udviklingen i både stations- og sporarbejde.

Jens Halck

Lollandsbanen 125 år

Jubilæumsarrangementer lørdag den 3. juli 1999



Nakskov-Maribo-Nykøbing F.						
	Damp- tog	Motor- tog	LJ IC2	Damp- tog	LJ IC2	Motor- tog
Nakskov		10.33	12.10	14.40		16.40
Avnede		10.39	12.14	14.50		16.50
Søllested		10.45	12.18	15.10		17.02
Ryde		10.56	12.24	15.23		17.15
Maribo	09.00	11.08	12.30	15.38	14.55	17.30
Sakskøbing	09.15	11.20			15.03	
Grænge	09.33	11.34			15.10	
Ø. Toreby	09.40	11.39			15.14	
Nykøbing FI.	09.48	11.45			15.20	
			Videretil Bandholm	Videretil Bandholm	Fra Bandholm	

Nykøbing F.-Maribo-Nakskov					
	Damp-tog	LJ IC2	Motor-tog	LJ IC2	Motor-tog
Nykøbing F.	10.40	12.10	12.45		
Ø. Toreby	10.47	12.14	12.52		
Grænge	11.03	12.18	13.03		
Sakskøbing	11.19	12.26	13.16		
Maribo	12.08	12.34	13.27	14.55	15.05
Ryde	12.24			15.02	15.40
Søllested	12.35			15.10	15.51
Avnede	12.44			15.13	15.55
Nakskov	12.55			15.18	16.03
			Videretil Bandholm	Fra Bandholm	

Gratis kørsel med ekstratogene samt de ordinære tog på Lollandsbanen og Bandholmbanen, lørdag 3. juli mellem kl. 9.30 og 17.30.

Åbent hus på Lollandsbanens værksted i Nakskov 9.30-17.30.
Adgang ad Svingelsvej. Udstilling med materiel fra Lollandsbanen, billeder m.m.

I Bandholm findes et stationsmiljø anno 1920.

Museumsbanen Maribo-Bandholm					
	Damp-tog	LJ IC2	Damp-tog	Damp-tog	Damp-tog
Maribo afg.	11.50	12.40	13.50	15.40	
Bandholm ank.	12.15	13.05	14.15	16.05	
Bandholm afg.	13.10	14.15	16.10	17.05	
Maribo ank.	13.35	14.40	16.35	17.30	

Generaldirektør Knutzens lyntog?



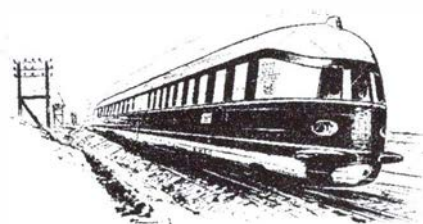
MB-lyntog et sted på den fynske hovedbane i starten af 60'erne

Arkiv: Ole-Chr. M. Plum



Peter Knutzen var generaldirektør for DSB i årene 1931-1945. Han måtte træde tilbage straks efter krigen, hvor han - bl.a på baggrund af hans medvirken til dannelsen af Dansk-Tysk forening - blev anklaget for tyskvenlighed og senere dømt for uværdig national optræden. Dommen var næppe rimelig, men skyldtes måske at højstående politikere ofrede generaldirektøren for at undgå at deres egen samarbejdspolitik blev undersøgt nærmere ...

Af John Poulsen



Knutzen's erindringsbog "40 år i statens tjeneste" hedder det: Da Brobygningen (af Lillebæltsbroen, forf. anm.) i Tyverne var under Forberedelse, havde man opstillet nogle Rentabilitetsberegninger, men disse var i Virkeligheden ganske kuldcastede, da man senere besluttede sig til at udvide Broen til en Vejbro, hvad der i øvrigt nu synes os ganske selvfølgelig. Nu vilde Broen saa langt fra at give Statsbanerne øget Styrke i Forhold til Landevejstrafikken tværtimod efter al Sandsynlighed betyde en Belastning, og dette Forhold vilde ikke ændre sig væsentligt, selvom man regnede med øget Hastighed til 100 eller 200 km for Togene. At udnytte disse Hastigheder med store Damptog paa de betydelige Stigninger paa Banerne paa Fyn og i Østjylland, vilde ikke være muligt. Den første tanke var at indsætte mindre Motortog mellem Nyborg og de østjyske Byer i Tilslutning til Morgenekspresen fra København og Aftenekspresen mod København. I saa Fald maatte man dog udelukke Indskrivning af Rejsegods til disse Tog for at faa dem hurtigt ekspederet i Nyborg og Korsør Færgehavne.

Saaledes laa Forholdet, da jeg en Dag i Sommeren 1933 under et Sommerophold i Klitterne ved Vester-

havet lod Tankerne beskæftige sig med problemet. Herved kom jeg ind paa det Forhold, at de danske Tog paa begge Sider af Storebælt faar ret store Ophold, og det var nylig af Trafikchefen efter personlig Undersøgelse meddelt mig, at disse Ophold ikke kunde nedbringes. Den Tanke laa da nær, om det var muligt at bygge et Motortog, som uden Ophold kunde gaa om Bord paa Færgerne og igen afgaa direkte fra Færgerne, dog ifølge Færgernes Konstruktion i modsat Retning af Køreretningen inden Færgeoverfarten. Følgelig maatte Togene have en Motorvogn i hver Ende og 1 eller 2 Personvogne i Midten. Et løseligt Overslag uden Hjelpe midler viste mig, at et saadant Tog med Maksimalhastighed paa 120 km og en Rejsehastighed paa ca. 100 km samt gennemkørende Nyborg-Aarhus skulde kunne naa fra København til Aarhus paa ca. 4½ Time og til Aalborg paa ca. 6 Timer. Her har man Lyn-toget. Saa let og ligetil som "Columbus Æg".

Det er meget muligt, at begrebet "Lyn-tog" var Knutzen's idé, men selve den tekniske løsning var inspireret fra udlandet, ironisk nok fra Tyskland. Det siger sig selv, at da Knutzen - med anklagen om tyskvenlighed hængende over hovedet - skrev sine erindringer, var det nok ikke lige dét han havde mest lyst til at skrive. Den første strømlinede hurtigmotorvogn i Europa var De tyske Rigsbaners "Fliegende Hamburger", som vakte opsigt og skabte interesse for motorvognstog- enes muligheder også i nabolandene. I begyndelsen af 1932 offentliggjordes de første projekter til dette tog, og det færdig togsæt prøvekørtes i januar 1933 mellem Berlin og Hamburg. Så da Knutzen en Dag i Sommeren 1933 udkastede sit Columbus' Æg var det genbrug. I erindringsbogen refereres få sider senere en samtale med Deutsche Reichsbahns daværende generaldirektør Dormmüller; en samtale der skulle have fundet sted i 1933 under et besøg ved anlægsarbejderne til Lillebæltsbroen, "at Dormmüller (...) bemærkede, at Rigsbanerne nu ville bygge mindre Enheder (Den flyvende Hamburger). Jeg svarede hertil, at vi havde lignende Planer(...)". Næsten samme sted fortæller Knutzen at han i begyndelsen af 1933 var på rundrejse i Europa for at se på hurtige tog og her for første gang prøvede den flyvende Hamburger. Det mærkværdige er, at erindringsbogens sammenhæng kan fremstå, som om begge disse begivenheder fandt sted efter at DSB havde truffet beslutning om lyntogene.

Knutzen havde tilmed allerede under et besøg i Berlin i 1932 - hvor han i øvrigt knyttede et ret nært bekendtskab med den tyske generaldirektør Dormmüller - hørt om de tyske rigsbaners planer, så både han - og maskinchef Munck, der i foråret 1933 havde set i Fliegende Hamburger på jernbaneudstillingen i Seddin ved Berlin - kendte således den tyske konstruktion, da Knutzen hævder at have fået sit lyse indfald i sommeren 1933!



Mock-up af lyn-togets front hos Frichs marts 1934. Formgivningen er tydeligt inspireret af den tyske "Fliegende Hamburger" (se modstående side). I den endelige form blev formen mere afrundet.

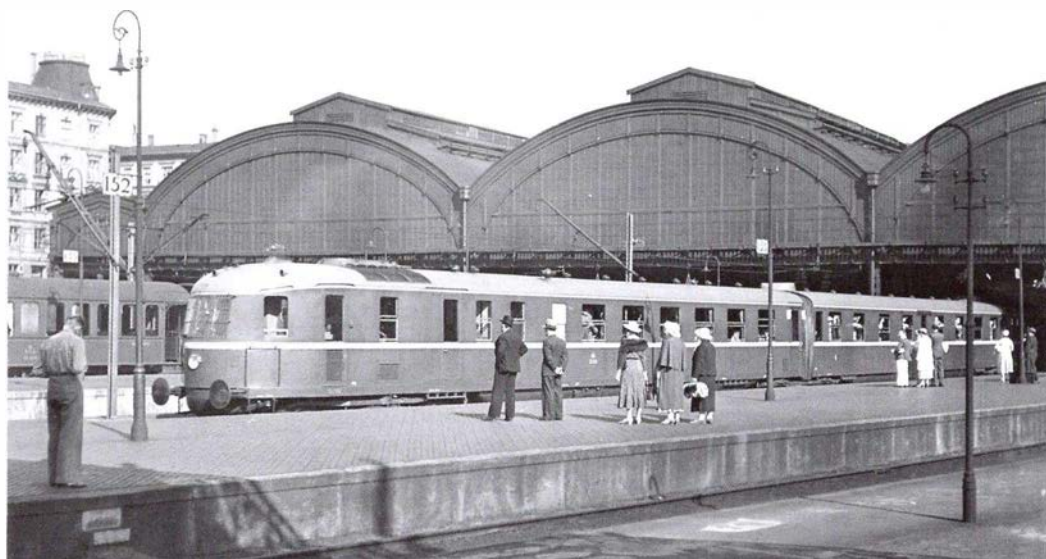
Foto: Frichs/Bane Bøger



Til venstre: Lyn-toget ombord på en af Storebæltsfærgerne. Her ses "fuglegitteret" meget tydeligt.

Arkiv: Ole-Chr. M. Plum

Formgivningsmæssigt ses indflydelsen fra det tyske tog også klart i såvel den tidligste kendte skitse til lyntogene (oktober 1933), som af en prøveopbygning hos FRICHS af fronten i februar-marts 1934. Den endelige formgivning blev dog noget anderledes, og i teknisk henseende kom lyntogene i deres endelige form til at adskille sig betydeligt fra de tyske hurtigmotorvogne. Det skyldtes - ligesom den generelt meget vellykkede tekniske konstruktion - DSBs daværende maskinchef Munck, med hvem DSB for første gang i man-



Til venstre: Det nye fartvidunder beundres af de rejsende på København H. i sommeren 1935. Mændene studere teknikken, mens kvinderne holder større afstand. Trevognslyntog med MS 1.

Foto: James Steffensen/Bane Bøger

Havde fotografen dog bare ventet et enkelt sekund så... Ms 403 har netop krydset et modkørende lyntog ved Årup, en sommerdag i 1964. Knutzens lyntog har nu kun fire år tilbage i driften, inden de må tage til takke med sekundære opgaver. Lyntogene har nu mistet deres karakteristiske gitre for frontvinduerne, der er erstattet med splintfrit glas. Foto: Arne Kirkeby



ge årtier fået en cheftekniker, der ikke slavisk foretrak de velkendte, traditionelle løsninger, men var præget af et sjældent fremsyn, samt samarbejdet mellem Scandia - som byggede vognkasserne - og Frichs - som leverede motorer mv.

Men rimeligvis må det tilskrives Knutzen - hvis force netop var det udadvendte, PR-prægede arbejde - at have skabt den politiske og bevillingsmæssige opbakning for anskaffelsen af lyntogene, på et tidspunkt hvor DSBs popularitet var minimal. Og tilsvarende lykkedes det ham at vende pressens overvejende negative holdning til statsvirksomheden, så man begejstret tog det nye fartvidunder til sig. Hen på efteråret 1933 var projektet til lyntogene nået så langt, at det kunne offentliggøres på et pressemøde. Dansk Jernbaneblad skrev efterfølgende:

"Lyn-Eksprestog med Torpedoform under Bygning. København-Aalborg og retur paa een Dag. (...) de nye Motortog med en Hastighed af 120 km i Timen, som er under Bygning hos Frichs Fabrikker i Aarhus og Scandia i Randers, skal bruges til en Lyn-Ekspresforbindelse mellem København og Aalborg og mellem København og Esbjerg. De nye tog, der bygges efter Strømlinje-Principper med torpedotilspidsede For- og Bagpartier, skal senest sættes ind i den planmæssige Trafik, naar Lille Bælts Broen aabnes. Disse Tog vil gøre det muligt at foretage en Rejse København-Aalborg og Retur eller omvendt paa samme Dag. Hastigheden bliver gennemgaaende 95 km i Timen.

Iltoget 1376, Struer-Langå-Århus Havnestation, passerer den særdeles hyggelige Vinderup station den 6. juli 1969. Her taler ordet "jernbaneromantik" sit tydelige sprog.

Foto: Lars Viinholt-Nielsen

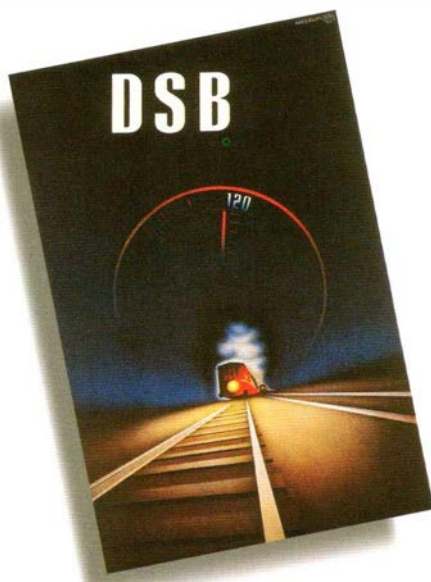


Det kan Automobilene da endelig ikke præstere, siger Generaldirektøren med et svedent Smil. (...) Naar de paagældende Tog er indkørt, vil man antagelig gaa videre og anskaffe flere lignende Enheder, som ef-terhaanden vil afløse yderligere en Del af Damptogene i Dagtrafikken. De vil derfor antagelig i nogen Grad betyde en Revolution i Jernbanedriften". Med sans for det PR-mæssige havde Knutzen meddelt, at det nye tog ville blive navngivet - en praksis der var almindelig for store, hurtige tog ude i Europa. Han foreslog selv "Kronjyden" og "Vestekspresen", men efterlyste andre ideer fra pressen.

Succes'en er hjemme

De fire første lyntogsenheder bestod hver af tre vogne der hvilede på fire boggiere, af hvilke de to midterste var fællesboggie for midtervognen (AA-vognen) og de to yderste vogne (MS-vognen). Desuden bar fællesboggiene togets banemotorer. Hver ydervogn var forsynet med to Frichs dieselmotorer på hver 250 Hk anbragt side om side på den yderste boggie. Alle motorerne kunne styres fra førerrummene via et elektrisk anlæg, der også gjorde det muligt at sammenkøre to lyntogsenheder. Lyntogene blev literet MS-AA-MS, og fik en maksimalhastighed på 120 km/t, men under prøvekørsler har toget dog præsteret 163 km/t! I den ene motorvogn indrettedes en restaurationsafdeling med plads til 12 passagerer, og i tilknytning hertil et køkken med elektriske kogeplader, vandvarmer og frysemaskiner. I den anden motorvogn var den tilsvarende plads udnyttet til et rejsegodsrum. Togene var fra starten forsynet med tryklufsbremse, der virkede via tromlebremser. Desuden var togene udstyret med elektromagnetisk skinnebremse til katastrofeopbremsning.

Kørslen med Lyntog mellem København og Jylland påbegyndtes dagen efter Lillebæltsbroens åbning 14. maj 1935 og blev fra starten en ubetinget succes. Passagererne var fri for at skifte ved færgen, og rejsetiderne blev forkortet væsentligt, dels på grund af den høje maksimalhastighed på 120 km/t og dels fordi lyntogene skiftede kørselsretning på stationerne i Fredericia, Århus, Langå og Randers uden tidskrævende maskinløb. Imidlertid var pladsudbudet ikke særligt stort, og de første Lyntogsløb (Kronjyden, Vestjyden og Østjyden) var primært orienteret omkring København, idet togene om morgenen udgik fra og om aftenen returnerede til Hovedstaden. Der rejste sig derfor efter få måneder et krav om morgenforbindelser fra og aftenforbindelser til Jylland.



Tekniske data for trevognslyntog:

Bygget 1935 af Scandia / FRICHS A/S
 4 dieselmotorer á 250 HK
 4 x 6 cylindre
 boring 185 / slag 260
 1000 o/min.
 4 banemotorer
 Trykluftbremse virkende på tromlebremse
 Elektrisk skinnebremse
 Koksfyret varmtvandsanlæg
 Taravægt 137,8 tons
 Antal siddepladser:
 AA: 36 1. Klasse
 16 2. Klasse

MS: 52 2. Klasse
 Samt i den ene MS-vogn en bar med 12 pladser
 Oprangering: MS-AA-MS

Tekniske data for firevognslyntog:

Bygget 1937 af Scandia / FRICHS A/S
 4 dieselmotorer á 250 HK
 4 x 6 cylindre
 Boring 185 / slag 260
 1000 o/min.
 4 banemotorer
 Trykluftbremse virkende på tromlebremse
 Elektrisk skinnebremse
 Koksfyret varmtvandsanlæg
 Taravægt 176,6 tons
 Antal siddepladser:
 AB: 42 1. Klasse
 8 2. Klasse
 FJ: 76 2. Klasse
 MB: 40 2. Klasse samt i den ene MB-vogn en bar med 16 pladser.

I den anden MB-vogn et rejsegodsrum; 1,7 tons
 Oprangering: MB-AB-FJ-MB

Fortegnelse over gammelt lyntogsmateriel:

MS 1-4:	fra 1941 MS 401-404
MS 5-6:	ombygget 1939 til MB 17-18
MS 7-8:	fra 1941 MS 405-406
MB 9-16:	fra 1941 MB 407-414
MB 17-18:	ex. MS 5-6; fra 1941 MB 417-418
AA 911-112:	fra 1941 AA 431-432
AA 913:	ombygget 1939 til AB 919
AA914:	fra 1941 AA 433
AB 915-918:	fra 1941 AB 434-437
AB 919:	ex. AA 913, fra 1941 AB 438
FJ 947-951:	fra 1941 FJ 446-450

For at imødekomme dette lod DSB bygge fire nye lyntog, som leveredes i foråret 1937. De blev for at øge pladsantallet udført som firevognstog, med en længde på knapt 83 meter; den største toglængde sporpladsen på de daværende Storebæltsfærger til- lod. Togene byggedes ligesom de første af vognfabrikken Scandia og A/S Frichs. Motorvognene hvilede på en maskinboggie og en banemotorboggie fælles med en mellemvogn, ligesom på trevognstogene fra 1935; men de to mellemvogne havde i den ene ende, hvor de var sammenkoblet, hver sin løbeboggie. Maskin- anlæget blev udført ganske som i trevognstogene og maksimalhastigheden var den samme. De nye fire- vognstog littedes MB-AB-FJ-MB. Efter en brand i et trevognstog (MS 5-AA 913-MS 6) i december 1938 genopbyggedes dette i 1939 som firevognstog. Om- bygningen fandt sted for at opnå yderligere flere sid- depladser i lyntogene.

Indsættelsen af firevognstogene i 1937 betød væ- sentlige forbedringer. Der var nu forbindelser både morgen og aften til og fra Ålborg (med *Kronjyden* og *Nordjyden*) og Struer over Langå (med *Østjyden* og *Midtjyden*). Endvidere var der morgentog til og aften- forbindelse fra Ringkøbing (med *Vesterhavet*), samt forbindelse til og fra Esbjerg og Englandsbåden (med *Englænderen*). På grund af udbruddet af 2. verdens- krig i september 1939 - med den deraf følgende van- skeligere forsyningssituation - indskrænkedes lyntog- skørslen i vinteren 1939/40. Således kom *Kronjyden* kun til at køre til Ålborg, *Vesterhavet* kun til Esbjerg og *Midtjyden* forkortedes til Skive. Allerede fra den 6. sep- tember 1939 blev *Englænderen* helt indstillet.

Fra den 10. december 1939 ophørte overførslen af lyntog over Storebælt om aftenen på grund af mine- fare, og i tiden 15. januar-10. marts 1940 var lyntogs- driften helt indstillet på grund af isvanskeligheder ved Storebæltsoverfarten. Den definitive indstilling af lyn- togsdriften fandt sted dagen efter besættelsen, altså den 10. april 1940. Under hele krigen stod togene i remise på Helgoland maskindepot, der var blevet op- ført i forbindelse med lyntogenes anskaffelse i 1935.

Igang igen

Ved vinterkøreplanens ikrafttræden den 12. oktober 1945 genoptoges lyntogskørslen i nogenlunde samme omfang som før krigen. Det skete under stor presse- bevågenhed, for lyntogene var fortsat indbegrebet af



hurtige landsdelsforbindelser, og med genoptagelsen af kørslen følte man at tingene atter var ved at blive normale, selv om den øvrige toggang stadig var præ- get af kul- og mangel. Lyntogene måtte dog foreløbigt lægges i en noget langsommere plan end før krigen, baseret på en maksimalhastighed på 100 km/t mod normalt 120 km/t, af hensyn til de under be-

Et formfuldent togsæt på en af landets vel nok smukkeste jernbanebroer. Begge dele er i dag forsvundet. MB-sæt med regionaltog på Kystbanen passerer her Strandmøllebroen i efteråret 1973, få dage efter er det hele forbi ...

Foto: Lars Rönnow Larsen



En af de gamle lyntogs mere særprægede aftægstopgaver var fremførslen af "Neptun" mellem København H og Berlin. DSB måtte i tidsrummet fra sommeren 1968 fremtil vinteren 1973 hver anden dag stille med materiel til forbindelsen og to MS-enheder blev derfor udstyret med triangellys for at opfylde Deutsche Reichsbahn's signalreglement. Her ses Ms 401 på Berlin Zoologischer Garten den 6. juni 1973. I dag henstår togsættet på jernbanemuseet i Odense i miserabel stand!

Foto: John Christensen

Udover kørsel af almindelige persontog på Kystbanen, optrådte de som her også på Nordvestbanen. Ms 409 med persontog 729, har netop krydset en østgående Mo-stamme i Tølløse, og sætter her igang mod Holbæk en martsdag i 1973.

Foto: John Christensen



sættelsen skete beskadigelser af spor og sikringsanlæg på visse strækninger og stationer. Først i 1947 begyndte lyntogene at køre 120 km/t som før krig.

Først fra vinterkøreplanen 1946 kom *Englænderen* atter i løb, men dette tog blev fra sommeren 1947 ikke længere kørt med lyntogsmateriel, idet en omlægning af sejlplanen for Englandsbådene betød at det ville være nødvendigt med to stammer i drift. I stedet blev *Englænderen* nu fremført af to MO-vogne + to eller tre personvogne, og sådanne MO-fremførte lyntog kom der efterhånden flere af. I sommeren 1948 indsatte således et nyt lyntogspar (*Sønderjyden*) mellem Sønderborg og København. Toget løb kun tre gange om ugen, idet det blev kørt med MO-materiel fra *Englænderen*, der visse ugedage kun behøvede én stamme i drift.

Fra sommeren 1949 kom der endnu et nyt lyntogs-løb fremført af MO-materiel (*Uldjyden*), og samtidig fik en del af de tidligere lyntog nye navne for at opnå en systematisk navngivning. Princippet var, at lyntog, der udgik fra København om morgenen, fik et navn, der karakteriserede togets mål, mens de tog, der udgik fra jyske stationer om morgenen, fik et navn, hvori endelsen "jyden" indgik. Halvtresserne bragte ikke større ændringer i lyntogskørslen; dog kunne *Uldjyden* fra sommeren 1955 køres med lyntogsmateriel, idet en mere rationel omløbsplan for MS/MB materiellet blev etableret.

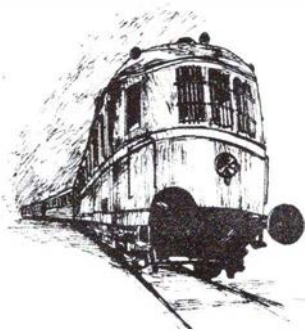
På aftægt

I starten af tresserne, hvor fly- og bilkonkurrencen for alvor blev mærkbar, begyndte DSB at overveje nye lyntogsenheder. Betegnelsen "lyntog" var blevet et begreb hos de rejsende, og for DSB var det af stor betydning, at betegnelsen stadig kunne stå for hurtige og komfortable tog, men det kunne togene fra 1930'erne trods løbende forbedringer og moderniseringer ikke mere leve op til. For at spare et omfattende projekteringsarbejde, og for at kunne bygge på allerede opnåede driftserfaringer, undersøgte man mulighederne for indkøb af nyt materiel i udlandet. Valget faldt, efter prøvekørsler i Danmark i 1961, på de tyske forbundsbaners (DB) VT 11.5, en diesel-hydraulisk motorvogn-

Parade på maskindepot Helgoland med MA, MS og MB lyntog, i efteråret 1973, få dage før de gamle og nedslidte togsæt tages ud af driften.

Foto: Lars Rönnow Larsen





senhed, bygget til TEE- togtrafikken. Der blev foretaget en del ændringer, således at togene kunne overføres med færger og deles undervejs. De to første af de nye MA-lyntog blev indsat i sommeren 1963 og erstattede fire MS/MB-løb (*Limfjorden/Vendsyssel* og *Nordjyden/Nordvestjyden*). De tiloversblevne MS/MB-enheder indsattes i tre nye lyntogspår mellem København og Århus, samt en kort overgang i iltog mellem København-Nykøbing FI/Nakskov.

Trods mange tekniske begyndervanskeligheder, der medførte, at de gamle lyntog ofte måtte indsættes i MA-togenes løb, bestilte DSB endnu tre sæt MA-tog til levering i 1966. De blev indsat i løb mellem København og Sønderjylland/Vestkysten, hvorved disse landsdele fik to daglige lyntogsforbindelser i stedet for kun én. Først da ophørte brugen af MO-vogne i lyntogsløb, idet de gamle lyntogs akseltryk var for højt til at de kunne benyttes på strækningen Tinglev-Sønderborg i lyntoget Sønderjyden.

Allerede i 1965 var der sket en ændring i DSBs hidtidige politik, idet lyntoget *Uldjyden* var blevet lokomotivfremført. Diesellokomotiverne, moderne personvogne og større færger på Storebælt havde gjort denne udvikling mulig. Dog etableredes samtidig et nyt lyntogspår (*Gudenåen*) mellem København og Skanderborg-Herning ved indsættelse af to MB-lyntog. Disse benyttes samtidig i il- og persontog på strækningen Herning-Struer-Langå-Århus.

Lyntogsulykken ved Odense den 10. September 1967 medførte, at lyntoget *Nordjyden* atter måtte fremføres af MS/MB-materiel, mens lyntogene *Aros* og *Lillebælt/Storebælt* fremførtes af diesellokomotiver. Først efter nyleveringer og reparationer kunne der i sommeren 1968 indsættes MA-halvtog i Frederikshavnsdelen, og i den efterfølgende vinter i Struerdelen. Fra sommeren 1968 blev lyntogene mellem København og Århus lokomotivfremførte, og alle efterfølgende etablerede lyntogsløb startede ligeledes lokomotivfremført. Som det sidste lyntog kørtes *Gudenåen* indtil maj 1970 med gammelt lyntogsmateriel.

Imidlertid kom to MS-enheder atter til ære og værdighed fra sommeren 1968, da DSB fremover hver anden dag skulle stille materiel til eksprestoget "*Neptun*", København-Berlin. De to tog forsynedes med ekstra frontlanterner (af hensyn til Deutsche Reichbahn's signalreglement), der monteredes i særtogspladeholderne. Forinden var de karakteristiske gitre for frontvinduene fjernet, og splintfri glas indsat i stedet. Fra 1970 udrangeredes en del MS/MB-lyntog gradvis, men da DSB fra sommeren 1971 skulle stille materiel til *Neptun* alle dage, blev et MB-lyntog ændret i lighed med de to MS-tog. Men da "*Neptun*" fra vinteren 1973 definitivt erstattedes af lokomotivfremførte tog, udrangeredes de tilbageværende tre enheder. Da var det forbi med "de gamle lyntog", der for de rejsende havde været indbegrebet af hurtighed og komfort og teknisk betegnede noget af det ypperste jernbanemateriel, der er udviklet i Danmark. Heldigvis blev et togsæt bevaret ved Jernbanemuseet i Odense og det kunne - omend skubbet af et diesellokomotiv - deltage i festlighederne ved Lillebæltsbroens 50 års jubilæum i maj 1985.

Lyntogenes løb 1935-1968

Følgende oversigt omhandler alle ikke lokomotivtrukne lyntog i perioden. Lyntogene er anført i alfabetisk orden, og for hvert tog er anført alle ændringer i togets løb. Når intet andet er anført løber toget over nævnte strækning i begge retninger, men først i den anførte retning, således at den station, som toget udgår fra om morgenen er anført først.

Signaturerne i oversigten betyder:

S: Sommerkøreplanens i-krafttræden
V: Ved vinterkøreplanens i-krafttræden
Stednavn: Station, hvor toget deles henholdsvis samles
MA-lyntog: Toget fremføres med MA-materiel
Hv: Hverdag
S & H.: Søn- og helligdage

AROS

s63 København-Århus
s68 Lokomotivfremført

Englænderen

s37 København-Esbjerg
6. september 39: indstillet
v46 København-Esbjerg (kun visse dage)
s47 ophører brug af lyntogsmateriel. Køres herefter med to MO.
s51 indsættes MK/FK-Ac-CAR-Ad/Ay-MO.
s53 udgår spisevognen.
v53 indsættes spisevognen igen.
s54 udgår spisevognen definitivt.
s61 benævnes toget eksprestog og bliver lokomotivfremført.

Gudenåen

s65 København-Skanderborg-Silkeborg-Herning. (to stk. MB i løb). Materiel benyttes i tog Herning-Struer-Langå-Århus.
s70 Lokomotivfremført

Kongeåen

s66 København-Fredericia-Kolding-Sønderborg/Esbjerg-Struer. (MA-lyntog erstatter, derefter navnet *Vesterhavet*).

Kronjyden

s35 København-Ålborg.
s38 København-Frederikshavn.
v39 Indstillet den 10. April 1940.
v45 København-Ålborg.
v46 København-Frederikshavn.
s49 Indstillet, erstattet af *Vendsyssel*.

Lillebælt

s63 Århus-København (modsat retning: *Storebælt*).
Kun Hv.
s68 Lokomotivfremført

Limfjorden

s49 København-Langå-Struer, erstatter *Østjyden*.
s63 MA-lyntog: København-Langå-Struer/Frederikshavn, erstatter *Vendsyssel*.

Midtjyden

s39 Struer-Langå-København.
v39 Indskrænket/indstillet den 10. April 1940.
v45 Struer-Langå-København.
v46 Holstebro-Langå-København.
s49 Indstillet, erstattes af *Nordvestjyden*.

Nordjyden

s37 Ålborg-København.
v39 Indskrænket/indstillet den 10. April 1940.

v45 Ålborg-København.
s56 Frederikshavn-København.
s63 MA-lyntog (juni): Frederikshavn/Struer-Langå-København, erstatter *Nordvestjyden*.
v63 Struerdelen køres lørdag og S.&H. til Holstebro.

Nordvestjyden

s49 Struer-Langå-København. (Fra København dog videre til Holstebro).
s58 Kun videre til Holstebro nat efter lørdage.
s63 Indstillet, erstattet af *Nordjyden*.

Storebælt

s63 Århus-København. (Modsat retning; *Lillebælt*).
Kun Hv.
s68 Lokomotivfremført

Sydvestjyden

s66 Struer-Esbjerg/Sønderborg-Kolding-Fredericia-København. MA-lyntog; erstatter *Sønderjyden*.

Sønderjyden

s48 Sønderborg-København. (Visse dage MO-materiel fælles med *Englænderen*).
s49 Sønderborg-/Tønder-Tinglev-København. (Kun fire ugedage; øvrige benyttes materiel i *Uldjyden*). Oprangering: MO-Avm-Avm-MO.
s50 Køres sammen med *Uldjyden*. (Struer-/Sønderborg-Fredericia-København (løber alle dage). Oprangering: MO-Avm (-Avm-MO).
s55 Sønderborg-/Tønder-Tinglev-København. (*Uldjyden* køres med MS/MB-materiel). Oprangering: MO(k)-Ac-Cc-MO-fra Tønder.
s59 Oprangering: MO(k)-Ac-BI-MO-fra Tønder.
s66 Indstillet, erstattet af *Sydvestjyden*.

Uldjyden

s49 Struer-Herning-Vejle-København. (Kun tre ugedage, øvrige dage benyttes materiel i *Sønderjyden*). Oprangering: MO-Avm (-Avm-MO).
s50 Køres sammen med *Sønderjyden*: (Sønderborg)-Struer-Herning-Fredericia-København. (Løber alle dage). Oprangering: MO-Avm (-Avm-MO).
s55 Struer-Herning-København. Køres med MS/MB-lyntog.
s59 Thisted-Struer-Herning-København.
s60 Lokomotivfremført.

Vendsyssel

s49 København-Frederikshavn, erstatter *Kronjyden*.
s63 Indstillet.

Vesterhavet

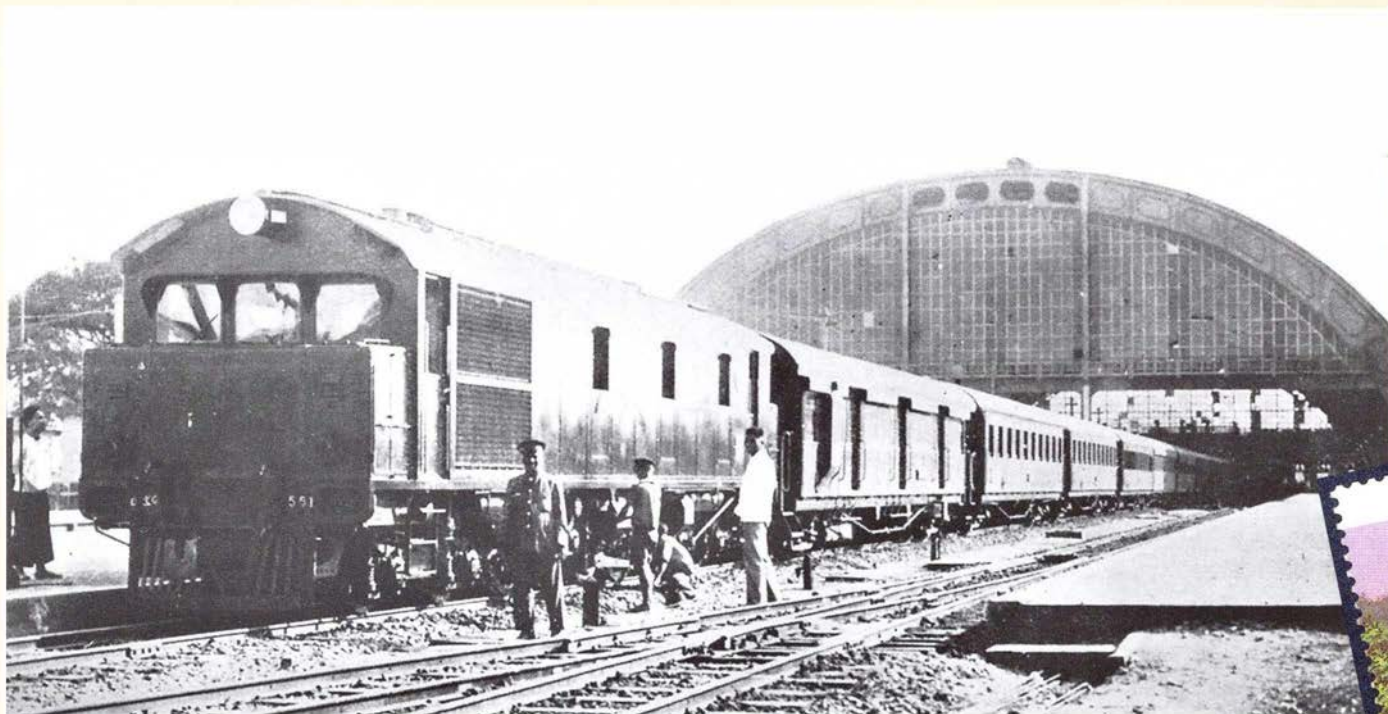
s37 København-Esbjerg-Ringkøbing.
v39 Indskrænket, indstillet den 10. April 1940.
v45 København-Esbjerg-Ringkøbing.
s46 København-Esbjerg-Holstebro.
v46 København-Esbjerg-Struer.
s66 Indstillet, erstattet af *Kongeåen*.

Vestjyden

s35 København-Esbjerg.
S37 Indstillet, erstattet af *Vesterhavet*.

Østjyden

s35 København-Århus
s36 Hv.: København-Langå-Struer. S.&H.: København-Randers.
s37 København-Langå-Struer.
v39 Indstillet den 10. April 1940.
v45 København-Langå-Struer.
s49 Indstillet, erstattet af *Limfjorden*.
s63 København-Århus.
s68 Lokomotivfremført



Af Asger Christiansen

Mellem rismarker og t

2. del

Fint besøg i Århus

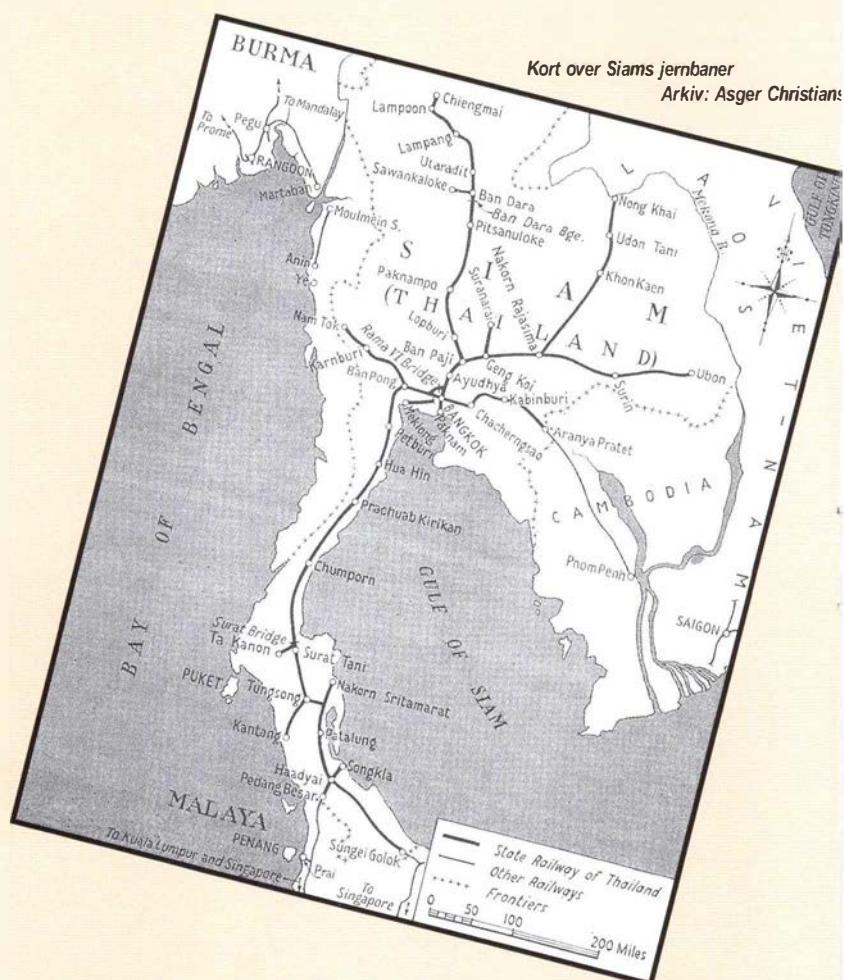
Mens de to første Frichs-lokomotiver var på vej med ØK-skibet "Meonia" fra Århus til Siam, kom der i august 1931 prominente gæster til Jylland. De siamesiske statsbaners (RSR) generaldirektør Phya Sarasastra og den nye RSR-værkstedschef, Prah Suwabhand Bidyakar, ankom med skib til Esbjerg fra London. De to mænd og deres hustruer samt flere RSR-ingeniører blev modtaget af direktør Peter Due-Petersen fra Frichs. Næste dag var der kørsel med DSB diesellokomotiv til Fredericia og Lillebælt, hvor man så anlægsarbejdet til den kommende Lillebæltsbro. Den første sænkekasse var søsat, og de høje brobuer på land var ved at tage form. Med tog gik det til Århus, hvor selskabet boede de næste dage. Phra Suwabhand og RSR-ingeniørerne mødtes med ansatte fra Frichs for at diskutere konstruktionen af motorvognene type RM. Under en rundvisning på Frichs så man RSR loko 553 køre frem og tilbage i fabriksgården. Der blev også tid til en sejltur på Århus Bugt til Mols og senere på Silkeborgsøerne. Direktør Due-Petersen var voldsomt betaget af Phya Sarasastra (Phya var en adels-titel), der "ikke ønskede at blive kaldt Excellence, men helst ville behandles som et almindeligt Menneske". Efter dagene i Århus rejste gæsterne til København og herfra på udflugter i Nordsjælland, inden Due-Petersen var med en tur i Tivoli. Det siamesiske selskab rejste videre til Sverige, hvor man så værksteder ved Statens Järnvägar samt lokomotivfabrikken Nyquist & Holm i Trollhättan.

Indsættelse i driften

ØK-skibet "Meonia"s sejlads til Siam med de første to lokomotiver 551-552 varede seks uger, og i Bangkok gik man i september 1931 på centralværkstedet Makasan (5 km nordøst for hovedbanegården) straks igang med at samle de to lokomotiver. Derefter skulle de godkendes af "RSR inspektion engineer Robert Sandberg". Måske en dansk ingeniør? Montør P. Møller Nielsen og elektriker Åge Hansen fra Frichs boede på Railway

Kort over Siams jernbaner

Arkiv: Asger Christiansen



Modsatte side: Loko 551 foran The international Express på Bangkoks Hovedbanegård den 2. december 1931. Det var første dag, eksprestoget blev fremført med diesellokomotiv.

Arkiv: Asger Christiansen

Højre: Det danske firma Christiani & Nielsen byggede i 1931 dieselremise ved Bang Sue i Bangkok. Til venstre ses Frichs-motorvogn litra RM, til højre Siams første diesellokomotiv bygget af SLM i 1928. Samme loko ses på frimærket herunder.

Arkiv: Asger Christiansen



templer

Station Hotel, men det var for dyrt, så de skiftede til Rajdhani Hotel. Det forlod de hurtigt på grund af "Støj og Støv". De to mænd lejede da et lille hus, hvor de delvist selv stod for husførelsen. Møller Nielsen havde en "kineserboy" med, når han var på arbejde ved jernbanen.

Loko 551 kunne i midten af oktober 1931 rulle ud på den første, korte prøvetur. Den forløb problemløs, og næste test var en tur med 13 bogievogne til provinshovedstaden Chumphon, 485 km syd for Bangkok. Efter to ugers prøvekørsler gjaldt det en 990 km tur mod syd til Padang Besar ved den malajiske grænse. På denne strækning kørte det vigtige tog The International Express, som var en af årsagerne til købet af diesellokomotiver. Med en togstamme på 14 vogn klarede loko 551 turen med glans. RSRs danskfødte maskinchef Hugo Alfred Krupp Zachariae var med på den fire dage lange tur til grænsen og retur, og han var meget imponeret. En enkelt gang havde 551 svært ved at trække det lange tog. Problemerne opstod i et bjergpas mellem stationerne Ron Phibun og Thung Song; 700 km syd for Bangkok. På vej op til en 400 m lang tunnel havde sporet en stigning på hele 18 promille, så det blev nødvendigt at dele togstammen. Montør Møller Nielsen anbefalede, at RSR fortsat benyttede skydelokomotiv på denne stigning, da der ellers var risiko for overbelastning af diesellokomotiverne.

Et par uger senere afprøvedes nr 551 på en 750 km lang tur fra Bangkok mod nord til Siams næststørste by og tidligere hovedstad Chiangmai. Byen er berømt for sine mere end 300 templer og klostre. Strækningen var anlagt gennem svært tilgængelige egne, som på den



nordligste del havde stærke stigninger på op til 25 promille, høje viadukter og en del tunneller, hvoraf den 1346 m lange Khun Tal tunnel 580 meter over havet var Siams længste. Samme strækning blev kørt tre uger senere. Da lykkedes det med en togstamme på 11 personvogne og en postvogn at klare de 750 km på knapt 19 timer. Det var ny rekord for strækningen; forbedringen var på syv timer. Trafikministeren, prins Purachatra, var med på turen. Ved ankomsten til Chiangmai telegraferede han til maskinchef Zachariae (sygdom havde hindret hans deltagelse) i Bangkok: "Ønsker til lykke med diesellokomotivets vidunderlige præstationer i bjergene og dets ydelser i det hele taget". Turen og telegrammet blev omtalt i flere dagblade. Hjemturen var lige så vellykket. Mens toget kørte langs floder, så passagererne flere gange skovarbejdere, der med hjælp af elefanter skubbende store teaktræstammer ud i vandet. I Phrae-provinsen havde ØK allerede i 1890'erne fået koncession på skovbrug i kæmpestore områder. Turens sidste 485 km mellem Uttaradit og Bangkok blev kørt nonstop.

Også i Danmark blev turen omtalt i begejstrede artikler. Aftenbladet mente, at den siamesiske trafikministers anerkendelse "viser, at vi med vort Arbejde er i Stand til at erobre os en Plads i Handelen derude, selv om der ikke staar Flaade og Soldater bagved". Hentydningen til aggressive kolonimagter var til at få øje på.

En søndag blev den siamesiske konge Prajadhipok inviteret med på en prøvekørsel fra Bangkok op til den gamle kongeby Ayuthaya, en tur på 70 km gennem et fladt landskab. Her dyrkedes bl.a. ris, sukkerrør og annanas. Undervejs forsøgte kongen sig en halv times tid som lokomotivfører. Resten af tiden blev maskinen ført af den siamesiske lokomotivfører Nai Robert Sanguan Chati, der havde været med i Århus. Han talte udmærket engelsk, og montør Møller Nielsen brugte ham derfor ofte som tolk. Ved turens slutning overraskede maskinchef Zachariae en model i skala 1:25 af lokomotivet til kongen. Frichs havde fremstillet flere sådanne modeller. En anden blev givet til Zachariae, der havde den 60 cm lange model stående i sit private hjem. Hans dengang 6-årige søn Hugh husker endnu i 1999, at "vi havde en model af et af diesellokomotiverne.

Den stod på første sal i den indendørs veranda. Jeg elskede at studere den".

De første lokomotiver indsættes

Endelig 2. december 1931 kunne loko 551 ind sættes i ordinær drift med The International Express fra Bangkok mod syd til Padang Besar ved den malajiske grænse; som nævnt en strækning på 990 km. Samme dag blev de fire Scandia-sovevogne indsat i togløbet. Få dage senere var loko nr. 552 klar til ordinær drift, men allerede efter et par uger blev der konstateret revner i motorblokkene på begge lokomotiver. Det blev efterhånden et omfattende problem i alle Frichs-motorer og en del af Sulzer-maskinerne leveret til Siam. I første omgang blev revnerne svejset af en belgisk svejseekspert, der arbejdede ved Siam Electric Co. Det var en vanskelig opgave, for svejseelektroder kunne ikke købes i Siam men måtte skaffes fra Europa. I heldigste fald kunne de nå frem på 12 dage med luftpost.

Der var nu to Frichs-lokomotiver i drift. Der var blot den "mislyd", at 551-552 og de andre loko-

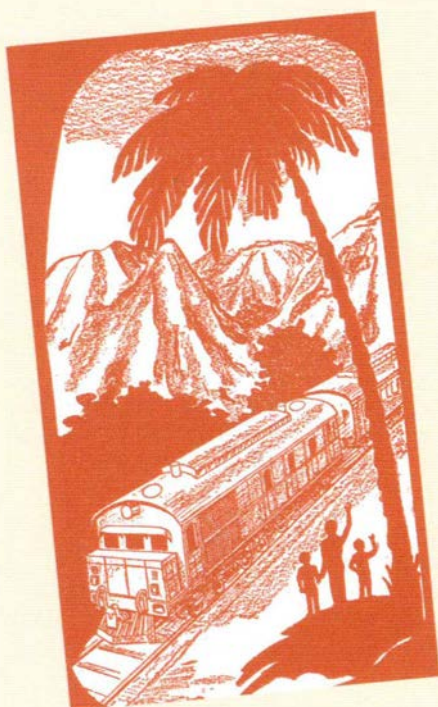
Førerpladsen på 1.000 HK lokomotiv af serien 551-556. Arkiv: Ole Chr. M. Plum





Øverst: Dobbellokomotiv 601 fotograferet under prøvekørsel mellem Frichs og Hammelbanegården i Århus, januar 1932. Foran lokomotivet ses den siamesiske lokomotivfører Nai Cherd Jotikabukkana.

Midt: Jyllands-Posten bragte i 1932 en stor artikel om virksomheden Frichs - naturligvis med en tegning af et diesellokomotiv i Siam.



motiver ifølge kontrakten skulle have været i drift flere måneder tidligere. I Danmark var også Mx 131-132 til DSB forsinkede. De første prøveture med Mx 131 blev kørt mellem Århus og Horsens i slutningen af januar 1932; altså næsten fire måneder efter første prøvekørsel i Siam. I forbindelse med prøveturene arrangerede DSB en lille udstilling på Århus H. Det nye lokomotiv blev omtalt som et af de stærkeste og hurtigste diesellokomotiver i Europa. Udstillingen viste også en model af et 1000 HK RSR-lokomotiv af serien 551-556 og dobbeltlokomotivet 601. Disse modeller tilhører nu Jernbanemuseet i Odense.

Tilbage til Siam. Trods den forsinkede levering, blev de to første lokomotiver vel modtaget ved indsættelsen i landets vigtigste tog, The International Express fra Bangkok til Prai i Malaysia. Ud for Prai (stationen nu forlagt til Butterworth) lå på den anden side af et 3 km smalt stræde den engelske kolonihavn Penang med den vigtige havn Georgetown. Hertil ankom passager- og postskibene fra Europa. Hvis man stod af skibet og valgte eksprestoget fra Prai til Bangkok, sparede flere dage sejlads syd om Malacca-halvøen og Singapore. Der afgik i øvrigt også eksprestog fra Prai mod syd gennem Malaysia via Kuala Lumpur til Singapore.

The International Express var oprangeret af 13 bogievogne inklusiv en spisevogn og tre sovevogne. De øvrige vogne var 2. og 3. classes vogne. Togvægten var 415 tons. En engelsk passager skrev, at spisevognen var "well decorated and well run. The food served is quite good and a well-stocked bar is carried". Før indførelse af dieseldrift blev damplokomotiverne skiftet flere gange undervejs på 1150 km den lange rejse. I alt benyttedes fire loko-

motiver med en samlet besætning på 12 mand. Med indførelse af dieseldrift kunne den lange rejse nu klares med et enkelt lokomotiv. Den døgnlange tur betød, at Frichs-maskinen havde to hold lokomotivfolk hver med to mand. De skiftede hver 8. time, og hviletiden tilbragtes i en kupe i toget.

Efter en ny køreplan kørtes to dobbeltture ugentlig Bangkok-Padang Besar. Rejsetiden for de 990 km blev 22 timer mod tidligere 26 timer. Tidsbesparelsen var en lettelse for passagererne, men gav også den gevinst, at RSR kunne trafikere ruten med blot een togstamme mod tidligere to. Indsættelsen af Sandia-sovevogne betød, at det ikke længere var nødvendigt at leje sovevogne hos de malajiske bannere. Det havde været kostbart, idet RSR foruden vognleje betalte løn til malajiske konduktører, også når de hver uge havde et par overliggerdage i Bangkok.

Efter to måneders dieseldrift af The International Express gik man et skridt videre. Indtil da havde RSR-lokomotiverne kun ført eksprestoget ned til den malajiske grænsestation Padang Besar. Togene havde her en halv times ophold for paskontrol m.m. og imens tilkoblede et pacific damplokomotiv fra Federation Malaya States Railways FMSR. Det trak toget videre til togløbets endestation i Prai ved Penang-øen. Nu ændredes fremgangsmåden, så Frichs-lokomotiverne fortsatte over grænsen og de 160 km til Prai. Eksprestogene ankom hertil torsdage og søndage klokken 18.30. Næste formiddag startede den 26 timer lange returrejse til Bangkok. En enkeltbillet i de fine Scandia-vogne kostede 88 Baht, hvilket svarede til 90 danske kr. Det var næsten to ugers løn for en portør ved en dansk privatbane.

Den malajiske avis "Pinag Gazette" skrev om det nye dieselveidunder, da det første gang ankom til Prai med eksprestoget. De ventende på perronen så toget ankomme tilsyneladende uden lokomotiv og undrede sig. "Where is the engine?", blev journalisten spurgt. Han svarede: "I'm sure I don't know" og skrev i sin artikel: "The object that looked like the front coach was in fact the engine".

Montør Møller Nielsen var med på dette første tog med gennemkørende lokomotiv til Penang for at tage imod sin forlovede; en sygeplejerske fra Århus Kommunehospital. Hun rejste med skib fra Europa og kom nu til Siam for at blive gift. Brylluppet stod en uge senere. Gennem ØKs afdeling i Bangkok fik Frichs arrangeret en gave bestående af tolv sølvkaffeskeer med siamesiske mønstre. Få dage efter brylluppet fik elektriker Åge Hansen stjålet sin tegnebog med 100 Ticals (165 kr), RSR-fripas m.m., mens han arbejdede i Makasan-værkstedet.

Loko 552 i Alor Setar i det nordligste Malaysia undervejs på præsentationsturen til Singapore i maj 1932. Bemærk palmerne.

Alle Arkiv: Asger Christiansen



De sidste udskibninger

I Århus var der travlhed i fabrikshallerne. Alle lokomotiverne 551-556 var udskibet, men 554-556 var endnu undervejs på ØK-skibet "Fiona" sammen med de to første motorvogne RM 11-12. Dobbeltlokomotivet 601 var næsten færdigt, og snart startede prøvekørslerne ad sporet ind mod Hammelbanegården. RSR-lokomotivfører Nai Cherd Jotikabukkana fulgte det hele. Februar 1932 kunne fabrikkens fotograf tage billeder ved drejeskiven i fabriksgården. Her havde man opstillet dobbeltlokomotivet 601, motorvogn RM 15 samt den færdige men endnu ikke leverede Mx 132 til DSB.

Hos RSR var man irriterede over forsinkelserne i Danmark og rykkede flere gange for levering af de sidste enheder. Endelig 9. marts 1932 kunne Frichs laste de adskilte dele til loko 601 og RM 15-16 i et ØK-skib. Nr. 601 fyldte ikke mindre end 433 m³ i nedpakket stand. Afsendelsen var stærkt forsinket i forhold til kontrakten, for 601 skulle have været udskibet syv måneder forinden. Det samme var tilfældet for de to motorvogne. Lokomotivfører Nai Cherd Jotikabukkana fulgte med samme skib efter godt et års ophold i Århus.

Næsten samtidig med afsejlingen nåede "Fiona" til Bangkok med motorvognene RM 11-12. Ved ankomsten viste det sig, at skibets øvrige last af cement havde flyttet sig, og indtrængende regnvand havde forårsaget, at maskindelen af RM 11 var fyldt med støvnet cement. Det viste sig heldigvis, at cementen kunne hamres løs, men uheldet medførte yderligere forsinkelse. RM 11 kunne prøvekøres i midten af marts. En måned senere blev vognen officielt præsenteret ved en tur fra Bangkoks hovedbanegård Hua Lamphong til Klong Rangsit. RM 11 var tilkoblet to bogiepersonvogne. Blandt deltagerne var RSR generaldirektør Phya Sarasastra og maskinchef Zachariae.

Præsentation i Singapore

Da de fem lokomotiver 551-555 var indsat i driften, ønskede RSR og de malajiske statsbaner FMSR at præsentere et Frichs-loko i Singapore, 1935 km syd for Bangkok. Singapore ligger på Malacca-halvøens sydlige punkt og i øvrigt tæt ved ækvator. Den malajiske hovedstrækning nord-syd gennem halvøen til Singapore var anlagt ved århundredeskiftet af federationens forskellige stater under ledelse af engelske ingeniører. Frichs var begejstret for ideen om præsentationsturen, for det var en oplagt mulighed for reklame. Måske kunne turen resultere i ordrer fra de malajiske baner FMSR, der overvejede at anskaffe sine første diesellokomotiver til dets 1.700 km lange strækningssnet.

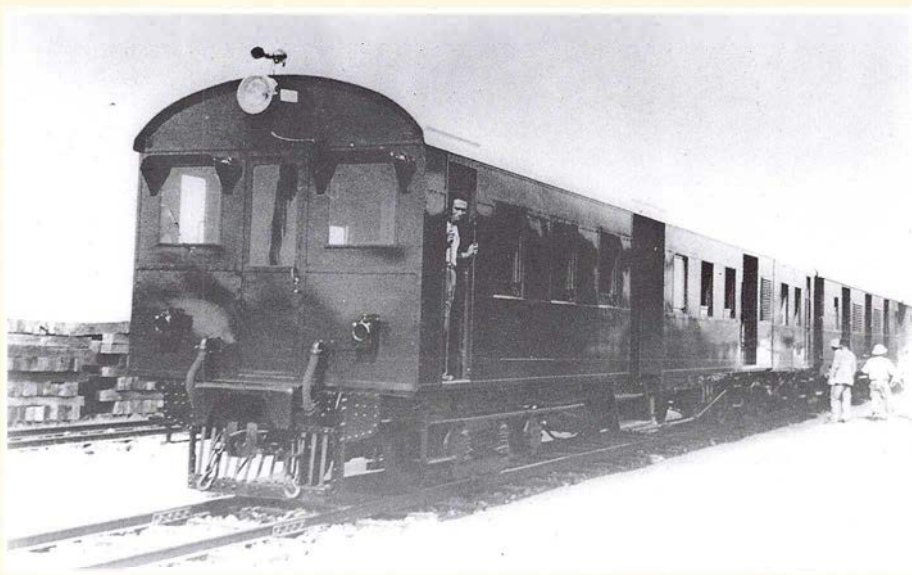
En onsdag eftermiddag i maj 1932 afgik The International Express fra Bangkok trukket af lokomotiv nr. 552. Blandt passagererne i de 14 vogne sås RSR-lokomotivmester Prah Suwabhand Bidyakar (der havde været i Århus året før), maskinchef Zachariae og montør Møller Nielsen. Togets bageste del var trafikministerens, prins Purachatra, to salonvogne. De blev dog frakoblet i Hua Hin, idet prinsen var på vej til et kongeligt sommerpalads dér. På den malajiske grænsestation Padang Besar bød Zachariae velkommen til repræsentanter fra FMSR. Et andet Frichs-lokomotiv (nr. 555) var

sendt i forvejen, så det kunne føre den nordgående International Express tilbage til Bangkok.

På stationen i Prai i Malajsia (ud for øen Penang) blev 552 koblet foran et FMSR-ekspresstog med 12 ordinære vogne samt to salonvogne til FMSR-cheferne. Målet var i første omgang Kuala Lumpur, 390 km mod syd. Toget afgik torsdag aften ved 21-tiden, og nu kørt på FMSR-strækninger, hvor der aldrig tidligere havde kørt diesellokomotiver. Det var rygtedes i forvejen, og toget blev alle steder mødt af mange nysgerrige; selv på Ipoh station som passeredes længe efter midnat. I løbet af natten kørtes gennem fire tunneller samt over bjergpas ved Taiping med 13 promille stigning. Til daglig blev togene her tilkoblet et skydelokomotiv. FMSR havde foreslået samme fremgangsmåde, men det afviste de siamesiske lokomotivfolk og montør Møller-Nielsen. For en sikkerheds skyld holdt FMSR dog et damplo-

under perronhallen på Singapores nye banegård. Der var tilbagelagt 1935 km. Toget var et halvt minut forsinket, men det afviste en af de siamesiske lokomotivfolk, idet han pegede på stationsuret: *"you can never believe a strange clock the first time"*. På perronen stod ansatte fra FMSR foruden mange nysgerrige. Man så også den danske og schweiziske konsul, den siamesiske generalkonsul m.fl. De fleste bar hvide tropehjelme. Maskinchef Zachariae og montør Møller Nielsen spiste i stationens restaurant, inden de trætte gik til ro i FMSRs hovedkvarter. Andre sørgede for, at lokomotivet blev forsynet med dieselolie - i øvrigt for første gang siden afgang fra Bangkok.

Den problemløse tur blev omtalt i byens aviser, bl.a. The Singapore Free Press. Man konkluderede at turen *"was a good record, having regard to the fact that it was a single engine accomplishing what is usually done by three"*.



Leddelt motorvogn RM 11 med personvogne på første officielle præsentationstur i marts 1932. Foto: Møller Nielsen

komotiv klar, men der blev ikke brug for det. I regn og tåge trak Frichs-maskinen det tunge tog over bjergpassene. Repræsentanterne fra FMSR var imponerede. Trafikchefen udtalte, at præstationen *"was an accomplishment out of the ordinary"*.

Tidligt fredag morgen nåede toget til hovedstationen Kuala Lumpur i delstaten Selangor. Byen var hjemsted for FMSRs administration, der befandt sig i en prangende bygning i samme mauriske stil som banegården. Om formiddagen var der offentlig adgang til lokomotivet en times tid. Inden afgang blev yderligere to vogne koblet til, så toget nu bestod af 14 bogievogne. Der var endnu 395 km til Singapore, og på vej syd på stod flere FMSR-ledere på toget. Syd for Kuala Lumpur kørtes gennem delstaten Johore i et kuperet landskab med mange stigninger på op til 10 promille. Delstatens sultan var en dattersøn af den danske købmænd, skipper og eventyrer Mads Lange fra Rudkøbing (!). Sultanens tigerjagter i de vidtstrakte jungleområder var berømte. I junglen levede også flokke af vilde elefanter. Den sidste del af turen gik gennem kæmpestore sago- og gummplantager.

50 timer efter afgang fra Bangkok rullede toget fredag aften ved 18-tiden over den lange dæmning til den engelske kronkoloni Singapore-øen (en del af Straits Settlements) og ind

På facaden af en avisredaktion hang en stor plakat med dagens vigtigste overskrift: *"Diesel on FMSR"*. Så stor en sensation var et diesellokomotiv i Asien.

Næste formiddag var Frichs-lokomotivet udstillet på stationen i en times tid. Perronen var sort af mennesker, og Singapores engelske guvernør, Sir Cecil Clementi, fik forevist lokomotivet af maskinchef Zachariae på en kort tur ud ad linien. Det blev filmet af RSR-værkstedschef Phra Suwabhand, inden man kort før middag forlod Singapore foran et nordgående person- og posttog. I Kuala Lumpur gjordes holdt nogle timer, mens lokomotivet blev eftersat. Imens spiste Zachariae middag med det danske ægtepar Steen Sehested og frue, der tidligere havde boet i Bangkok. Sehested havde nu et ingeniørfirma i Singapore.

Resten af rejsen forløb uden episoder, bortset fra at lokomotivet kørte en ko ihjel nær Bangkok. Hertil nåede man tirsdag aften, næsten en uge efter turens start. Der var kørt 3.900 km uden problemer, hvilket gav genlyd i tekniske kredse verden over. Aviserne i Århus fortalte selvfølgelig begejstret om denne succes for byens store og nu verdensberømte virksomhed. Straks efter publicerede fabrikkens selv en firesidet, engelsksproget *"FRICHS Bulletin No. 1"* der var *"published by Frichs Locomotive Works, established 1854, Aarhus Denmark"*.

I løbet af de næste to år fulgte yderligere tre numre, der hovedsageligt bestod af avisartikler fra Siam om Frichs-lokomotiverne. Særligt turen til Singapore blev omtalt, og sådan fortsatte det. I årevis var det en selvfølge, at enhver omtale af Frichs indeholdt historien om de siamesiske lokomotiver samt turen til Singapore. Jyllands-Posten bragte en helsides artikel under overskriften „En jydsk Virksomhed hvis Fabrikata kendes Verden over“.

Siameserne protesterer

I løbet af februar-marts 1932 blev de sidste fire motorvogne RM 13-16 og dobbeltlokomotivet 601 som nævnt udsendt fra Århus. I forhold til kontrakten skete det med forsinkelse på op mod 8 måneder. RSR var kun villig til at se bort fra en lille del af forsinkelsen, da den kunne tilskrives problemerne med broen over Århus Å (se første del af artiklen). RSR kunne kræve nedslag i prisen, og det gjorde man, for løftet om hurtig levering havde været medvirkende til RSRs valg af Frichs. På grundlag af klausuler i kontrakten ønskede RSR den samlede pris beskåret med 200.000 kr. Det var en formue, og hos Frichs var man chokerede. I forvejen var der problemer med ordrens rentabilitet. Frichs havde accepteret en fast pris i engelske pund sterling, men pundet blev devalueret efter kontraktens indgåelse. Frichs

lejligheden og allierede sig med flere hærenheder, mens kongeparret var på ferie i den fashionable badeby Hua Hin, 200 km syd for Bangkok. Betegnelsen Peoples Party antyder en folkelig opstand. Det var det dog ikke, men snarere et regulært militærkup.

Man ønskede kong Prajadhipoks (Rama VII), enevældige magt erstattet med demokrati. Hvis Prajadhipok accepterede det, kunne han blive på tronen. Revolutionen forløb nogenlunde fredeligt. Selv om gaderne var fyldte med tanks og soldater med maskingeværer, var der kun få døde. I Bangkok blev der fundet skudhuller i vognkassen på to af Frichs-lokomotiverne. Trafikminister prins Purachatra var en kort overgang arresteret af oprørerne. Få dage senere accepterede kongen indførelse af en vis form for demokrati, så monarkiet fortsatte med indskænkede beføjelser. Maskinchef Zachariae skrev senere til Frichs: *„Diesel Lokomotiverne var nyttige i de første Dage af Revolutionen, idet de nye Ledere fra Peoples Party altid forlangte Dieseltog, naar de bestilte Særtog“*. Prinsen af Nagor Svarga blev landsforvist sammen med sin familie. De blev kørt til den malajsiske grænse i et særtog trukket af Frichs-loko 556.

I månederne inden revolutionen var der konstateret mange revner i motorblokkene på lokomotiverne 551-556 og de seks Sulzer-maski-

siamesiske ledere ved RSR. Udenlandske lokomotivfolk, formænd og andre ledere blev opsagt.

Som den eneste udenlandske chef blev maskinchef Zachariae ikke fyret, men han var træt af politik. 52-årige Zachariae havde været meget glad for og knyttet til prins Purachatra, der nu ikke længere var hans chef. Prinsen kom jævnligt i Zachariaes hjem, hvor han bl.a. smagte Hirschsprung-cigarer, som Frichs havde sendt ud til Zachariae. To måneder efter revolutionen skrev Zachariae: *„Det er muligt, at jeg selv trækker mig tilbage i nær Fremtid. Jeg kan kun sige, at jeg haaber det“*. Han havde arbejdet 25 år i Siam.

De sidste tages i drift

Samtidig med revolutionen gik man i Bangkok i gang med at samle den sidste leverance fra Frichs. I første omgang koncentrerede man sig om motorvognene RM 13-16, der i løbet af sommeren blev prøvekørt og indsat i driften. Det vides at to vogne kom i drift mellem Bangkok-Noi (på vestbredden af Menam-floden) og Nakhon-Pathom; en strækning på godt 60 km. På den nordlige strækning fra Bangkok mod Chiangmai kørte RM-vogne op til Bam Phachi, 100 km fra hovedstaden. Driftsudgifterne for litra RM var så små i forhold til damptog, at billetpriserne på de nævnte strækninger blev nedsat.

Monteringen af dobbeltlokomotivet 601 trak ud, da der ikke var plads i Makasan værkstederne. I begyndelsen af august kunne den første prøvekørsel så endelig foretages. To uger senere blev 601 indsat på strækningen Bangkok-Chiangmai med persontog. Først et par måneder senere blev lokomotivet benyttet til sit egentlige formål som godstogsmaskine. En periode foregik det på den 485 km lange strækning fra Bangkok mod syd til Chumphon.

1. november 1932 blev motorvogn RM 16 som den sidste Frichs-enhed indsat i ordinær drift. Elektriker Åge Hansen og montør Møller Nielsens opgave med samling og prøvekørsler var fuldført. Møller Nielsens samarbejde med både de siamesiske ansatte og maskinchef Zachariae havde været ganske problemfyldt. Zachariae var meget utilfreds med Møller Nielsen, som han anså for uerfaren samt usmidig og påståelig - også når siameserne tydeligvis havde ret. Møller Nielsen havde ikke tillid til siamesiske håndværkere. Situationen blev så spændt, at de kun udførte vedligeholdelse og reparationer, når Møller Nielsen eller Åge Hansen var tilstede. Det gav selvfølgelig store forsinkelser. Zachariae anså Møller Nielsens indsats som utilstrækkeligt for RSR og dårlig reklame for Frichs.

Frichs var heller ikke tilfreds. Man mente, at Møller Nielsen sendte for få rapporter og stort set ingen fotografier hjem til Århus. Dem havde virksomheden hårdt brugt for til salgsmateriale, for interessen for Siam-lokomotiverne var enorm. Men opfordringerne til Møller Nielsen om at hyre en fotograf var nærmest forgæves. I Århus modtog man kun en håndfuld dårlige småbilleder taget af Møller Nielsen selv. Mange baneselskaber i både Østen og Europa efterlyste oplysninger. RSR fik besøg af repræsentanter fra både Malajsia, Java, Indien, Fransk Indokina, Holland m.fl. for at se diesel-lokomotiverne i drift.



På Bangkoks hovedbanegård Hua Lamphong holder dobbeltlokomotiv 601 klar til dets første tur med ordinært tog august 1932.
Foto: Møller Nielsen

krævede kompensation for kurstab, der beløb sig til ca. 200.000 kr. Det var altså udsigt til et tab på i alt ca. 400.000 kr - svarende til 10% af den samlede kontraktsum. Det forventede tab ville i nutidens priser svare til 30-40 mill. kr. Situationen tog hårdt på direktør Peter Due-Petersen, der samtidig blev ramt af sygdom under et ophold i London. Inden konflikten med RSR var afklaret, skete der store ændringer i Siam.

Revolution i Siam

En måned efter turen til Singapore og to uger efter RSR-kravet om prisreduktion var alle lokos nr. 551-556 indsat i driften. Det samme var motorvognene RM 11-12, mens dobbeltlokomotivet 601 og de resterende fire motorvogne var under montering i Bangkok. På dette tidspunkt udbrød der uroligheder i Siam. Landet var ramt af den internationale økonomiske krise, årets rishøst var ualmindelig dårlig, der var overproduktion af gummi, og mange embedsmænd m.fl. måtte acceptere lønreduktioner. Det udløste utilfredshed. Peoples Party greb

an. Montør Møller Nielsen skrev hjem til Århus: *„Det er min Pligt at fortælle, at Banernes egne Ingeniører er højst utilfredse med de mange Lækager i Motorerne og benytter enhver Lejlighed til at fortælle mig, hvor meget Trouble Dieseldrift giver, og hvor uegnet denne er for Siam. Det siges saa galt, at den inderste Aarsag til Revolutionen var Anskaffelsen af Diesellokomotiver“*.

Revolutionen fik snart konsekvenser hos RSR. Prins Purachatra måtte træde tilbage som trafikminister samt forlade regeringen, og Phya Sarasatra blev afsat som generaldirektør for RSR. Han mente selv, at anskaffelsen af de dyre diesellokomotiver var medvirkende til hans afskedigelse. Chefen for centralværkstedet, Phra Suvabhand (der havde været med i Århus), var upopulær blandt værkstedernes 700 siamesiske og kinesiske ansatte. De nedlagde arbejdet, gik i procesion til en såkaldt People's Committee og krævede ham fjernet. Efter flere dagets møder, hvor maskinchef Zachariae talte rosende om Suvabhand, blev værkstedschefen fyret. Det samme gjorde 240

I november måned blev konflikten om betalingen til Frichs endelig afklaret. Det siamesiske senat besluttede i samråd med den nye generaldirektør for RSR, Phya Srishtikar Banchong (der havde været i Århus to år tidligere), at opgive kravet om bod pga forsinket levering. Til gengæld fik Frichs ingen kompensation for kurstabet på de 200.000 kr, virksomheden havde fået ved devalueringen af det engelske pund. Frichs havde intet andet valg, end at acceptere beslutningen. Det betød, at ordren til Siam gav underskud. Hvort stort vides ikke.

Zachariae flytter hjem

De store forandringer i Siam fik Zachariae til at beslutte sig. Han ønskede at flytte hjem til Danmark. Et halvt års tid forinden var hans hustru Maria og den 6½ år gamle søn Hugh rejst hjem, så Hugh (senere professor dr. med. ved Marselisborg Hospital i Århus) kunne begynde i en dansk skole. På den ugelange sejltur med ØK-skibet "Selandia" legede Hugh med et mekanisk lokomotiv med tilhørende skinner og vogne. Det var en gave fra Frichs. Da maskinchef Zachariae selv forlod Bangkok med The International Express i november 1932, var flere mødt op i hovedbanegårdens perronhal for at tage afsked. Det var bl.a. montør Møller Nielsen, tidl. RSR-generaldirektør Phya Sarasatra, tidl. RSR-værkstedschef Prah Suvabhand, flere siamesiske ingeniører samt en håndfuld danskere, der arbejdede i Bangkok; bl.a. Svend Jensen fra ØK. Hjemme i Danmark fandt familien en bolig i Østbanegade 17 i København, men det tog lidt tid for Zachariae at finde et nyt job. Et par måneder efter hjemkomsten fik Zachariae besøg af direktør Due-Petersen fra Århus. Han så da de fotografier, som Zachariae selv havde taget af Frichs-lokomotiverne i Siam. Det var første gang, at Due-Petersen så ordentlige fotos derude fra. Han lånte 10 fotos med til Århus, hvor der blev lavet kopiglasplader. Zachariae var i gang med at skrive en artikel om dieseldrift i Siam til det engelske tidsskrift "The Oil Engine". Manuskriptet var håndskrevet, så Due-Petersen fik arrangeret, at en sekretær på Frichs skrev det rent på maskine. - Kort efter blev Zachariae ansat som konsulent for det store, danske entreprenørfirma Kampsax. Det førte til et års ophold i Irans hovedstad Theraeran, idet Kampsax var ved at anlægge den 1400 km lange trans-iranske jernbane.

Problemer og fordele

Møller Nielsen og Åge Hansen var stadig i Bangkok, da RSR ønskede deres assistance under Frichs-materiellets første driftsperiode. For montør Møller Nielsens vedkommende aftaltes, at han blev i Bangkok op til 12 måneder efter den sidste prøvekørsel. Elektriker Åge Hansen rejste hjem til Danmark i marts 1933 efter 1½ år i Siam. RSR havde tilbudt ham et fast job, men det havde han efter revolutions-tidens turbulens absolut ikke lyst til. Møller Nielsen blev i Bangkok i endnu syv måneder, og der var nok at lave i den resterende tid.

Udover banale "børnesygdomme" var revnede motorblokke, stempler og topstykker et tilbagevendende problem, både på lokomotiver og motorvogne. Møller Nielsen måtte igen og igen aflægge rapport til RSR og forklare de mange revner. Når forklaringerne var godtaget - omend med en del skepsis - måtte Møller Nielsen koordinere reparationerne, rekvirering af reser-



Persontog med loko 554 i den bjergrige del af det nordlige Siam.

Arkiv: Ole-Chr. M. Plum

vedele fra Århus, skrive rapport hjem til Frichs osv. Det gav lange arbejdsdage. Afstanden til Europa gjorde naturligvis fremskaffelse af reservedele til en langsommelig affære. Selv om Møller Nielsen valgte den dyre luftpost til smådele, gik der uger og måneder, før større reservedele - f.eks. topstykker og stempler - nåede frem til Bangkok med skib. Foruden motorproblemer opstod der et par nedbrud på banemotorerne. Det gav vanskeligheder for værkstedspersonalet, for det var meget besværligt at udskifte banemotorerne.

Bortset fra de nævnte problemer, var RSR dog glade for indførelse af dieseldrift. Frichs-maskinerne viste sig 50% billigere i drift og vedligeholdelse end damplokomotiver. Brændstofforbruget var lavt, og der var kun to mand på dieselmaskinerne mod tre mand på damplokomotiverne, da træfyring krævede to fyrbødere. De stærke diesellokomotiver gjorde det muligt både at holde køreplanerne og nedsætte køretiderne i forhold til dampdrift. Et andet plus var, at dieseldrift ikke gav kulrøg og damp, der trængte ind i personvognene og generede passagererne.

I de første år kørte lokomotiverne 551-556 op mod 80.000 km årligt. Maskinerne brugtes ofte til særtog med 12-14 bogievogne for turister fra Bangkok til og fra Padang Besar ved den malajiske grænse. Andre særtog gik mod øst til Aranyaprathet ved grænsen. Herfra var det

muligt at fortsætte med tog til Canbodias hovedstad Phnom Penh. Ved religiøse højtider kørtes særtog fra Bangkok mod nord til den tidligere hovedstad Chiangmai. Når kongefamilien rejste med særtog, skete det som oftest med to Frichs-lokomotiver i forspand. Motorvognene RM 11-16 kørte på de strækninger, der i flere retninger udgik fra Bangkok; bl.a. til Ayuthaya 70 km nord for hovedstaden. Dobbeltilokomotivet 601 blev af ukendte årsager mest benyttet til persontog, selvom om det var konstrueret med henblik på godstog.

Efter to års ophold i Siam var Møller Nielsen ved at være træt af forholdene og den store arbejdsbyrde. Han bad gentagne gange om at få en uges ferie, men det blev ikke imødekommet af RSR. Møller Nielsens danske hustru havde fået nok, og ønskede at vende hjem til Danmark. Frichs gik i gang med at finde en afløser for Møller Nielsen, men planen blev aldrig til noget. Til sidst krævede Møller Nielsen, at hans månedsløn på 400 kr blev hævet, hvis han skulle blive i Siam. RSR var nærmest ligeglade, for de ønskede ganske enkelt ikke at beholde ham. Korrespondancen mellem RSR og Frichs gik gennem ØKs kontor i Bangkok, fordi ØK var agent for Frichs i Siam. ØK var også utilfreds med Møller Nielsen og skrev, at han havde "gjort sin Stilling uholdbar ved sin Mangel på Smidighed og ved Stædighed overfor siameserne, selv naar disse har aabenbar Ret".

Loko 552 fotograferet ved byen Ban Chimpli, ca. 1935.

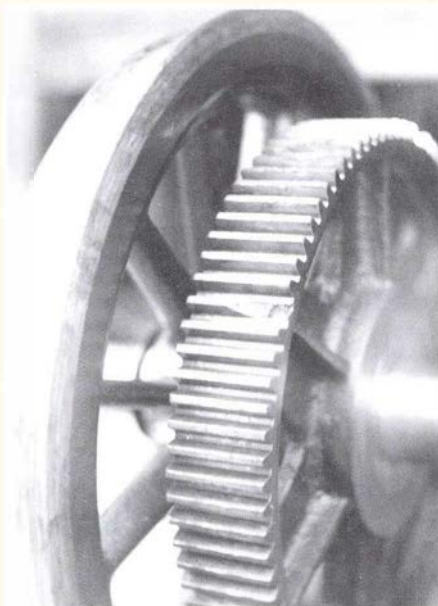
Arkiv: Asger Christiansen



Situation var endt i hårknode, så i oktober 1933 pakkede Møller Nielsen sine ting og forlod RSR. Med sin hustru boede han to uger på hotel i Bangkok, inden parret sejlede med et ØK-skib til Europa. Hjemkommet til Danmark var Møller Nielsen til møde på Frichs i Århus for at fortælle om de to år i Siam. Resultatet blev, at Frichs op sagde Møller Nielsen.

De næste par år blev tilsynet med Frichs-lokomotiverne udført af den schweiziske montør, der havde ansvaret for de samtidigt leverede diesellokomotiver fra Sulzer. Montøren kunne i 1936 meddele, at alle motorblokke på maskinerne 551-556 havde haft revner og alle var svejset 5-6 gange. To motorblokke kunne ikke længere repareres og stod allerede til udskiftning, selv om man regnede med en levetid på mindst 15 år. Hos RSR - hvor der atter var sket store ændringer i ledelsen - var man rasende og tilbageholdt den sidste ratebetaling på 25.000 kr for lokomotiverne. Frichs mente derimod, at RSRs folk ikke evnede at udføre ordentlige svejsninger. En enkelt motorblok blev derfor sendt til Århus for at vise RSR, at ordentlige svejsninger og påsætning af forstærkningsribber kunne udbedre problemerne. Den svejsede motorblok blev sammen med fire nye sendt til Siam. På de leddelte motorvogne Rm 11-16 var der store problemer med motorernes topstykker. I løbet af godt to år konstateredes 28 gange revner i topstykker, hvoraf nogle blev returneret til Frichs.

Juli 1938 opstod der brud på drivakslerne (der oprindelig var leveret af Krupp) på loko 552 og 554. Det var ikke forekommet tidligere, så RSR tog de øvrige lokomotiver ud af drift, indtil årsagen var opklaret. Frichs formodede, at brudene var opstået ved kørsel på strækninger, hvor sporet lå dårligt. På de tilsvarende DSB-lokomotiver Mx 131-132 havde der aldrig været problemer af samme karakter. De resterende RSR-lokomotiver blev sat i drift igen, men i løbet af få måneder opstod der yderlige seks akselbrud på tre lokomotiver. En af akslerne, hvor også tandkransen var beskadiget, blev sendt til Århus, så man kunne undersøge skaderne. Nogen endelig forklaring blev dog ikke fundet. RSR bestilte 16 nye hjulsæt hos Surahammers Bruk i Sverige, men der var måneders leveringstid, så Frichs-lokomotiverne



En drivaksel med brud og beskadiget tandkrans blev i 1939 sendt til Danmark for inspektion.

Arkiv: Asger Christiansen

551-556 og dobbeltlokomotivet 601 var ude af drift i den siamesiske turistsæson med dens mange særtog.

RSR ønskede dog alligevel at udvide diesel-driften og anskaffe flere lokomotiver, men i flere år var det ikke muligt grundet 1930'ernes dårlige økonomi. RSR valgte ikke rammelokomotiver som Frichs-maskinerne, for den stive konstruktion var hård ved sporet. I stedet besluttede RSR i 1939 at anskaffe fire bogielokomotiver fra Sulzer. Maskinerne blev dog først leveret i 1947 som følge af anden verdenskrig.

Krig og japansk besættelse

1939 blev landets navn Siam ændret til Thailand. September samme år udbrød anden verdenskrig i Europa, og snart måtte ØK indstille sejladsen mellem Europa og Thailand. I de følgende 6-7 år var Frichs ikke i forbindelse med de thailandske statsbaner. I slutningen af 1941 indledte Japan invasion af lande i Sydøstasien. Japanerne ønskede en landforbindelse til det

besatte Burma gennem Thailand (så man ikke behøvede at sejle syd om Malacca-halvøen og Singapore), hvilket Thailand bøjede sig for, og japanerne besatte Thailand. De allierede opfattede derefter Thailand som fjende i pagt med Japan, hvorfor England, Frankrig samt USA erklærede krigstilstand overfor Thailand.

Der eksisterede ingen jernbaneforbindelse mellem Thailand og Burma. Japanerne gik derfor i november 1942 i gang med at forlænge en RSR-strækning vest for Bangkok, så den fortsatte til grænsen og videre til Burmas hovedstad Rangoon. I Thailand skulle den nye strækning krydse floden Khwae ved byen Kanchanaburi, 135 km vest for Bangkok. I første omgang opførtes en træbro over floden. Aret efter blev træbroen erstattet af en bro med 17 stål-gitterfag på betonpiller. Arbejdet på banen blev udført af ca. 200.000 tvangsudskrevne asiater samt 70.000 europæiske og amerikanske krigsfanger. Bygningen af "dødens jernbane" krævede måske over 100.000 døde, som bukkede under for strabadserne, tropesygdomme m.m. Enkelte historikere formoder, at dødstallet var så højt som 175.000. De forfærdelige forhold blev efter krigen skildret i filmen "Broen over floden Kwai".

Khwae-broen blev flere gange bombet af allierede fly. Også andre steder blev de thailandske jernbaner ramt af luftangreb. Centralværkstedet Makasan i Bangkok blev angrebet med det resultat, at 80% af værkstedsfaciliteterne blev totalt ødelagt. Mange lokomotiver gik tabt. Dobbeltlokomotivet 601 var til eftersyn på værkstedet under angrebet. 601 blev stærkt beskadiget, bl.a. blev hovedvangerne bøjet, og maskinen blev først gjort køreklar 10 år efter krigen. Lokomotiv 552 blev ramt af en fuldræffer og sprængt i småstykker. En anden maskine af serien 551-556 blev ødelagt af brand som følge af bombardementet. De øvrige lokomotiver hensattes efterhånden som RSR udgik for enten reservedele eller dieselolie.

Ved et bombeangreb blev en af motorvognene RM 11-16 ramt af en fuldræffer, der ødelagde passagerdelen. To motorvogne blev taget ud af drift, så dele herfra kunne benyttes til at holde de resterende RM-vogne i drift. Det lykkedes dog kun i en begrænset periode, for ikke alle nedslidte dele kunne erstattes.

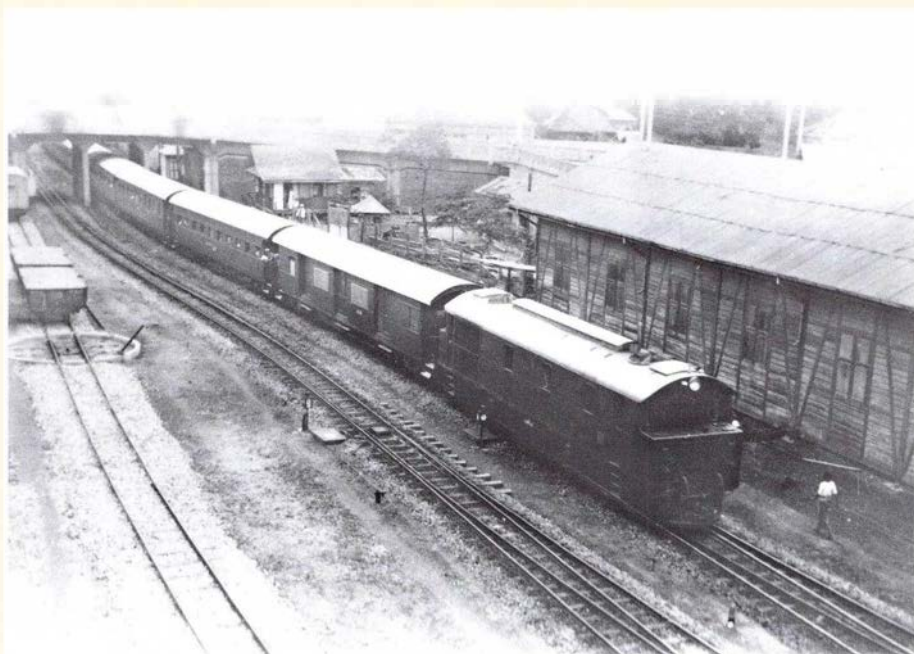
Scandia-sovevognenes skæbne under krigen kendes ikke, men allerede i slutningen af 1941 indstilledes The International Express som følge af krigsforholdene.

Genopbygning efter krigen

Ved verdenskrigens slutning i 1945 var Thailands jernbaner i en sørgelig forfatning. På mange strækninger var spor og broer ødelagt, og det samme gjaldt for de fleste værksteder. De endnu eksisterende diesellokomotiver fra Sulzer og Frichs var voldsomt nedslidte og de fleste var ikke køreklare. Landets økonomi var ødelagt, så der gik næsten 10 år, før forholdene blev normale. I oktober 1946 henvendte RSR sig til Frichs og meddelte, at man var i gang med at sammenstille en omfattende ordre på reservedele, så henstillede lokomotiver

Venstre: Med det 1.000 HK stærke loko i front, ankommer Northern Express fra Chiangmai til udkanten af Bangkok efter en 20 timer lang tur på 750 km.

Foto: H.A.K. Zachariae



og motorvogne kunne repareres og sættes i drift. Åbenbart var tre lokos af serien 551-556 i drift på dette tidspunkt. De mange reservedele anskaffedes over en flereårig periode, da økonomien ikke tillod større ordrer på een gang. Centralværkstedet Makasan i Bangkok blev genopbygget med amerikansk hjælp i 1951, og først da var RSR i stand til større udbedringer af det henstillede materiel. Diesellokomotiver var nu ikke længere mørkebrune, men fik ny bemaling, nemlig lyseblå vognkasse med et rødt bånd under vinduerne samt røde pufferplanker.

En septemhernat i 1951 anløb ØK-skibet "Falstria" Bangkok på en af sine faste ture til Thailand. Ombord var den 16-årige jernbaneinteresserede skibsdreng Hans Bach fra Sjælland. Han kendte udmærket danske lokomotiver fra Frichs, men han havde aldrig hørt om eksporten til Thailand. Stor var derfor hans forbløffelse, da han morgenen efter ankomsten til Bangkok kiggede ud af et køje. På kajen lige ud for køjet så han en del af et lokomotiv med en fabriksplade med ordene Frichs, Aarhus og Danmark. Endnu i dag husker JMJK-medlem Hans Bach tydeligt det uventede syn.

Thailands økonomi tillod ikke køb af nye diesellokomotiver i de første år efter krigen. Det var først muligt i begyndelsen af 1950'erne. RSR bestilte da et stort antal vogne og lokomotiver; bl.a. 500 passagervogne, 800 godsvogne, 40 damplokomotiver samt 25 diesellokomotiver. Sidstnævnte gav Frichs tilbud på i 1953. Det vides ikke hvilke lokomotiver man tilbød bortset fra, at 25 diesel-elektriske maskiner med 1.000 HK ville koste 38 mill. kr. Frichs fik dog ikke ordren, idet RSR købte sine diesellokomotiver hos Gbr. Sulzer i Schweiz og Davenport Besler Works i USA. The International Express fra Bangkok mod syd til Penang i Malajsia blev genoptaget i februar 1954. Scandia-sovevognene fra 1931 blev atter benyttet i det vigtige eksprestog. De første år var de teakstræsbeklædte vogne stadig lakerede, men på et tidspunkt blev vognene malet rødbrune med et cremefarvet bånd under vinduerne.

I begyndelsen af 1955 kunne dobbeltlokomotivet 601 indsættes i driften efter mere end 10 års hensættelse. Til genopbygningen havde Frichs leveret mange dele, bl.a. stempler og komponenter til banemotorer. Et lokomotiv af serien 551-556 var i så dårlig stand, at det ikke kunne repareres. De resterende fire maskiner var nu atter i drift. De blev benyttet til passager- og blandetog på to strækninger, dels den 390 km lange og flade strækning fra Bangkok mod nord til Phitsanulok og dels på den 160 km lange strækning fra Bangkok mod øst til Prachin Buri. Lokomotiverne kørte 5-9.000 km pr måned, afhængig af hvor ofte de måtte på værksted for reparation. Den maksimale togvægt var reduceret til 370 tons. Motorerne var slidte, så brændstofforbruget var 3 liter dieselolie pr km. De tre lokomotiver blev taget ud af ordinær drift i slutningen af 1950'erne.

Den danske jernbaneentusiast Hans Gerner Christiansen havde hørt om danske diesellokomotiver i Thailand, men kunne ikke finde meget litteratur om emnet. Derfor skrev han i februar 1960 til RSR for at høre, om der stadig var Frichs-maskiner i brug. Ingeniør C. Hoonchamlong fra RSR svarede, at tre lokomotiver endnu var køreklare. Det drejede sig om to stk

af serien 551-556, der på grund af deres nedslidte tilstand kun benyttedes til intern rangering ved centralværkstedet Makasan i Bangkok. Dobbeltlokomotivet 601 blev brugt til godstog på korte strækninger. Hoonchamlong skrev videre, at Frichs-maskinerne skulle udrangeres, når RSR ikke længere havde flere reservedele. Så vidt vides, blev de to 1.000 HK lokos henstillet kort efter 1960, mens loko 601 var i drift indtil 1964. Så sent som 1959 leverede Frichs et antal banemotortandhjul til lokomotivet.

Af motorvognene RM 11-16 kom tre i drift efter krigen. De var dog ikke særlig driftssikre og blev derfor kun benyttet til korte ture med private særtog. De tre øvrige vogne blev udrangeret og benyttet som "reservedelslager". De tre køreklare vogne blev udrangeret på følgende tidspunkter: RM 12 i februar 1952, RM 16 i februar 1956 og RM 15 i juni 1965. Alle vogne blev hugget op.

I 1950'erne var de fire Scandia-sovevogne litereret BNF 7-10, hvor bogstaverne BNF stod for bogie, night og first class. Efterhånden som RSR anskaffede nye vogne, blev Scandia-vognene overført til mindre vigtige tog. Vognene blev udrangeret i 1965 og snart efter hugget op.

Bevarede lokomotiver

Som nævnt var tre Frichs-lokomotiver i brug endnu i begyndelsen af 1960'erne. Samtidig opstod der planer for et thailandsk jernbanemuseum, og med henblik på det, blev dobbeltlokomotivet 601 bevaret. Det samme gjorde et af lokomotiverne af serien 551-556. Et egentlig jernbanemuseum er endnu ikke etableret, men det er dog muligt at se de to Frichs-maskiner i Bangkok.

På Science Museum ved Ekamai, tæt ved Eastern Bus Terminal på Sukhumvit Road (7-8 km sydøst for hovedbanegården Hua Lamphong), står det Mx-lignende lokomotiv 556. Påskriften er sandsynligvis forkert (det er den på mange museumslokomotiver i Thailand), og maskinen er nok i stedet nr 555. En del af lokomotivets vognkasse er skåret væk, så man får indtryk af motorernes placering og konstruktion. 7 km nord for hovedbanegård Hua Lamphong ligger stationen Bang Sue. På området står endnu de remiser og værksteder, som Christiani &

Nielsen opførte i 1931 til dieselmateriel fra Sulzer og Frichs. Siden engang i 1960'erne har dobbeltlokomotivet 601 været henstillet uden dørs. Det har ikke været køreklart siden 1964 - men tænk nu hvis ... ?

Maskinchef H.A.K.Zachariaes tidligere bolig i Bangkok eksisterer stadig. Huset er nu i ombygget stand en del af den danske ambassade, der ligger på adressen Soi Atthakarn Prasit nr 10. Det er tæt ved punktet, hvor de store gader Thanon Sathorn Tai og Thanon Rama IV mødes, 3 km sydøst for hovedbanegården.

กรมรถไฟแผ่นดิน

DEPARTMENT OF STATE RAILWAYS.

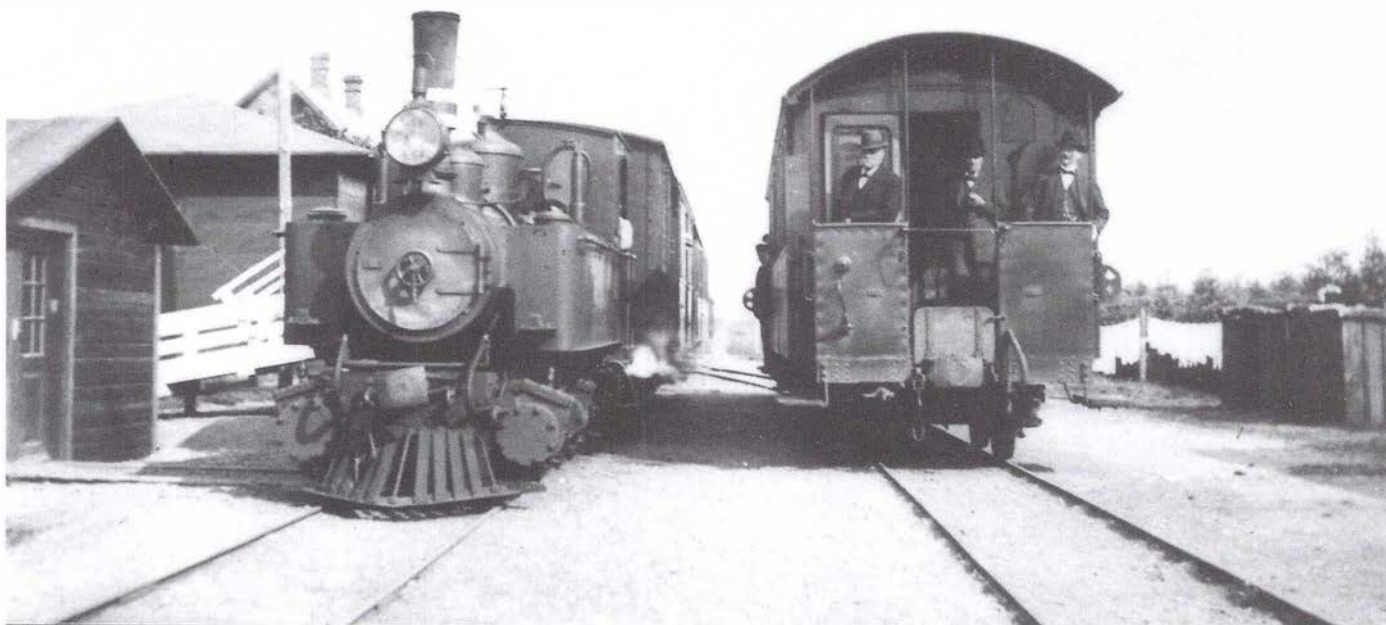
Efterskrift

For et par år siden var der atter danske forhåbninger om levering af tog til Thailand. Adtranz (tidligere Scandia) i Randers forsøgte at sælge 39 togsæt a lå danske IC3-tog til en samlet pris af 1½ milliarder kroner. Togene skulle indsættes i regionaltrafikken ved Bangkok, der nu har ca. 8 mio. indbyggere. Eksportudgaven af IC3-typen kaldes Flexliner, og projektudgaven til Thailand havde fire vogne i hvert togsæt med to bogier under hver vogn. Det skyldes, at man forventede mange passagerer, og af samme grund var der flere døre end i de danske tog. 1997 opstod der valuta- og børskrise i Sydøstasien. Især Thailand led hårdt under følgerne, og nye tog fra Danmark blev opgivet som følge af mangel på kapital.

Dobbeltlokomotiv 601 henstillet i Bangkok ved Bang Sue Junction i 1969. Bagved ses værkstedet der blev opført i 1931 til dieselmateriel fra Frichs og Sulzer.

Foto: R. Ramaer





Egtvedgrisens dødshyl vækkede

- en historie fra en krisetid

Af Ole Lenarth Nielsen

Egtved-grisens dødshyl vækkede rigsdagen - sådan stod at læse i en lokal avis ved Kolding-Egtved jernbanens (KEJ) nedlæggelse for 68 år siden. Dette er en tragisk historie fra før statsstøttens tid og en tid, hvor der herskede urtilstande på trafikområdet. KEJ fik nemlig barsk konkurrence fra bilruter i 20'erne.

Togkrydsning på Starup station eller ... Det ser ud som om den bagerste vogn er kørt ind på omløbssporret, for at være bedre kulisser for de fine herrer.

Arkiv: Vigand Rasmussen

For knap 68 år siden - den 31. maj 1930 - kørte KEJ's motorvogn ind på Kolding Nordbanegård i Låsbygade, efter at have samlet stationernes pengekasser og protokoller ind. Klokken var da 21.00, og KEJ var da ophørt med at eksistere.

Før dette var der gået 10 år med konstant underskud på banens drift. Dette underskud måtte kommunerne og en enkelt privat andelshaver - proprietær Petersen på Hauerballegård - dække, hvilket man ikke altid var rede til.

Hele vejen op gennem tyverne svævede der således en trussel om nedlæggelse over banen. Man havde trods alt tid til at fejre banens 25 års jubilæum i 1923, men bestyrelsen måtte selv betale for middagen - der var simpelthen ikke råd. Men først den 27. februar 1930 bestemte generalforsamlingen, at banen skulle nedlægges. Det skete med 7,8% af andelshaverne for, mens resten undlod at stemme.

KEJ var den første egentlig banenedlæggelse i Danmark. I 1922 var Lyngby-Vedbæk jernbanen blevet afkortet til Nærum og i 1926 var Aabenraa Amtsbaner - en af de prøjsiske småbanesystemer som var anlagt før genforeningen - blevet nedlagt.

Banens nedlæggelse bevirkede, at der blev vedtaget en lov om offentlig hjælp til vanskeligt stillede privatba-

ner. Hjælpen brugte banerne til at købe nyt rullende materiel, der var langt mere komfortabelt og rationelt end det eksisterende, der oftest stammede fra før århundredeskiftet.

I krig mod Vejle

Man havde i Kolding længe arbejdet på en bane over Egtved til et punkt på Vejle-Grindsted-landevejen. Det var sikkert Vandel, man tænke på. Efter et længere politisk slagsmål mellem de to byråd samt Folke- og Landstingsrepræsentanter måtte Kolding opgive planen, fordi den ville true Vejles opland. Derfor kom den store jernbanelov af 8. maj 1894 også til at lyde på en smalsporet jernbane fra Kolding til Egtved og en normalsporet fra Vejle til Vandel. Den sidste blev åbnet 2. september 1897.

Sådan så banen ud

Den 17. juli 1895 fik man eneretsbevilling til en smalsporet bane med sporvidde på 1.000 mm. Den afvigende sporvidde ville medføre omkostninger for om-læsning til normalsporede vogne og ville øge ekspeditionstiden for godstransporter til andre baner. Staten ville bidrage med halvdelen af anlægsudgifterne. Bevillingshaverne havde antaget den 60-årige P.V.P. Berg som ledende ingeniør på banen, og han anslag

anlægsudgifterne til 880.000 kr. Her udgjorde jordarbejderne, der stadig kan ses i terrænet, den største post med ca. en tredjedel.

Man havde visse problemer med at få Berg antaget som driftsbestyrer - direktør - da banen var færdig. Man fik dog sin vilje, da man - med rette - fastholdt Bergs kandidatur.

Efter nogen diskussion enedes man om følgende linieføring i selve Kolding. Banen udgik fra Kolding Statsbanegård for at svinge skarpt tilbage mod Låsbygade, hvor Kolding Nordbanegård lå. Det var blevet sådan efter pres fra de handlende i Låsbygadekvarteret. KEJ forlod Kolding Nord samme vej, som den kom - en omvej, der forlængede køretiden med 10 minutter.

Over Bramdrupdalen havde man bygget en kæmpe dæmning, der i 1916 skulle lette bygningen af skæringen med Trolldhede-Kolding-Vejen jernbanen. Det enorme bygningsværk kan ses den dag i dag.

Efter Bramdrup station gik banen 8,7 km. stik nord langs Kolding-Vejle-landevejen til den nåede Viuf. Herefter svingede banen mod vest og gik i en ret linie de 12,6 km. til Egtved. Banens samlede længde blev således på 27,8 km., mens landevejen mellem Kolding og Egtved kun er ca. 20 km.

Berg havde ved åbningen 3 Jung damplokomotiver, 3 personvogne, 2 kombinerede post- og bagagevogne, 6 lukkede og 9 åbne godsvogne til sin rådighed.

rigsdagen...

Det begynte godt

Den 4. maj 1898 kunne man åbne den smalsporede bane med tre daglige tog i hver retning. Det første år befordrede man 98.000 rejsende og en mængde roer til den nyåbnede saftstation i Kolding. Man måtte konstatere, at trinbrættet, man havde anlagt i Starup, ikke var nok, så man måtte bygge en pakhuslignende stati-



onsbygning sammen med byens indbyggere, der betalte 1.000 kr. til den.

Succesen betød mangel på materiel. Man indkøbte derfor en personvogn til 48 personer og lejede godsvogne hos Horsens-Tørring og Horsens-Bryrup jernbaner. I 1924 købte man 4 lukkede godsvogne hos Skagensbanen, da den blev bygget om til normalspor. Postvæsenet anskaffede desuden en kombineret post- og personvogn til banen.

Desuden måtte man investere 30.000 kr. i sneværn og 10.000 kr. i et værksted, der blev bygget som en tilbygning til remiserne på Kolding Nord. Det var således ikke en driftsklar bane, Berg stod med til åbningen. Han måtte i øvrigt opgive planer om at bygge et havnespor til saftstationen, da DSB ikke ville tillade en niveauskæring med sine spor.

Bygningen af Bramdrup viadukten i 1916. KEJ's spor blev midlertidigt båret af en imponerende træbro.
Arkiv: Vigand Rasmussen

Berg - en idéfyldt herre

Tanken om at anvende containers er ikke ny, for Berg opfandt allerede i 1904 et containersystem. Det gik ud på, at man placerede skinner på undervognene. Ved at placere en række smalsporede og en række normalsporede undervogne efter hinanden og forbandt dem



Indvielsestog på Egtved station den 4. maj 1898.
Arkiv: Egtved Lokalhistoriske Arkiv

Deltagerne i banens åbning fotografet foran Egtved Gæstgiveri.
Arkiv: Egtved Lokalhistoriske arkiv



med skinnestykker kunne man med et lokomotiv flytte vognfadinger fra den ene type undervogne til den anden.

Man fandt denne idé god og anskaffede derfor 26 smalsporede og 6 normalsporede undervogne samt 60 vognfadinger.

Desværre blev Berg syg i 1913 og døde allerede i 1914. Derfor skulle man finde en ny driftsbestyrelse. Man indledte et samarbejde med Kolding Sydbaner. Da dens driftsbestyrelse - Terp - gik af i 1928, ophørte samarbejdet, og overassistent V. Nielsen blev ny driftsbestyrelse.

Ingen dans på roser

Driften af den lille jernbane var bestemt ikke problemfri. Man fik ret hurtigt problemer med fyrraskerne på de tre Jung lokomotiver og måtte udskifte dem 2 å 3 gange i banens korte levetid. Det viste sig også, at hjulbandagerne var bløde, men disse måtte Jung dog yde erstatning for. Allerede i 1929 udrangerede man to lokomotiver og anskaffede to fra Horsens-Tørring jern-

banen, da den blev bygget om til normalspor.

Man måtte i øvrigt sætte hastigheden ned på grund af det nedslidte materiel. Man blev også nødt til at udskifte fyrraskerne, da de var for dårlige.

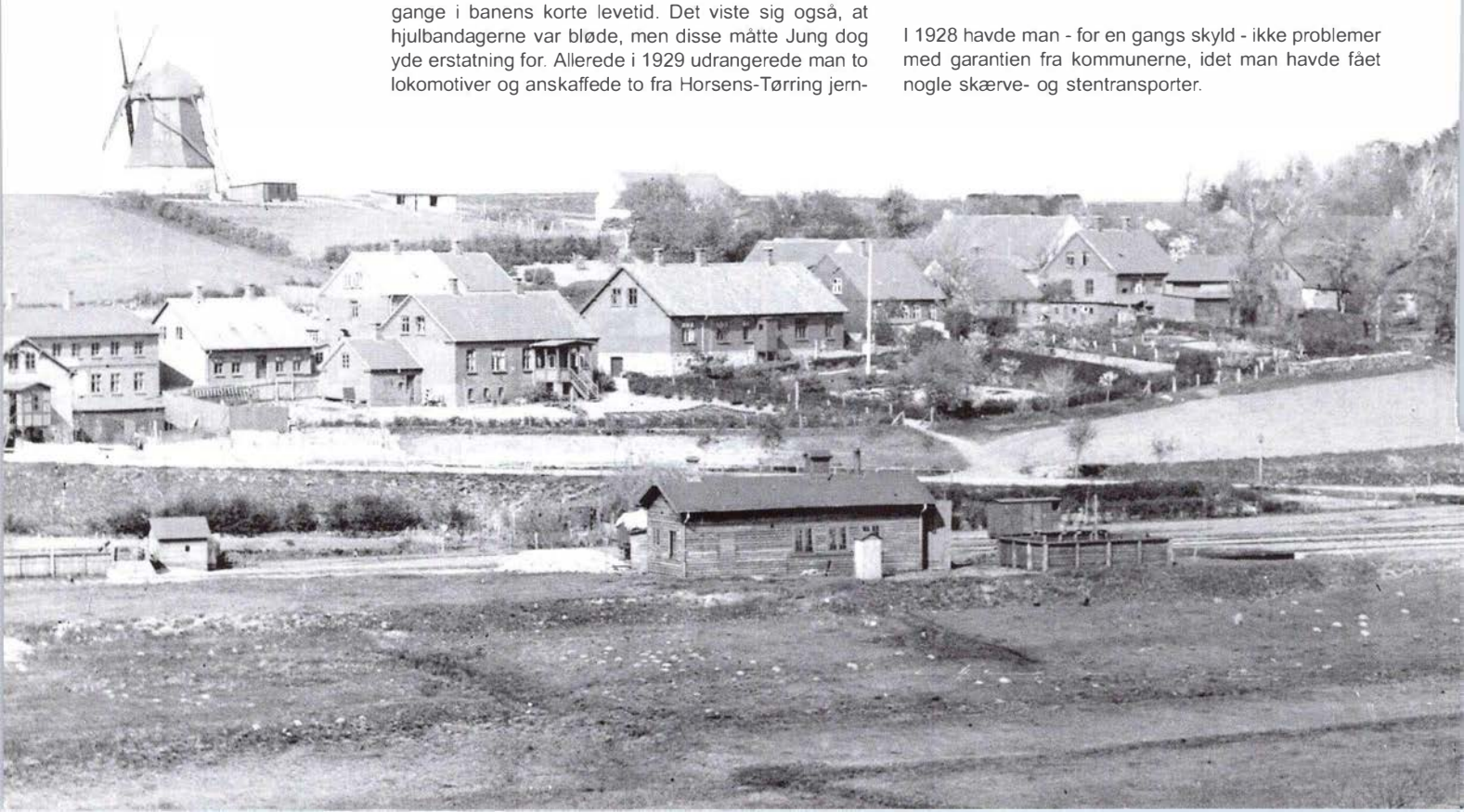
Allerede i 1901 var persontrafikken faldet med 25%, og man måtte derfor skille sig af med sin nyindkøbte personvogn. Roetrafikken var uden større betydning efter første verdenskrig (1914-18) og man ophuggede derfor 22 vognfadinger på Gravens station i 1921.

Efter at have oplevet et fald i persontrafikken efter en indskrænket toggang i 1917, udvidede man i 1921 igen til 3 togpar dagligt. Det skyldtes, at konkurrencen fra private vognmænd begyndte at sætte ind. Da man i 1924 anskaffede en motorvogn hos AEG og udvidede toggangen til 4 togpar dagligt, oplevede man igen en forbigående bedring i persontrafikken.

I 1928 havde man - for en gangs skyld - ikke problemer med garantien fra kommunerne, idet man havde fået nogle skærve- og stentransporter.

Egtved station og opland.

Arkiv: Egtved Lokalhistoriske Arkiv



Forlængelse

Man havde som nævnt oprindeligt haft en bane til Vandel i tankerne. Da man arbejdede med planer om en bane fra Kolding til Grindsted, var man fra KEJ's side interesseret i at bygge denne bane i tilknytning til KEJ og ikke som en konkurrent. Resultatet blev imidlertid Troldhede-Kolding-Vejle jernbanen, der endda krydsede KEJ og frarøvede den opland.

Derfor arbejdede man seriøst med planer om en forlængelse fra Egtved til Bindeballe på Vejle-Vandel-Grindsted jernbanen og en ombygning til normalspor. Man var langt med disse planer, men så begyndte de dårlige tider, og planerne blev stillet i bero. I 1923 blev de helt aflivet af en rigsdagskommission.

Banens nedlæggelse

I 1930 kom dommen så - nedlæggelse. Det var ikke nogen god løsning, idet man tabte hele anlægskapitalen. Det blev resultatet, fordi de kun lykkedes at få meget små priser for banens værdier og på grund af en retssag, som banens personale førte mod banen, fordi det havde penge tilgode i pensionskassen. Retsagen betød, at man først kunne holde den sidste generalforsamling den 2. oktober 1936.

Da det sidste tog kørte ind på Kolding Nord den 31. maj 1930 blev der hængt en krans forglemmigejer på toget og på kortet stod:

*"For sidste gang kører vor
Egtvedgris.
Vi bringer vemodigt en krans til
din pris
med tak for de svundne dage,
Vi har ingen bane mer',
ja det er sløjt,
ej mer' skal vi høre dit lystige fløjt,
nej, Egtved er gået tilbage."*

Kilder

Kolding Egtved Jernbane

Ib V. Andersen, A/S Ynico, Kbh. 1965.

Danske Jernbaner 1847-1972

Niels Jensen, J.Fr. Clausens Forlag, Kbh. 1972.

Dansk Jernbanevæsen

Niels Jensen, J.Fr. Clausens Forlag, Kbh. 1972.

Flere forsvundne stationer

Morten Flint Larsen, banebøger 1994

På sporet 1847-1997 bind II: Krige og fornyelse

Steen Ousager, Jernbanemuseet 1997.

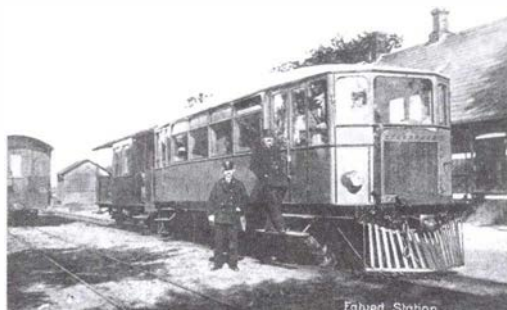
Privatbanerne gennem 150 år

Lars Viinholt-Nielsen, John Poulsen, Ole-Chr. M. Plum., Banebøger 1997

Kolding-Egtved Jernbane

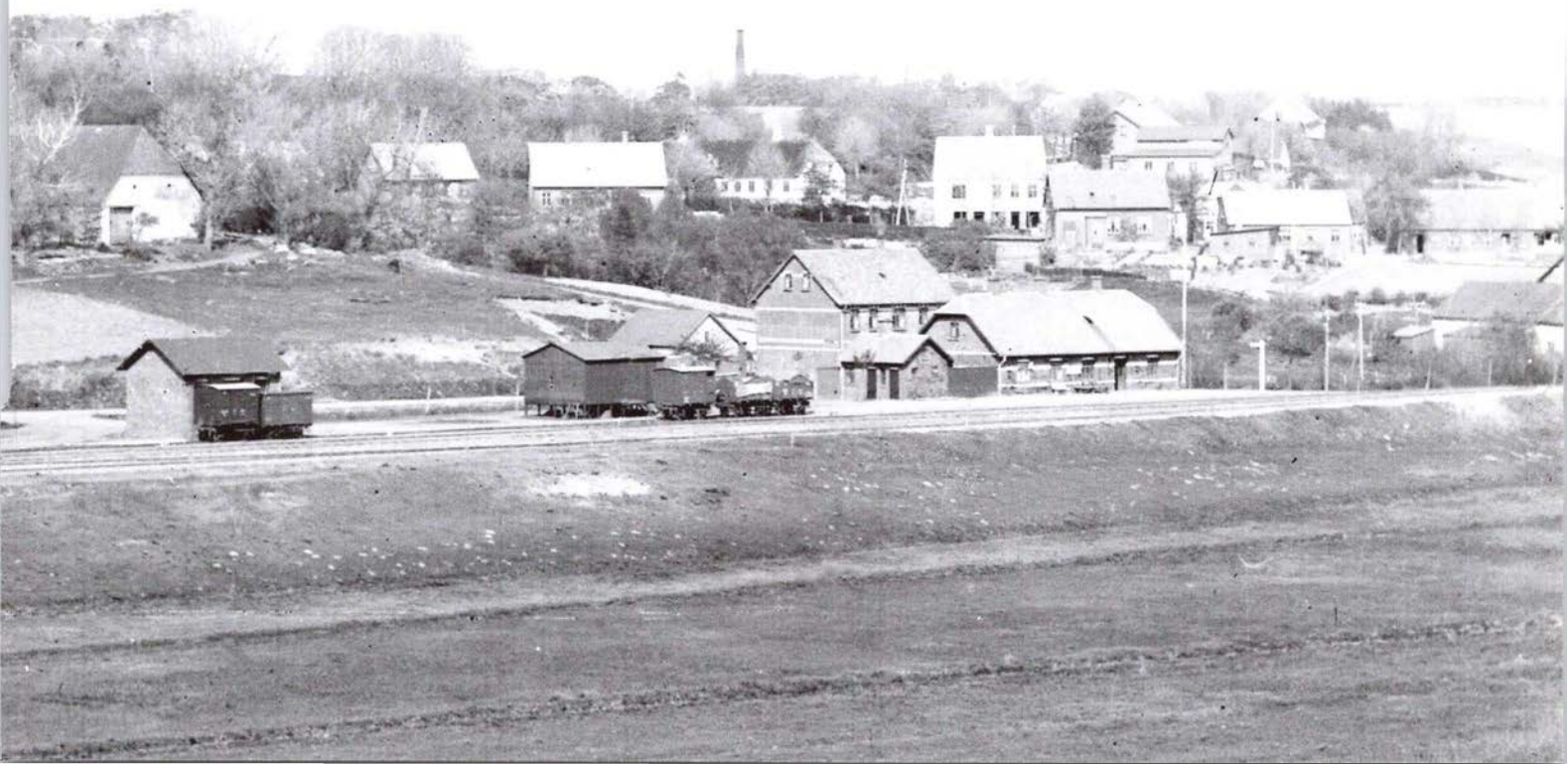
B. Wilcke & P. Thomassen, Dansk Jernbane Klub, 2. udg. 1982.

Desværre er de to monografier af hhv. Andersen og Wilcke & Thomassen ikke særlig oplysende om deres kildeapparat.



"Egtvedgrisen" KEJ M1, AEG motorvognen fra 1924.

Arkiv: Egtved Lokalhistoriske Arkiv



Dansk Jernbane-Klub

Mariager-Handest Veteranjernbane



Af Mogens Duus

Daglogs glimt fra livet på en Veteranjernbane ...

Om aftenen **onsdag den 1. oktober** og **onsdag den 8. oktober** fortsatte reparationen af "oliedepotet" FFJ QF 302, der havde stået indendørs i remisen i halvfærdig stand så længe, at et yngre medlem troede, at den havde sin faste plads dér.

Søndag den 12. oktober kørte vi med VNJ MT 1 en tur "op ad bakken" ca. 2 km fra Mariager, hvor en sporsætning skulle rettes op. Håndstopning af sveller er ikke sjovt, men resultatet (et jævnt spor) var en fornøjelse! Vel tilbage i Mariager var der tid til at slæbe QF 302 udendørs for første gang i mange år og give undervognen en "grundrens". **Onsdagene 15. og 22. oktober** bød på mere arbejde på "olievognen"....

Lørdag den 1. november entrede jeg IC-toget fra Århus klokken lidt over fire. Turen gik til Odense, hvor ML 5203 tidligere på dagen var havnet i forbindelse med en større omplacering af museumsmateriel. Vi skulle hurtigt af sted mod Marslev, hvor D-gruppen har et oplag af vogne, og kl. 18:29 fik vi lov til at rulle ind i spor 7 i Odense. Til vor store overraskelse kunne vi imidlertid konstatere, at en MR holdt i vejen - og hvide frontlanterner (og en PU på "forbikørsel forbudt") indikerede, at den altså ikke havde tænkt sig at flytte sig! Kommandoposten i Odense havde ikke kunnet finde vo-

res køreplan, men antog, at vi skulle til Fredericia! Vi måtte derfor baglæns næsten ud under den gamle havnebanebro for derefter hurtigt at få "to grønne" gennem spor 4. "5203" er berøgt for at kunne ryge „en smule" på grund af endnu utilpassede skraberenge i en cylinder, og et par ventende passagerer kom til at kende maskinen af samme grund, mens vi i bogstaveligste forstand "røg" forbi med den svimlende hastighed af ca. 50 km/t.

Vi havde undervejs nogle bekymringer, om vi kunne opnå den foreskrevne bremseprocent på 50 fra Marslev uden at være nødt til at efterlade køretøjer. Bekymringerne blev hurtigt til virkelighed, idet nødbremsehanerne på en CLL-vogn var åbne, og kun med stort møje og besvær - og under anvendelse af en hel del vold med tørnerstangen fra 5203 - lykkedes det at lukke for den udstrømmende luft. At det foregik i skæret fra en lommelygte i de sidste minutter før forventet afgang gjorde ikke sagen bedre. Da CLL-vognen endelig var tæt, sprang en slange på OKMJ QA 1333, som blev sat til side - der var hverken tid, lys eller lyst til at rode med den slags på det tidspunkt!

Endnu var forbindelsestoget fra Slagelse ikke dukket op. Vi lavede bremseprøve, og 30 sekunder senere kunne vi se EA-lokomotivets lanterner i stationens østende. Vi skulle have

Næppe noget giver mulighed for så varierede jernbaneoplevelser som et aktivt medlemskab på en af DJK's veteranbaner. Denne påstand skulle være dokumenteret i nedenstående dagbogs-notater om livet på MHVJ i driftsåret 1997-98. Forhåbentlig kan den tjene som appetitvækker hos de, der endnu ikke har "meldt sig under skorstensbåndet".

dette togs vogne med videre vest- og nordover, men et "vogn-lig", som fulgte med, havde fået en defekt ved pufferplanken. Vi turde ikke trække den med til Århus, hvorfor den blev parkeret sammen med QA 1333.

Klokken 21:05 - "minus 66" - rullede vi ud af Marslev med godt 110 tons på krogen og en maksimalhastighed på 45 km/t. I Odense var kommandoposten stadig ikke vågnet op - ved indkørselssignalet vistes "to grønne", men PU-eren for enden af perronen ved spor 5 sagde udtrykkeligt "forbikørsel forbudt". Vi var blevet forvekslet med et IC-tog, og det betød igen en lang rangertogvej til spor 3 hvor vi fik under 30 sekunders ophold - så var der afgang igen. Kun afbrudt af overhalinger på forskellige stationer

Efter næsten 10 år i remisens mørke kom "olievognen" FFJ QF 302 atter udendørs i efteråret 1997. Stort set alle stolper er fornyet, og endnu mangler nogle gavle- og sidedøre at blive sat i. Foto: Mogens Duus.

Side 36: Så trækkes der til - femten unger og tre voksne var i stand til at få FFJ M 1210 og SB M 2 til at bevæge sig ganske langsomt hen af sporet. Der gik lidt tid, inden ungerne fandt ud af, at det var togtrækning og ikke tovtrækning, vi skulle igang med, den 18. september 1998.

Foto: Bettina Duus

ankom vi til Vejle 0:10 med præcis 60 minutters forsinkelse. Efter lidt rangering trillede vi videre ud i natten klokken 01:10. Hvor der - især over Fyn - havde været megen trafik tidligere på aftenen, følte vi os nu ganske overladt til os selv og den smule af omverdenen, som blev oplyst af 5203's to faste og ene mobile frontlanterne, samt af de tilbagevendende „to grønne“, som spejlede sig i de regnvåde skinner i strækningens kurver, længe før vi kunne se selve signalet.

I Horsens skulle der atter rangeres, idet en ECO-vogn optaget i Vejle skulle i remise. Operationen varede fra 01:57 til 03:10, da vi måtte afvente overhaling af "Nat IC'en". I Skanderborg gjorde vi et kort, uplanlagt stop for at aflevere tjenestepost fra Vejle, men ellers gik turen ret igennem til Århus. Her kørte vi ad gods-sporet og ankom 04:30 mod planlagt 02:44. Vognene blev hurtigt „smidt“ og så skulle 5203 i hus. Efter at have kørt rundt på det meste af Århus H for at komme i nærheden af et farbart spor til postterminalen (hvor 5203 skulle bo) kunne vi konstatere, at dette var blevet spærret i dagens løb af et MR-sæt! Altså tilbage og et nyt tilløb, der resulterede i en afklaring af, at alle andre spor var ufarbare og sporskifterne aflåst. Tilbage igen - opstart og flytning af MR-tog og så endelig i hus. Porten til postterminalen kunne lukkes omkring klokken 05:40 - og så gik det ellers hjemad, hvor familien kunne vækkes klokken 7 med friskbagt bagerbrød.

Onsdag den 5. november blev den første bane af nyt tagpap lagt på "olievognen".

Søndag den 9. november bød på en køretur med MT 1, for at flytte nogle vogne i Fårup og Handest. Det var vådt og fedtet føre, og næsten umuligt i Fårup at trække en Bn-x, en Pph og en ældre Carlsberg-vogn.

Onsdagene den 12. og 26. november samt **3. december** blev taget på QF'en færdiggjort. Endelig **lørdag den 13. december** fik vognen sømmet brædder for tre manglende døre, og definitivt sat udendørs. Dørene vil sidenhen blive fremstillet og monteret af nogen, der har større erfaring i at arbejde med træ. Derudover blev togstammen til et "juletræstog" oprangeret med SB T 1.

Onsdag den 7. januar blev bogien til HHJ M 2 slebet for rust og mønbebehandlet. En opgave, der tog væsentligt længere tid end denne ene "seance" og involverede mange andre end "onsdagsholdet".

Lørdag den 10. januar og søndag den 11. januar gik turen til Nyborg. Vi hentede perronforkanter, stopbomme, skure og en masse andet "ragelse". Overnatning og bespisning skete på færgen Kong Frederik IX. Vi kvitterede ved at flytte noget, der følte som "10 tons" stålprofiler, fra færgen til en godsvogn på kajen.

Søndag den 25. januar: En færdigrenoveret banemotor til en Frichs-firkant blev flyttet,

En sporstrækning i skoven ved Mariager udbedres. Sporret løftes med små donkrafte, og der stoppes ballast ind med håndkraft. Foto: Mogens Duus



og RHJ M 4 blev trukket ud af remisen for at gøre plads til bl.a. APB M 1 som skulle have en større reparation af vognkassen. Den første nedskrabning af gammel maling i M 1's førerrum og toilet fandt sted, ligesom sæder m.v. blev demonteret.

Lørdag den 14. februar trillede jeg med baneafdelingen på grenklippingstogt til Vr. Tørslev samt på strækningen mellem Vr. Tørslev og det tidligere Frugtplantagen T&S. Efter indsatsen det sidste sted mente vi - nok noget optimistisk - at der absolut måtte stå nogle sodavand'er i Handest... Det gjorde der ikke, men vi fik vand alligevel: En grøft kort før Handest var fyldt, og et rør måtte omgående renses.

Søndag den 1. marts markerer normalt årets begyndelse. Vejret var da også fantastisk, da baneafdelingen drog ud med MT 1 endnu en gang. Bl.a. i Handest skulle der klippes grene, men vi måtte vente en stund med at begynde på grund af et pludseligt og ganske kraftigt snefald. Min 6-årige søn, Kasper, der deltog i turen, hyggede sig gevaldigt - også da sneen var hørt op, og der var lejlighed til at prøve kræfter med at fælde buske...! På vej hjemover begyndte det atter at sne, og inden True var der kun et lille "hul" i forruden, hvor vinduesviskeren kæmpede for at holde sneen væk.

Onsdag den 4. marts blev der skrabt lidt mere maling af væggene på toilettet i M 1. Men LFB's video med optagelser fra de hedengange nordjydske privatbaner lå på bordet i lejligheden... Dagen efter købte jeg min egen kopi!

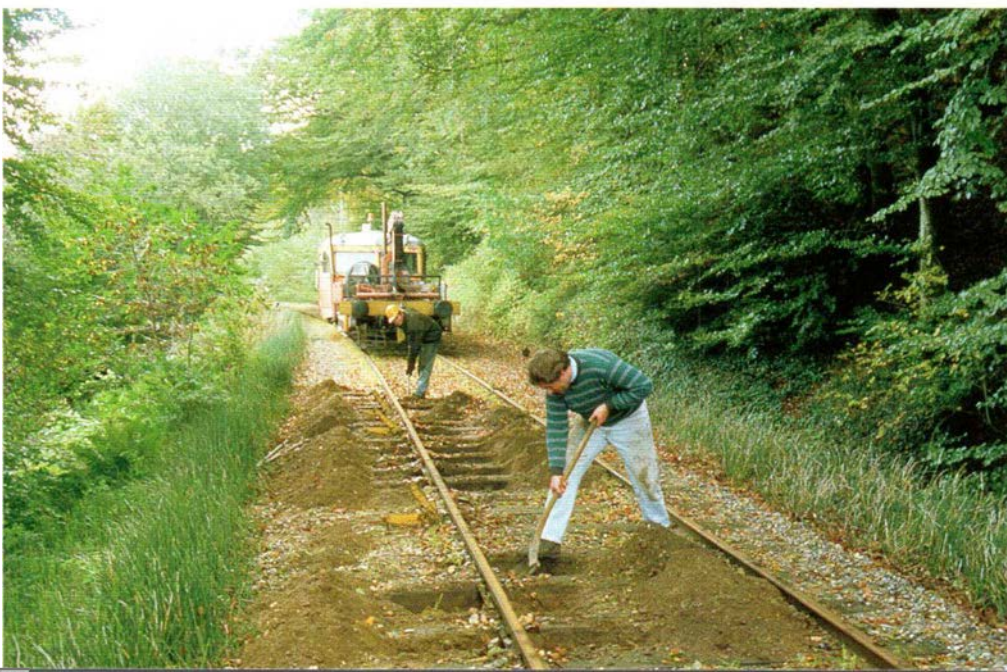
Søndag den 8. marts gennemgik vi originalmateriale fra Triangel, der bl.a. dokumenterede, at M 1 var født med vindue i mellemdøren mellem passagerafdeling og førerrum. Kort efter blev træpladen i nævnte dør taget ud, og

den vil senere blive erstattet af et vindue. "Konservatorhånden" afdækkede originalfarver på toilet og i førerrum.

Onsdag den 11. marts forsynede onsdagsholdet VNJ C 25 med frisk tagpap, idet en halv bane var blæst af. Derefter fortsatte arbejdet med APB M 1. Da det var valgaften blev der skruet godt op for radioen - og lidt over ni blev holdet bænket i lejligheden foran TV'et med det vanlige „kaffebord“, gamle APB-papirer, samt modeller af APB's Q-vogne.

Onsdag den 25. marts om eftermiddagen havde to driftsudvalgsmedlemmer uafhængigt af hinanden uddelt en MEGET lang række såkaldte "små-opgaver", lige fra at samle olietønder til ophuggeren, tømme hjælpevognen, flytte rundt på alle vognene i Mariager, samt forberede udskiftning af et vindue i TFJ C 7...! C 25 blev kørt ud af remisen, men da TFJ C 7 skulle ind i stedet, stod en stige i vejen (hvorfra den så end var kommet) og det ødelagde et lille hjørne af vognens tagudhæng. Det blev ikke mindre ærgeligt af, at en MHVJ-kollega, der kom lidt senere, havde fået at vide, at vognen alligevel ikke skulle skilles ad. Spildt arbejde og en ny reparationsopgave - ØV! Følgelig brugte jeg **onsdag den 1. april** og **onsdag den 8. april** på at reparere tagudhæng på TFJ C 7... **Onsdag den 15. april** var C 7's tag færdigt og vognen blev kørt ud af remisen i sidste øjeblik, idet den skulle sættes i drift allerede i weekenden. I øvrigt var det den første "rigtige" forårsaften med aldeles fortrinligt vejr.

Onsdag den 6. maj gik først og fremmest med oprangering af togstammen til et særtog om søndagen, men der var også tid til at slibe inde i M 1. **Fredag den 8. maj** klargjorde jeg ML 5203 til samme særtog - der var behov for





Bjærgning af perronforkanter i Nyborg Færge den 10. januar 1998. Igen var en kran uundværlig. Foto: Mogens Duus

"Silkeborg færge - alle skifter". VNJ MB 51 og VLTJ YBM 17 er for gud ved hvilken gang den 27. juni 1998, ankommet til endestationen ved Silkeborgsøerne, hvorfra de rejsende kunne fortsætte med båd. Foto: Mogens Duus



både lidt ladning og for at få rensat fløjten. Dermed var alt klart til **søndag den 10. maj**, hvor jeg kørte to ture til Handest med ML 5203 i forbindelse med et veteranbiltræf i Mariager. Perfekt forårsvejr med lysegrønt løv og blå himmel.

Onsdag den 13. maj var ensbetydende med en aldeles pragtfuld forårsaften med blå himmel, næsten ingen vind og megen aftensol. Det var derfor ikke lige lyst til aktiviteter i remisens skumle indre, der satte sit præg på "onsdags-holdet", så klokken 18:35 kørte vi ud for at fjerne noget af den bevoksning, der om søndagen var konstateret at havde stået lige tæt nok på toget. Ankomst tilbage til Mariager ca. klokken 22 med en meget smuk solnedgang langs fjorden.

Tirsdag den 19. maj mødte jeg og min søn Kasper op i god tid, idet han og en klassekammerat skulle fotograferes foran SB M 2 til brug for en fødselsdagsinvitation. Derpå ville vi deltage i et grenklipningsprojekt. En hvidlig substans i stedet for motorolie - og dobbelt så meget "substans" som målepinden normalt burde indikere - fristede dog ikke til forsøg på at starte troljen. Maskinafdelingen blev underrettet, og i stedet kørte vi med SB M 2 solo. En MHVJ-kollega kunne så også få lidt ekstra rutinekørsel før sin køreprøve senere på året. Vi fik også etableret en "trafikchikane" af kvas mellem Glenstrup og Handest, hvor en landmand i en totalt uoverskuelig kurve havde etableret en

ekstra, privat overkørsel.

Tirsdag den 2. juni blev en planlagt indsats aflyst med kort varsel, da næsten hele holdet foretrak at tage til Års for at se på PBS's afsporede MY 1124...

Søndag den 5. juni var min start på "sæsonen" - som togfører på damptogene. Elendigt vejr og alt for få passagerer.

Onsdag den 10. juni begav jeg mig sammen med min datter til Mariager om aftenen for klargøring af APB M 1 og SB M 2. Fem år gamle Camilla hjalp flittigt med at feje ud, for dagen efter, **torsdag den 11. juni**, var det nemlig Kaspers fødselsdag, og hele børnehaveklassen inviteret på togtur. Camilla og jeg mødte tidligt om morgenen for at pynte og forberede "fødselsdagsbordet" på motorkassen i M 1. Vi havde aftenen før gravet en skat ned ved Brødløs, og ungerne måtte lægge øre til historien om den eneste banebørste - Hans - der ikke brugte sine penge på sprut, men i stedet købte guld og gravede det ned på de stationer, han var med til at bygge. En noget skuffet Camilla, der ellers var i fuld gang med at grave det guld op, som hun selv havde været med til at grave ned dagen før, måtte indse, at hun ikke lige skulle "føre an" i jagten...

Tirsdag den 16. juni betød mere sliberi på M 1's toilet. Med den megen slibning i baghovedet kunne læseren fristes til at tro, at væggene er blevet papirstyndte. Det er nu ikke tilfældet - men det var et pillearbejde at få dem så

pæne, at en lakering ville tage sig godt ud.

Lørdag den 20. juni mønstrede jeg ved Vestbanens værksted i Varde klokken 11:30 efter noget uventet at have "reserveret" en brugt bil i samme by... Formålet med besøget var at blive uddannet i betjening af "daddelæsker" sammen med tre MHVJ-kolleger under vejledning af vores tilsynsførende. Anledningen var det tilbagevendende "Landsstævne" for gymnastikudøvere, skytter m.fl. Her skulle der køres tog mellem Silkeborg Midtby og Silkeborg Langsø, hvorfra passagerene kunne sejle til Stævnepladsen. Med vore egne tog var kørslen ikke mulig, arrangementets natur taget i betragtning, men velvilje i det vestjyske førte til, at MHVJ kunne låne VNJ MB 51 og VLTJ YBM 17.

I perioden torsdag den 25. juni til søndag den 28. juni boede jeg så i Silkeborg. Strækningen var ca. 1,3 km lang og udgjorde lidt mere end halvdelen af "Silkeborg Havnebane". Banen, der i dag kun giver adgang til papirfabrikens sidespor fra hhv. nord- og sydsiden, havde ikke været i brug i syv år (bortset fra, at den sydligste del blev brugt ved et enkelt andet MHVJ-arrangement). Der måtte da også fjernes både buske og træer, før kørslen kunne gennemføres. Torsdag den 25. kørtes fra klokken 20-24, fredag og lørdag fra 10-24 og endelig søndag fra klokken 10-15. Hver dag med afgang hvert tyvende minut fra hver af endestationerne, hvilket gav fem minutter til strækningsskørsel.

I løbet af dagene transporterede de to vogne ca. 15.000 passagerer. Samtidig kunne vi konstatere, at de to privatbaner har en ganske betydelig plads i hjertet hos stævnedeltagere fra banernes opland. Således erfarede vi, at teksten "Nevelgris-nevelgris-nevelgris..." kan skræles til forskellige melodier med en intensitet, der ville imponere selv Bamses Venner (som spillede i et nærliggende telt) og tilsvarende med gruppen "Tørfisk"'s sang om at køre med VLTJ...! Der viste sig også at være plads til at danse "boogie-woogie" i B-førerrummet på MB 51, ligesom de rummelige passagerafdelinger åbenbart havde en akustik, der ansprede til diverse fællessange. Blandt de mange kommentarer fra passagererne følger nedenfor et par pluk:

- "Ka' vi komme af i Vrøgum...?" (jfr. skiltningen i MB 51)

- "Det er vel nok et rigtigt, gammelt veteran tog..."

- "Hvilket museum har I lånt dem af?"

- "Fin gammel vogn - den passer lige til os" (nogle ikke helt unge gymnaster om MB 51)

- "Den kender vi, den kører på VLTJ!!!"

- "Jeg tror, den er norsk" (på baggrund af de gamle, svenske skilte i YBM 17)

- "Det er sådan en frem-og-tilbage-vogn"

Min første tjenestetur var fredag som togfører i tidsrummet 10-17. Jeg var noget "flad" bagefter, for der var altså MANGE passagerer og temmelig meget at holde øje med sammen med motorføreren. Så resultatet var en tidlig kryben til køjs i svigerfars Toyota Hi-Ace, placeret i en skov lidt uden for byen. Lørdag morgen blev rundstykkerne indtaget i toget, og der blev givet en hånd ved klargøringen. Herefter var der tid til at se på diverse optrin i Silkeborg. Klokken 17 tiltrådte jeg som motorfører, og vi kørte løs indtil 0:25. De sidste ture af sikkerhedsmæssige årsager dog ikke helt til midtbyen, da overrislede festdeltagere passerede sporet undervejs i en lang række for at kunne "lette ben" langs åen. Rengøringen var igen et

sandt mareridt - vi kunne feje ca. ½ perron ud af hver vogn, og regnen STYRTEDE ned. Vi blev færdige 01:25 efter at have nået det mest nødvendige, for at vognene kunne være nogenlunde præsentable om søndagen. Alligevel stod jeg tidligt op på min "tjenestefri" søndag, idet jeg havde lovet at hjælpe med tankningen (slæbe dunke fra en nærliggende tankstation). En "daddelæske" rummer ENORME mængder dieselolie !

Efter nogle ture søndag opstod der lidt knas med "busserne", antagelig på grund af fugt i koblingerne. Jeg var kørt en tur til Bryrup for at få en "snak", men blev kontaklet pr. mobiltelefon. YBM 17 var sat ud, og kørslen genoptaget med MB 51 alene. Da begge vogne gerne skulle køre hjem for egen kraft søndag eftermiddag kørte jeg tilbage til Silkeborg og forsøgte at finde fejlen. Et par defekte sikringer blev skiftet og vognen startet op og kontrolleret. Alt var igen OK. Lidt senere dukkede mit livs udkårne op - og blev "sat til" at gøre rent i YBM 17. Som antydning ovenfor var rengøring ikke bare noget, man "lige" gjorde, og jeg nåede kun akkurat at få "trukket" hende ud inden afgang med Lemvig !

Mandag den 6. juli kørte jeg som "instruktør" for en motorføreraspirant i aftentogene med Triangelvognene. Det samme gentog sig **mandag den 20. juli**.

Fredag den 24. juli skulle familien sydover, og jeg benyttede lejligheden til at kontrollere oliebeholdninger og ladetilstand på VNJ DL 12 i Randers. Alt var OK - men ak: Om morgenen **søndag den 26. juli** var der kun 67 volt på batterierne, og startforsøget omsonst. Ladning i værksattes, og det lykkedes at få liv i dyret blot 45 minutter før afgang, hvorefter tre dobbeltture til Handest gik uden problemer. Der var ikke tid til at køre over en smøregrav...opsmøring ved at mase sig på ryggen ind under køretøjet er ikke for folk med klaustrofobi !

Mandag den 27. juli var jeg stationsbestyrer og togleder i Mariager. Begge mine unger var

med, og de kan både ekspedere billetter, give en hånd med ved flaghejsningen - og finde vej til iskiosken når madpakkerne er spist !

Torsdag den 6. august om aftenen kørtes særtog til Handest med trianglerne.

Lørdag den 8. august tiltrådte jeg som stationsbestyrer og togleder i Mariager i forbindelse med nogle særtogsarrangementer. Kort før jeg kom, var ML 5203 afsendt mod Randers, idet DL 12 igen ikke kunne starte. Startproblemerne viste sig siden at være forårsaget af en defekt battericelle. Det lykkedes 12'eren's personale i bil at nå til Mariager, klargøre 5203 og nå til Randers tids nok til at køre i den normale køreplan!

Tirsdag den 11. august var jeg i frokostpausen forbi den lokale farvehandler med en kakkelovnsafskærmning fra M 1 som indeholdt adskillige farveprøver. Det lykkedes ham i eftermiddagens løb at få blandet de ønskede kulører - men da vejret var godt og bevoksningen i hastig udvikling, valgte aftenholdet at tage på endnu en grenklippetur i stedet for at arbejde på M 1.

Onsdag den 12. august begav jeg mig sammen med MHVJ's driftsbestyrer "nordenfjords". Turens mål var resterne af HP M 20 (ex. HLA M 3 ex. SKRJ M 1) - den første, "Scandia-kielevogn" - hvis halve vognkasse fungerede som værksted ved et vognmandsfirma. Diverse stumper (håndtag, lampesteder m.v.) kunne udmærket genbruges.

Fredag den 14. august afleverede jeg øl og vand m.v. samt en generator i DO-vognen af hensyn til et selskab fra min arbejdsplads, som skulle køre dagen efter. En MHVJ-kollega dukkede op, hvorefter det lod sig gøre at oprangere toget. Dagen efter - **lørdag den 15. august** - fungerede jeg som togfører på toget, der kørte til Moskov og Skørping.

Mandag den 17. august afholdtes møde med driftsbestyreren og banemesteren samt Mariager Kommune hvor diverse forhold omkring banestrækningen, veterantogsbestem-

melserne m.v. drøftedes.

Tirsdag den 8. september kørte vi til True for at lægge presenning over et dårligt vogn-tag. Stationens indehaver, der er aktivt MHVJ-medlem, indbød til kaffepause - og så nåede vi ikke ret meget mere den dag !

Fredag den 18. september var turen så kommet til Camillas børnehaveklasse i forbindelse med hendes fødselsdag dagen efter. 15 unger og 5 voksne deltog i den "traditionelle" tog-trækning i Brødløs og skattejagt - denne gang i Handest.

Mandag den 21. september havde vi møde med Jernbanetilsynet i Mariager. Målet var en "sikkerhedscertificering", som skal lede til et af Trafikministeriet udstedt "sikkerhedscertifikat". Vi "bestod" med godt resultat.

Tirsdag den 22. september var aftenholdet på arbejde igen. For mit eget vedkommende et vendepunkt: Her startede "genopbygningen" af toilettet på M 1, som blev malet for første gang!

Tirsdag den 29. september blev sidste "MHVJ-dag" i driftsåret - og denne dag bød også på en oplevelse: En MHVJ-kollega bad mig trykke på en knap på førerbordet i RHJ M 4 - vips! De 150 Leyland-hestebummede lystigt under gulvet midt i vognen. Det er mange år siden, det sidst har haft effekt at trykke på noget - som helst i det køretøj! Efter denne oplevelse fik toilettet på APB M 1 yderligere en gang maling på loft og vægge. Aftenens anden overraskelse var den noget uvante menu ved arbejdstids ophør: Velkrydrede, store hakkebøffer!

Efterskrift

Disse var noterne. Forhåbentlig læseren har fået indtryk af "alsidighed", og som man kan fornemme, er der rigeligt at arbejde med, selv om man ikke er faglært maskinarbejder, tømrer eller lignende.!

Det tog sin tid, førend der var "hul" igennem og vendet kunne løbe væk... Grøftegravning mellem Glenstrup og Handest, med VNJ MT 1, den 14 februar 1998.

Foto: Mogens Duus



Russerbrøl og gnister

imellem palmerne ...



Af Jakob Stilling

Den hidtidige verdensorden ændredes brat for ti år siden, hvor murene faldt i Østeuropa. Blandt den daværende Sovjetunions tætteste allierede og samarbejdspartnere uden for Østeuropa talte et enkelt land i den "amerikanske kontrolzone", nemlig Cuba. Indtil omkring 1990 var landet blandt de sværere tilgængelige for turister i almindelighed og jernbaneentusiaster i særdeleshed, bl.a. som følge af den amerikanske blokade, som nødvendiggjorde, at alle rejser til øen måtte ske via et østeuropæisk eller mellemamerikansk land, og som følge af det meget vagtsomme "sukkerpoliti", som forestod sikkerheden ude på sukkermøllerne.

Da den massive økonomiske støtte fra Sovjet pludselig tørrede ud, måtte Castros Cuba se sig om efter andre indtægter. På få år lykkedes det at etablere noget, som med lidt god vilje kunne kaldes en fungerende turistbranche, og som langsomt er ved at vænne sig til markedskræfterne og kundernes ønsker. Systemet har efterhånden også accepteret, at turister ikke nødvendigvis befordres i AC-busser og under ledelse af en guide, og ikke blot er på vej mellem landets fem kendeste turistmål. Allerede fra efteråret 1995 kunne Larsen Rejser tilbyde ture på chartervilkår fra Danmark – med mulighed for at rejse rundt på egen hånd – til den store og ukendte ø.

Nogle af de oplevelser, man som jernbaneentusiast og i dag uden reelle problemer med myndighederne kan få mellem sukkerrør og Baldwin-maskiner, er tidligere beskrevet i Ole Lund Jensens artikel i JERNBANEN nr. 6/1996.

Et kort blik på statsbanen

Cuba er dog ikke blot gamle amerikanske damplokomotiver på flere forskellige sporvidder ude i sukkermarkerne. Ikke overraskende betød det tætte samkvem med broderfolket i øst, at produkter fra den sovjetiske jernbaneindustri i stort tal nåede Cuba. På sukkerbanerne er særligt diesellokomotiver af type 37 hyppige – en USSR-kopi af den typiske amerikaner-diesel med førerrum i den ene ende og "lang næse". Tog, som kører mellem møllerne, er tilkoblet en typisk amerikansk Caboosé – ofte malet gul med møllens navn, som hyppigt er en af revolutionens helte.

På den egentlige statsbane, Ferrocarriles de Cuba, FCC, finder man en broget palet af personvognsmateriel. Forsyningssituationen medfører, at også jernbanerne har måttet improvisere, og på en række sidebaner udgøres personvognsmaterialet af ombyggede busan-

Indkørsel Guareiras – et virvar af armsignaler og krydsende strækninger. Februar 1998

hængere, som er stillet op på fladvogne to og to og forsynet med en slags halvt overdækket indgangsparti på midten! Da jernbanens profil er bredere end vognkasserne, er de fornedet udbygget med ca. 20 centimeter i hver side for at passe på undervognen. Resultatet er ikke smukt, men afhjælper materielmanglen.

Cuba er på dette punkt vendt tilbage til personvognsmaterialets rødder – nu er det helt bogstaveligt udrangerede vej køretøjer, som er sat på jernbanehjul. Der er dog selvfølgelig også "rigtige" personvogne af typisk mellem- eller sydamerikansk tilsnit, ofte i en fortvivende vedligeholdelsesstand.

På lokomotivsidan byder FCC på en samling forskellige typer: canadiske dieseler fra slutningen af 70-erne, russiske standardtyper osv. Blandt de russiske typer kan man som europæer særligt nikke genkendende til et kendt og elsket standardprodukt fra diesellokomotivfabrikken "Oktoberevolution" i Lugansk: et produkt, som fra fabrikens side hedder M62-K og hos FCC type 61 – i Europa bedre kendt som DR type 120, MÁV M 62 osv – altså "Tajgaer".

Cubanerne er yderst tilbageholdende med oplysninger om antallet af lokomotiver – men der gættes på, at typen på Cuba har omfattet mellem 20 og 32 enheder, hvoraf kun ca. 10 stadig er i drift. Laveste og højeste nummer, som er set i drift er henholdsvis 61.601 og 61.621. Fra byggepladerne kan det konstateres, at lokomotiverne er leveret i flere serier i 1974 og 75.

Alle type 61 er så vidt vides stationeret i Cienfuegos på sydkysten, ca. 250 km øst for Havana, hvor lokomotiverne anvendes til togene på strækningerne til Santa Clara inde i landet mod nordøst og ad strækningen mod nordvest over Aguada de Pasajeros mod Havana. Der skiftes lokomotiv undervejs på visse tog. Togene til Santa Clara (68 km) kører vist nu oftest igennem, mens Havana-togene ifølge oplysninger i de tyske blade skifter maskine i Pe-

En nedbrudt 61'er med eftermiddagspersontog Cienfuegos-Santa Clara har måtte hentes på fri strækning af en type 52 og passerer en tom stamme sukkervogne ved sukkermøllen Ifraín Alfonso.



dro Betancourt, 153 km fra Cienfuegos. Begge strækninger løber gennem sukkerområder, hvor der er talrige sidespor ned til sukkermøller, og hvor man derfor med lidt held kan opleve krydsning mellem sukkertog med damp og en type 61. Lokomotiverne er i dag rødmaledede – i flere forskellige varianter og farvetoner, men optrådte fra leveringen i grøn/grå.

Der køres kun 2-3 togpar i døgnet på de nævnte baner, hvilket gør fotografering lidt vanskelig, særligt da det trods den tilsyneladende rigelige køreplan er svært at holde tid. Et af de "sikreste" tog er tog 1302, som kører fra Cienfuegos omkring kl. 8.30 om morgenen og når Pedro Betancourt ca. 13.15. Havana nås efter køreplanen omkring 19.30! Mellem Amarillas og Guireiras løber statsbanen parallelt med en hovedvej gennem et stort sukkerområde, og er på dette stykke nemt at følge. I byerne langs banen er tiden næsten gået i stå – den lokale befolkning er til hest med lasso eller i det mindste iført ridestøvler og stetsonhat. I Calimete og Manguito går livet sin stille gang med lang middagspause under halvtaget foran husene, hvor trafikken og folkelivet betragtes ud under hatteskyggen. En enkelt førkrigspickup – måske en gammel Dodge eller en Ford A – hoster sig ned ad vejen på vej ud i sukkermarkerne. Midt i siestaen brydes roen af det standsende persontog mod Havana, fremført af en type 61. I Calimete kan man høre tyfonen ved de mange små overkørsler syd for byen. Den store, russiskbyggede diesel hopper og danser trods 30 km/t over de ujævne skinnestød med sin stamme af uens malede og ramponerede personvogne, hvis indbyggede slusignaler for længst er afmonteret til brug andre steder – og ikke nødvendigvis ved jernbanen.

I Guareiras krydser banen sukkerspor i flere retninger, som har valgt alle at mødes midt i overkørslen, bevogtet af en ældre post på lange ben, som kontrollerer et par armsignaler med trævinger, som må stamme tilbage fra banens anlæg. Toget holder nogle minutter under perrontaget, inden det under kraftig lyd- og røgudvikling langsomt fortsætter mod Havana. Hvis der er tid mellem sukkermøllerne er en 61'er ikke nogen dårlig afveksling.

En elektrisk sukkerbane

En anden overset specialitet på Cuba er faktisk en sukkerbane – om end med omfattende, offentlig persontrafik. Mellem østsiden af Havanas Havn (Casa Blanca) og Matanzas 85 km længere mod øst løber langs, men i nogen afstand fra kysten, Hershey-banen, opkaldt efter den store sukkermølle ca. midtvejs, hvis tidligere ejere, den amerikanske chokoladefabrik Hershey, anlagde banen omkring 1915. Banen blev fra starten – som den eneste på Cuba – elektrificeret, og til banens åbning anskaffedes fra General Electric et antal store boggielokomotiver, som den dag i dag er i daglig drift.

Da nedlæggelsen af "inter-urbans" – altså det, tyskerne kalder "Überlandstrassenbahn", og for hvilket der ikke er noget godt, dansk ord – ramte den amerikanske midtvest i 30'erne, købte banen et antal næsten nye sporvogne og motorvogssæt, som indtil for få år siden var banens eneste personvogsmateriel. Man er i de senere år, efter at de ældste træmotorvogne i bogstavelig forstand var faldet fra hinanden - gået over til lokomotivtrukne tog – personvognene har her en betænkelig lighed med udrangerede 40-fods containere fra det sovjetiske statsrederi, som er blevet forsynet med "vinduesåbninger" og monterede bussæder!



Rangering på Central Camillo Cienfuegos med elektrisk traktor leveret til fabrikken i 1919. Februar 1998.

Omkring møllen er der flere sidebaner, bl.a. en nord-syd strækning med persontrafik, som kommer helt ned til kysten og fortsætter ca. 15 kilometer ind i landet, ligesom der er omfattende industrispor i Havanas havneområde og en efterhånden nedlagt havnebane i Matanzas. Hertil kommer selvfølgelig de mange sidespor og stikbaner ind til læssepladserne. Der kørtes indtil årsskiftet 1998/99 4 togpar på hele banen, og et antal lokaltog. Ankomsttiderne i Havana (Casa-blanca) var ca. 8.00, 13.30 og 19.00, og med afgang fra Havana i dagslys omkring 9 og 14. Også her er køreplanen dog mest vejledende. Omkring møllen køres også skoletog og lokaltog i forbindelse med arbejdstids begyndelse og ophør, og her er chancen for at se gammelt materiel nok størst. I efteråret 1997 købte eller fik man fra en lokalbane i Barcelona et antal 50'er motorvogssæt, som nu er blevet ombygget og indsat i driften på hovedbanen. Der er påbygget pantografforlængere af egen konstruktion, men ellers ikke ændret meget ved togene, som er 3-vognssæt malet grå med rød stribe. Tillempningen af perronerne har givet større problemer: Da togenes døre er i "S-banehøjde" og der ikke er plads til almindelige trin, er der på alle (større) stationer blevet bygget betontrapper ud for dørene, sådan at indstigningen lettes. Da togene har et ret smalt profil, og da banens gamle materiel stadig skal kunne køre, er der dog en betydelig afstand mellem "perronen" og vogn dørene. Hvordan man håndterer

situationen på de mange uformelle standsningssteder undervejs er et eksempel på cubanernes evne til at løse opståede problemer...

De nye tog har gjort det muligt at tilbyde flere siddepladser og der køres nu op til 9-vognstog i myldretiden. Køreplanen er også blevet udvidet, men maleren har endnu ikke været ude på stationerne for at rette afgangstavlerne - og en papirkøreplan findes ikke.

Man kan dog stadig opleve det gamle materiel - særligt i lokaltrafikken nær møllen, hvor der end-nu ikke er bygget trapper ved holdestederne. Der skulle derfor være gode chancer for, at man også i den kommende vinter på sidebanerne omkring Hershey - hvor møllens nye navn Camillo Cienfuegos (efter en af revolutionens helte) aldrig rigtigt er slået an - kunne opleve sporvognen rulle ned gennem gaden et par gange om dagen. Møllen rangerer med flere forskellige typer aldrende elektriske traktorer, mens meget af stræknings-kørslen med sukkertogene synes at være overtaget af diesler - men man ved jo aldrig, Cuba er altid god for en overraskelse!

Med en af revolutionens paroler: "Vinceremos" - vi vil sejre (som måske skal tilføjes: "... eller vi kommer i det mindste frem!"). God tur ...

Hershey-motorvogn under indkørsel til Casablanca - her kører toget midt i gaden. Februar 1997.



Bog anmeldelser



Odsherreds Jernbane 1899-1999

Af Ole-Chr. M. Plum

240 sider, c. 400 ill., format 24 x 24 cm
Dansk Jernbane-Klub 1999, Kr. 349,-

At OHJ, der fylder 100 år, giver anledning til, at der endnu engang udgives en bog om banens historie, er en given ting. At Ole-Christian er forfatteren er også en given ting, hvem ellers skulle skrive den, OHJ er jo næste OCMPS ejendom, men at han uden tøven har overladt layoutarbejdet til "Jernbanens" redaktionsteam, René St. Olsen og Henrik Sørensen er et genialt indfald. En ny frisk stil i udformningen af DJK-publikationer er født, og det var vel også på tide.

Hvis indholdet ikke dur, hjælper indpakningen selvfølgelig ikke, men indholdet er i gode hænder. Forfatterens skrivestil og -glæde fornægter sig ikke. Det gælder både historien om banens tilblivelse og udvikling, i sig selv en mini historisk-pografisk redegørelse for Odsherred, som strækningsgennemgangen fra Holbæk til Nykøbing og den minutiøse gennemgang af det rullende materiel, inklusive baneafdelingens ofte oversete materiel. Og så er hovedparten af billedmaterialet i farver - og de, der er sort-hvide, har den moderne teknik gjort bedre end den dag, de blev taget. Der er også et fyldigt afsnit om banens spændende bushistorie, og den har OCMPS overladt til en ekspert, Jens Birch, at skrive.

Det var et lykkelig beslutning, OHJs direktør Finn B. Henningsen traf, da han allerede i 1982 bad forfatteren starte indsamling af materiale om OHJs historie og løbende at sørge for en fotografisk dokumentation. Det er der kommet en fortræffelig bog ud af. Der er så kun én ting, der kan bekymre en gammel jernbaneentusiast - denne udgivelse vil blive svær at overgå - men alligevel - i vor interessekreds står en hel ny talenfuld generation parat. Køb den - en fortræffelig bog.

Erik B. Jonsen

På sporet af 60'erne

Af Jan Forslund / Hans Gerner Christiansen

80 sider, 180 bill. heraf 40 i farver, format 17 x 25 cm
Holsund 1999, Kr. 168,-

Ved synet af bogen er læserens første reaktion, at Holsund har fundet ny reprot teknik og et nyt trykkeri! Billedmaterialet står nemlig denne gang knivskarpt. Hvor markant forskellen er viser sig allerede på forsiden, som ved juletid udkom på postkort som reklame for bogen og dengang absolut ikke var skarpt.

På Sporet af 60'erne er som tidligere bøger i serien en billedbog, men indeholder et fyldigt indledende tekstafsnit, som forsøger at trække nogle hovedpunkter op og sine steder lægge linier fra 60'erne til 90'erne. Det er en svær, men nok nødvendig opgave, når bogen strækker 40 år tilbage, men også næsten umulig på 8 sider. Heldigere er forfatterne sluppet fra det i de fyldige billedtekster, hvor der bliver plads til at sætte motivet ind i en større sammenhæng og henlede opmærksomheden på typiske træk fra årtiet. Afstanden på op til 40 år viser sig nu allerede i billederne - det er et blik tilbage på en helt anden verden, befolket med

materiel og personale med mange år på bagen. Samtidig må man overraskende ofte konstatere, at 60'ernes trafikale scene overlevede næsten uændret op til slutningen af 70'erne. Mange af billederne - særligt af My og Mo kunne egentlig lige så godt være taget i 1979 som i 1963.

Både de forsvundne og de overlevende privatbaner gennemgås og får vist alle et billede eller to. DBJ har kun kunnet opnå et enkelt billede, og flere af de tidligt nedlagte baner er alene repræsenteret med et billede af materiel på vej til eller under skrotning. De dengang anvendte billettyper er ikke blevet glemt - og har fået to fulde sider.

Blandt fotografierne dominerer (som man kunne forvente) Hans Gerner Christiansen og Kai Mose Nielsen, men er suppleret af en række kendte og mindre kendte. Der er flere farvebilleder end sædvanlig i årbøgerne - og de har, med en enkelt undtagelse overlevet de mange år uden væltet farvebalance. Langt de fleste billeder er "nye", om end der særligt blandt HGCs billeder er en del gamle kendinge og endda et billede, som også optræder i MM 5.

Intet er nemmere end at kritisere, hvad der mangler - alligevel vil jeg vove en bemærkning herom, som falder lige for, da der som sædvanlig er et strækningsskort bag i bogen: Der er næsten ingen færger - og f.eks. intet billede af DSBs dampfærger. Andre emner, som ikke har fundet plads er: Damp på roebaner (til gengæld er der to billeder fra FJ!), DRs og DBs motorvognssæt i internationale tog og "klædeskabene". Flere DSB-strækninger er slet ikke kommet med eller kun i form af krydsningsbilleder på større stationer: Godsforbindelsesbanen incl. Frederiksberg, Slagelse-Næstved, Bramming-Tønder (herunder gennemgående tog til Niebüll), og den skæve bane samt Herning-Viborg og Thybanen. Til gengæld er der f.eks. to billeder af P 917 på Kh, to fra læssevejen i Hellerup og to billeder af håndbetjente bomme - endda på samme opslag! Jeg kunne have ønsket mig lidt flere strækningbilleder, særligt med damp - f.eks. er der i bogen ingen billeder af R eller PR, og en klassiker som paralleludkørslen med to S-maskiner fra Østerport mangler. Det er dog småting, for billedmaterialet er ellers i al væsentlighed helt i top.

Man kan fortabe sig helt i miljøbillederne - hvor særligt Fredbergs farvebilleder fra Ålborg og RHJ står meget stærkt sammen med et antal "nye" personaleportrætter og depotbilleder af Kai Mose Nielsen. Det er synd, at der ikke har været råd til lidt flere sider i farver, når nu mange af originalbillederne faktisk er i farve. Det er også lidt synd for billederne, at de er så små. Kun tre gange får et billede en hel side - og det er ikke i farver. Mange af privatbanebillederne er så små som 5x8 cm - og det gør selv det bedste billede gnidret..

Disse få og små reelle kritikpunkter bør dog ikke overskygge, at bogen ikke bør mangle på nogen reol. Med en tidsramme på 10 år i stedet for årbøgernes snævre ramme er det muligt at illustrere udviklingen i stedet for blot at vise et øjebliksbillede - og det klæder absolut bogen.

Så kan man blot ønske, at Holsund - med den nye teknik - ville tage en 2. udgave i farver af 70'er-bogen under overvejelse, sådan at det efterfølgende tiår kunne komme med i serien for de mange, der ikke har Claus Bojes og Mogens Duus bog fra 1980.

Jakob Stilling

Motormateriel 5

Af Peter Christensen og John Poulsen

128 sider A4 tværfomat, 350 ill. (100 i farve). 28 tegninger.
Stift omslag, pris 375 kroner. Udgivet af Bane Bøger.

"Med motor fra GM", der er det femte bind i bogserien Motor Materiel, beskriver hele historien om den, udenfor enhver tvivl, bedste DSB-beslutning i nyere tid vedrørende anskaffelse af trækraft. Bogen starter med at omtale DSB's forsøg med motorkøretøjer i trediveerne. Vi får et indblik i udviklingen i USA med hovedvægten på det, der senere blev Electric Motive Division of General Motors, og beretningen om maskinafdelingens senere chef E. Risbjerg-Thomsens studierejse til USA, en rejse, som kom til at resultere i forhandlinger med NOHAB om levering af diesellokomotiver med motor og elektrisk udrustning fra General Motors.

Bogen viser forskellige tegninger og giver et indblik i hele udviklingsforløbet til disse førstegenerationslokomotiver og der fortælles om leveringsbetingelserne, priser m.m. Udviklingen af Mz bliver grundigt behandlet og et særligt interessant afsnit i bogen omhandler Me-lokomotiverne, hvor Henschel afløser NOHAB som leveransør. Denne slags beskrivelser kan undertiden være rene ørkenvandringar at komme igennem. Blot ikke her. Bogen berører også fagbevægelsens forsøg på at spænde ben for GM-lokomotiverne, og giver et indblik i privatbanernes interesse for amerikanske diesellokomotiver, ligesom der omtales og vises tegninger af projekter, der ikke blev til noget. Der er tale om et meget stort emne med mange punkter, der burde fremhæves, men for at gøre en meget lang historie rimelig kort, så vil jeg blot nævne, at der er lagt et meget stort og grundigt forarbejde i det omfattende materiale fra hele den meget interessante epoke som bogen beskriver. Anmelderen havde i perioden til og med anskaffelsen af Mz IV forbindelser til personer, der var tæt på beslutningerne i generaldirektoratet. Store dele af teksten er enslydende med det jeg for mange år tilbage erfarede.

Til det tekniske afsnit holder forfatterne sig til et niveau de kan overskue, hvilket gør teksten troværdig, jeg udtaler mig her i kraft af min baggrund som lokofører og tjenestegørende på GM-lokomotiverne i mere end tyve år.

Billedmaterialet er meget stort med mange farvefotos, hvorom der kan siges, at helhedsindtrykket er godt. Der er vist et righoldigt udvalg af My- og Mx-lokomotiver i mange farvekombinationer, såvel tilhørende DSB, som inden- og udenlandske privatbaner. De mange, efter min mening meget flotte tegninger, der er leveret af Klaus Frost fortjener også at blive nævnt. De vil sikkert være en lækkerbid for modelbyggere. For de der foretrækker målestoksforholdet 1:1 vil de være en fryd for øjet.

Alt i alt er her tale om en dejlig bog med et væld af oplysninger og en mængde dejlige billeder, en bog jeg på det varmeste kan anbefale. Jamen er der da ingen minusser? Jo, det er der da. I et så omfangsrigt værk som dette, kan det ikke være anderledes, end at det er muligt at finde et og andet, som f.eks. teksten til billedet på side 54 med den stærkt rygende Mz, som burde have været, at motoren ingen luft får tilført på grund af, at turboladeren, eller dens mekaniske kobling, er defekt. Ligeledes er My-erens hoveddynamo en D32/14, men det må - i den store sammenhæng - siges at høre hjemme i småtingsafdelingen.

Holger F. Sørensen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

Silkegade 11, 2. sal
1113 København K
E-mail: jernbanen@djkk.com
Tlf: 33 32 54 23
Fax: 33 32 54 22

Redaktion

René St. Olsen (chefredaktør, ansv.).
Søborg Hovedgade 40, 3. th., 2860 Søborg.

Henrik Sørensen (redaktør).
Bramslykkevej 61, 1. th., 2500 Valby.

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45, 2960 Rungsted Kyst.

Oplag: 3.000 stk.

Sats: DJK

Scan: DJK

Tryk: Central Tryk Hobro A/S > www.cth.dk
ISSN 0107-3702



Fagredaktioner

Banestyrelsen/DSB

Erik B. Jensen
Postboks 188
2900 Hellerup

Privatbanerne

Ole-Chr. M. Plum
Jernbanevej 32
4330 Hvalsø

Færger

Thomas N. Olesen
H. P. Christensensvej 18
3300 Fredensværk

Veteranbanerne

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45
2960 Rungsted Kyst

Udland/Globetrotter

René St. Olsen
Søborg Hovedgade 40, 3. th.
2860 Søborg

Jernbanehistorie

Anders Riis
Klostergade 3
9550 Mariager

Jernbanens arkiv

Frank Nielsen
Brunevang 56, 1. th.
2610 Rødovre

Annoncer/Økonomi

Jan Forslund
Vasevej 19A
2840 Holte
Tlf: 45 42 04 52
Giro: 5 55 38 30

Desuden har følgende bidraget til produktionen:
METROPA, Banestyrelsen, DSB, Bo Lindhardt, Morten Nørgaard Olesen, Peer Kurland, Ole Lennarth, Jan Agersten, Morten Sigaard.

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 manuskript samt øvrige materiale til JERNBANEN er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i at det indsendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. skal være maskinskrivne, helst efterfulgt af diskette (i Word 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 fejlede ekspeditioner og fejlede eksemplarer sker ligeledes hertil. Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

JERNBANEN er medlemsblad for foreningen Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. Jernbanen udsendes seks gang årligt, sidst i hver af månedene februar, april, juni, august, oktober og december.

Deadlines for kommende numre

04/99 Tirsdag den 1. juli 1999
05/99 Onsdag den 1. september 1999



Dansk Jernbane-Klub

Dansk Jernbane-Klub

Sekretariatet, Kalvebod Brygge 40
1560 København V.
Tlf: 33 33 86 97 - fax: 33 93 20 02
E-mail: djkk@djkk.com
Internet: http://www.djkk.com

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

Medlemskontingent i DJK 1999

Ordinære medlemmer kr. 285,-
Seniormedlemmer (67 år pr. 1/1-1999) kr. 245,-
Junior-medlemmer (under 18 år pr. 1/1-1999) kr. 195,-
Husstandsmedlemmer kr. 190,-
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer 1/8 side) kr. 2500,-

Kontingentbetaling

Girokonto: 5 55 38 30
Eurokonto: Unibank, swiftcode UNIBDKKK,
kontonr. 5005866900 (Kontingent Euro 40,-)
Norsk giro: 0806 190 4833 (Kontingent NOK 365,-)
Svensk giro: 547137-0 (Kontingent SEK 365,-)

DJKs arkiv

v/ Vagn Larri
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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- ◆ Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk,
tlf: 49 19 42 35
- ◆ Poul Kaspersen, Østergade 24, 3200 Helsinge,
- ◆ Klaus Jørgensen, Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby,
tlf: 45 88 43 04
- ◆ Søren Bay, Koldinggade 17, 3. tv., 2100 København Ø,
tlf: 35 38 46 79 S
- ◆ Ole-Chr. M. Plum, Jernbanevej 32, 4330 Hvalsø,
tlf: 46 46 12 30 S
- 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 Arup, tlf: 64 43 22 70

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,
4930 Maribo, tlf: 54 78 43 54,
E-mail: Museumsbanen@djkk.com
Information i weekender: tlf: 54 78 85 45

Mariager-Handest Veteranjernbane

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

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for smalsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød, tlf: 48 17 08 18
v/ Ebbe Møhlhoff tlf: 48 17 54 53

Limfjordsbanen

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

DJK Veteranog Vest

Henrik Gørgesen, Fredensgade 2, 1.,
8700 Haderslev, tlf: 26 15 76 64
Arbejdshold i Bramming

D-maskine gruppen

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

GM-gruppen

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



Jernbanebøger

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

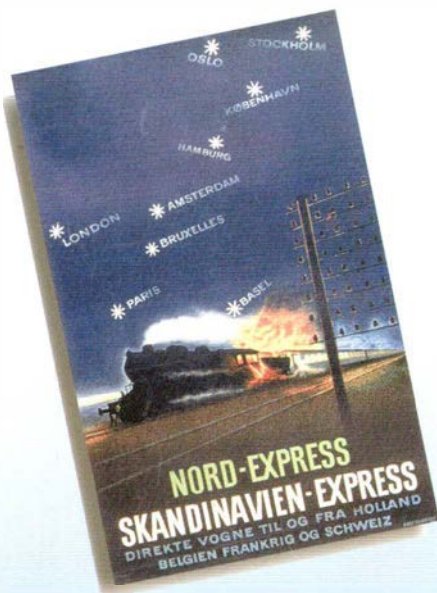


Foto: Jernbanemuseet

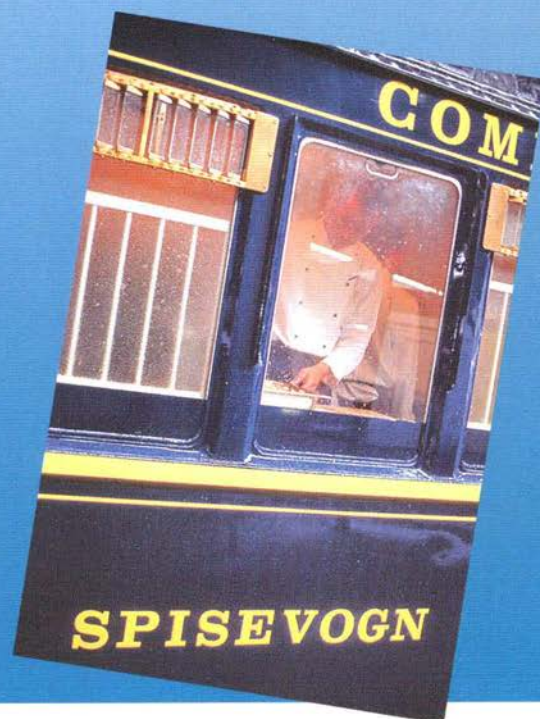


En duft af **Nord-Express**

Den 11. juni 1999 måtte jernbanemuseets smukt restaurerede Wagons-Lits spisevogn 4247, for en kort tid forlade sine lune omgivelser på museet i Odense, under en ekstraordinær kørsel mellem Odense og Fredericia - et kort stykke af strækningen som netop denne vogn rullede på i den glamour-iøse Nord-Express. Spisevogn 4247 har kun tilladelse til at køre tre gange årligt, så vil man opleve stemningen af tidligere tiders "store rejse" må man lægge vejen forbi Jernbanemuseet i Odense hvor vognen normalt indgår i den permanente udstilling.



Tekst & foto af René St. Olsen



JERNBANEN har fået ny adresse!

Post sendes til: JERNBANEN, Silkegade 11, 2 sal, 1113 København K.

Vær opmærksom på **ikke** at skrive Dansk Jernbane-Klub på konvolutten, da postvæsenet ellers laver kludder i det.

Øvrige ændringer se side 43.