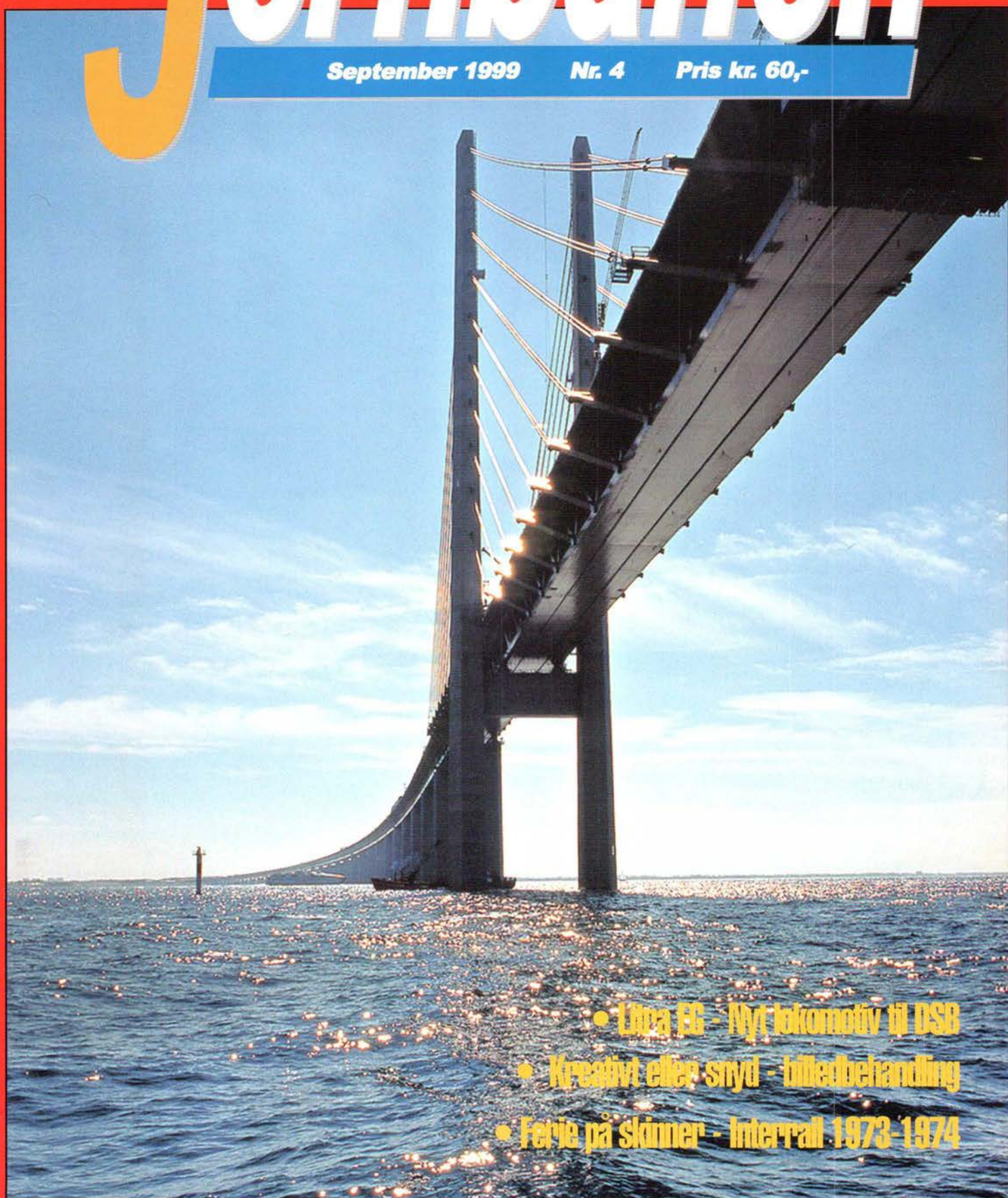


Jernbanen

September 1999

Nr. 4

Pris kr. 60,-



- Litra EG - Nyt lokomotiv til DSB
- Kreativt eller snyd - billedbehandling
- Ferie på skinner - Interrail 1973-1974

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

"På sporet af 60'erne"

- En tiårskavalkade med over 180 billeder, heraf 40 i farve ...
- En bog i ypperlig kvalitet og med et væld af nye informationer
- Introduktionspris kr. 188,- inkl. for sendelse. Pr. 1. oktober kr. 208,-

Fås ved henvendelse til:

**Forlaget Holsund, Vasevej 19 A,
2840 Holte, Tlf, fax: 45 42 04 52**

I sidste nummer af Jernbanen bragte vi samme annonce med nogle meget beklagelige fejl i pris og tlf. nr. Redaktionen beklager overfor annoncør og dennes kunder.

Udflugt på Silkeborgbanen

Lørdag den 11. september 1999

I forbindelse med hjemtransporten af materiellet fra GM-udflugten på Løgstørbanen arrangerer GM-gruppen den 11. september fotoudflugt på Silkeborgbanen. Toget vil blive oprangeret af MY 1105 (forhåbentlig i rød/sort bemaling) med fem eller seks røde IC-vogne.

Køreplan:

Århus	11.06
Skanderborg	11.32
Herning	16.29
Holstebro	17.10

Der er i planen indlagt god tid til fotofolket.

Pris:

Århus-Holstebro 100,- kr.

Børn halv pris. Betaling ved påstigning.



Hør lige efter ...

I en fjern fortid som fattig ung studerende, tjente jeg hver sommer lidt penge på at være rejseleder og fandt hurtigt ud af at gæsterne kunne opdeles i to grupper.

Den ene gruppe, og det var desværre den mindste, ville have noget for pengene og deltog med liv og lyst i hvad der skete, var ikke bange for at komme med gode ideer og gik heller ikke af vejen for at give en hjælpende hånd med, hvis det kunne gøre turen bedre.

Den anden – og største gruppe – mente at når de havde betalt billetten, så var det rejselederens opgave både at tænke, tale og handle for dem. Jeg er ikke i tvivl om hvem der fik mest for pengene og hvem der samtidig fik de bedste oplevelser.

Mange års arbejde i forskellige foreningsbestyrelser, herunder de sidste 6-7 år i DJK's hovedbestyrelse, har vist at der er ikke den store forskel på at være rejseleder eller bestyrelsesmedlem. I for- eninger er der en stor gruppe som mener at når de har betalt kontingentet, så er det ikke nødvendigt at foretage sig mere, ud- over at læse lidt i bladet og eventuelt gå til de møder der interesserer. Resten må bestyrelsen klare.

Det er selvfølgelig formelt korrekt, at ih, hvor de snyder sig selv. Der er naturligvis ingen som forventer at alle DJKs medlemmer skal lægge sveller og skinner, banke rust på gamle vogne, fyre damplokomotiver eller andre anstrengende job, men alle mennesker har en eller anden form for talent, som de til gavn og glæde for sig selv og en masse andre, kunne lade komme til udfoldelse.

Han eller hun, der ville være en katastrofe med en skrue-nøgle i hånden, kunne måske blive kanongod sælger i kiosker og på udflugtstog og EDB-nørd den med hvide fingre er måske en ren Ole Opfinder, når der skal findes en løsning på de mange mærkelige problemer der opstår, når gammelt materiel skal renoveres. Masser af muligheder. Ud over glæden ved at gøre et godt job, er der det sociale samvær og gode kammeratskab der findes på vores arbejdspladser og afdelinger.

Hvorfor ikke tage det med når man nu har betalt sit kontingent. Og det er ingen undskyldning at man ikke ved hvem man skal tale med. I hvert nummer af Jernbanen er der lister med navne, adresser og telefonnumre på en række kontaktpersoner der bare venter på din opringning. Til sidst to ting, hvor alle kan deltage.

Jernbanen Extra har kort produktionstid, så hvis der i sit sogn eller by er et arrangement der måske kan interessere andre medlemmer, så send besked til sekretæren, der vil prøve at få det ud i tide, så flest mulige kan få glæde af det. Og det andet er at DJK har et spændende arkiv, hvor travle mennesker ordner og katalogiserer. Men af gode grunde kan de jo ikke læse alle landets dag- og ugeblade og lokalaviser.

Især de sidste bringer af og til omtaler af vores forening og baner, og de arrangementer og udflugter der afholder.

Den slags artikler hører hjemme i vores arkiv så frem med saksen og send det til arkivet, helst med dato og oplysning om hvor det er klippet ud. Så bliver arkivaren glad. Og du har været med til at gøre noget for vores forening og dermed også for dig selv og alle de andre medlemmer.

Poul Kaspersen



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:

Forbindelsen mellem Danmark og Sverige er nu en realitet. Det blev markeret ved et storstillet rejsegilde ved Øresundsbroen, da det sidste broelement lørdag den 14. august 1999, blev sat på plads. Se den uddybende billedreportage på bagsiden.

Foto: René St. Olsen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 4 september 1999

Banestyrelsen	4
DSB	6
Privat / industribaner	8
Privatbanejubilæer	10
Udland	12
Færger	13
Veteranbaner	14

René St. Olsen



Roll-Out af litra EG

Præsentationen af lokomotivet overværedes bl.a. af administrerende direktør Henrik Hassenkam, DSB, direktør Hans Winther, DSB Gods og repræsentanter for DSB Gods' samarbejdspartnere i ind- og udland, bl. a. SJ Gods og DB Cargo.

Side 18

René St. Olsen



Kreativt eller snyd?

Med de kreative hjælpemidler vi stilles ovenfor i dag, kan et billede næsten manipuleres til ukendelighed. Teknikken åbner mange nye muligheder og vi ser lidt på disse i dette nummer.

Side 24

Ferie på skinner

Følg med Ole Jensen tilbage til de tidlige 70'ere, hvor han beskriver sine oplevelser ved interrail ferie igennem en række herlige fotos.

Side 28

Vælter læsset for DSB Gods	15
EG - nyt superlokomotiv til DSB	18
Status på HV 3	22
Kreativ billedbehandling	24
Ferie på skinner - Interrail	28
Petite Ceinture	32
Boganmeldelser	34

Ole Jensen





Den 29. august 1999 var det definitivt slut med overførsel via Helsingør-Helsingborg af dagtog mellem København-Stockholm og Oslo. Her ses ME 1517 under ombordtagning af SJ-vogne til M/F Tycho Brahe i Helsingør, juli 1999. Foto: René St. Olsen

Banestyrelsen

Sporproblemer

Det står skidt til med standarden af det danske skinnenet - herunder de tekniske systemer - fordi der i adskillige år ikke har været tilstrækkelige midler til vedligeholdelse. Det fremgår af en analyse af infrastrukturen, som er udarbejdet af internationale eksperter (svenske og tyske) for Trafikministeriet.

Den løbende nødvendige udskiftning af sporet halter bagud, sikringsanlæggene er umoderne (eksempelvis er sikringsanlægget i Gentofte mere end 60 år gammelt) og S-banes kørestrømanlæg er forældet. Af analysen fremgår, at Banestyrelsen har 12 pct. mindre til drift og vedligehold end andre infrastrukturselskaber i Europa, der normalt sammenlignes med. Banestyrelsen anslår selv, at der lige nu mangler 200 mio. kr. til ved-

ligehold og et tilsvarende beløb til nødvendige udskiftninger af forældet, teknisk udstyr for blot at opretholde den nuværende tilstand. Hvis efterslæbet skal indhentes relativt hurtigt, må der i en årrække anvendes ca. en halv mia. kr. ekstra til udskiftninger.

I en intern revisionsrapport fastslår Banestyrelsen, at det "gamle" DSB har omprioriteret 1,3 mia. kr. der var øremærket til drift og vedligeholdelse i den såkaldte "Rammeforfikringsaftale II 1995-98", til andre områder, således at Banestyrelsen pr. 1. januar 1997 blev "født" med et for lavt budget og et nedslidt skinnenet.

Den lave sporkvalitet på en række strækninger betyder ikke en sikkerhedsrisiko, da denne imødegås ved hastighedsnedsættelser, hvilket fx er tilfældet mellem Odense og Middelfart. De strækninger, der er særligt i søgelyset, er Skanderborg-Silkeborg (vedli-

geholdelse ikke længere mulig, sporombygning skal foretages, ellers lukning), Fredericia-Kolding, Odense-Middelfart og (dele af) Kystbanen (nedsættelse af højeste hastighed til 80 km/t). På strækningerne Roskilde-Holbæk og Roskilde-Køge-Næstved er indførelse af ATC skrinlagt på grund af manglende midler til projektet, som Jernbanetilsynet i øvrigt har krævet iværksat.

Debatten er også aktualiseret, efter at rangertræk med beholder-vogne med kemikalier kørt af PrivatBanen Sønderjylland (PBS) flere gange er afsporet i Grindsted, fordi svellerne er rådne, og Banestyrelsen har meddelt, at der ikke er midler til at vedligeholde egentlige godsstrækninger. Et resultat heraf er i øvrigt, at strækningen Viborg-Løgstør er lukket for trafik pr. 1. juli 1999, efter at PBS har tilkendegivet, at selskabet ikke længere ønsker at benytte sporet.

Nye operatører

En række danske og udenlandske jernbaneoperatører har søgt om tilladelse til at køre på det danske jernbanenet fra sommeren år 2000. Da ansøgningsfristen udløb medio juni havde 15 seriøse og etablerede selskaber meldt sig. Trafikministeriet ønskede ved redaktionsslut ikke at afsløre virksomhedernes identitet, eller hvor de ønsker at køre.

Fra og med 1. januar 2000 åbnes der som bekendt for fri passagertrafik på det danske jernbanenet, som det allerede er tilfældet for godstrafikken (udnyttet p.t. af DSB Gods og PrivatBanen Sønderjylland). Det indebærer, at nye ope-

ratører skal køre for *egen regning og risiko* på tidspunkter, de får tildelt af Banestyrelsen (efter at behovet for passagertrafik som offentlig service - p.t. udført af DSB - er tilgodeset).

Jernbaneloven giver på længere sigt også mulighed for udbud af den samfunds indkøbte trafik - her gælder det, at op til 15 pct. kan blive udbudt inden udgangen af år 2003, men trafikministeren har dog udtalt, at der tidligst bliver tale om udbud i 2001, jf. Jernbanen, nr. 3/99, s. 5.

Banestyrelsens forskellige afdelinger vurderer p.t. ansøgningerne fra de nye operatører. Dette arbejde foregår i et samarbejde mellem Salg & Marked og Logistik ("køreplanlæggerne") samt bl.a. Tekniske systemer, der vurderer eventuelt nyt materiels samspil med infrastrukturen. I september indkaldes ansøgerne til forhandling, og i november skal køreplanen gældende fra maj 2000 være på plads.

Trafikplaner i Århus

Resultatet af halvandet års undersøgelser af trafikforholdene i Århus foreligger i en rapport "Bane- og vejforhold i Århus". Arbejdet er foregået i det såkaldte Infrastrukturudvalg med repræsentanter for Trafikministeriet, Banestyrelsen, DSB, Århus Amtskommune og Århus Kommune.

Formålet med udvalgsarbejdet har været at få en samlet vurdering af trafikken i Århus, og for så vidt angår jernbanesiden er indsatsen gået på Hovedbanen til, fra og igennem Århus, forskellige nærbaner og en moderne godsforbindelse til havneområdet.

Udvalget har bl.a. anbefalet, at der hurtigst muligt etableres en ny sporforbindelse til containerhavnen, der er ved at flytte sydpå, og at en udbygning af nærbanenettet (bl.a. ved brug af eksisterende spor til Skanderborg og etablering af seks standsningssteder) bør vurderes yderligere. Desuden har udvalget anbefalet, at det afklares politisk, om den store plan om hovedbanen i tunnel gennem Århus (afskaffelse af rebroussementstationen) er realistisk. Derimod fraråder udvalget at etablere en vej til Århus Havn gennem banegraven, ligesom det frarådes at flytte Århus Banegård.

Forslagene i rapporten vil være genstand for offentlig debat indtil efteråret 1999.

Projektet udskudt

Den planlagte udbygning af jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted bliver stærkt forsinket, fordi borgerne skal høres endnu engang. Det får oppositionspolitikere til at rejse tvivl om regeringens vilje til at gennemføre det omdiskuterede milliardprojekt. Trafikministeren vil udskrive en idékonkurrence for borgerne og en efterfølgende arkitektkonkurrence om udformning af støjafskærmning og brug af de eksproprierede huse og arealer.

Arbejdet med idékonkurrencerne og et sideløbende arbejde med den såkaldte VVM-redegørelse vil tage længere tid end tænkt i den oprindelige plan, således at offentlighedsfasen sker sidst på foråret 2000. Derefter kommer den endelige vedtagelse af linieføringen. Banestyrelsen har foreløbig brugt 170.000 rådgivertimer (fordelt på 50 rådgivere i og uden for styrelsen) samt 100 mio. kr. på projektet, der må antages at være det mest gennemarbejdede baneprojekt i danske jernbaners historie.

S-banenettets opgradering

DSB S-tog A/S' indkøb af i alt 120 nye togsæt (4. generation) til indsættelse i driften indtil 2005, jf. nedenfor, medfører, at der skal foretages en række justeringer af infrastrukturen af det københavnske S-banenet. Togene er bl.a. 60 cm bredere end de gamle, akseltrykket er større, og den hurtige acceleration kræver større strømforsyning. Togenes større maksimale hastighed på 120 km/t samt regenerering af bremseenergi kræver forbedringer af spor og køreledningsanlæg.

Samtidig med afgivelsen af ordren på de nye S-tog afsatte staten yderligere op til 900 mio. kr. (i 1997-priser) til nødvendige ændringer og forbedringer på S-banen. Samtidig med disse infrastrukturændringer foregår andre aktiviteter på S-banen - herunder renoveringer og vedligeholdelse, som gør det nødvendigt at koordinere de samlede planer, hvorfor der sker en nøje prioritering i hhv. absolut nødvendige og ønskelige arbejder. Nogle af de fysiske ændringer er allerede gennemført af hensyn til de nye togs større bredde og øgede akseltryk.

De planlagte infrastrukturændringer muliggør, at de nye tog i første omgang kan køre med maksimal hastighed på 100 km/t, som løbende sættes op til 120 km/t i forbindelse med nye køreplaner i år 2001, 2003 og 2005.

Frem til år 2001 indsættes de nye togsæt i takt med leveringen i den nuværende køreplan på strækningen mellem Køge og Hillerød, således, at der fra slutningen af 2001 kan indføres en ny tilpasset køreplan på strækningen, hvor rejsetiderne er reduceret med ca. 10 pct. i forhold til i dag.

I 2001-2003 indsættes de nye S-tog på strækningen Høje Taastrup-Holte, således at der i 2003 kan indføres en ny opstrammet køreplan på denne strækning med en rejsetidsreduktion på 12 pct. i forhold til i dag.

I årene 2003-2005 indsættes det nye materiel på strækningerne Ballerup-Farum, Ballerup-Frederikssund og Hellerup-Klampenborg, hvorefter der, når alle 120 togsæt er i drift, kan indføres en helt ny køreplan for det københavnske S-banenet, hvor rejstiden totalt set er reduceret med 12 pct. i forhold til dagens køreplan.

De nævnte infrastrukturændringer omfatter ikke "Ringbanen" Hellerup-Flintholm-Sjælør, hvor de nødvendige ændringer indgår i dette projekts anlægsbudget.

Af infrastrukturarbejder, der skal udføres af hensyn til plan 2001, kan nævnes:

- forstærkning af køreledningsanlægget Vallensbæk-Køge af hensyn til højeste hastighed 120 km/t,
- etablering af nye omformerstationer ved Birkerød (1999), Allerød (1999) og Sorgenfri (2000),
- løbende opgradering af eksisterende omformerstationer i Ølby, Karslunde, Solrød, Hundige, Åmarken, Vesterport, Østerport og Hellerup til det nye maksimale strømtræk på 2400 A (1999-2000),
- etablering af en ny kørestrømskinne i tunnelsektionen mellem Vesterport og Østerport for at kunne øge strømforsyningen (1999-2000),
- tilpasning af depotsporene ved Hillerød, Holte og København for nyt materiel.

I forbindelse med køreplansændringerne i 2003 udføres bl.a.

- fornyelse af omformerstationen i Enghave (1999),
- opgradering af eksisterende omformerstation i Valby til større strømtræk (2001),
- tilpasning og udbygning af opstillingsområdet i Høje Taastrup (2000).

Køreplanen gældende fra 2005 kræver eksempelvis

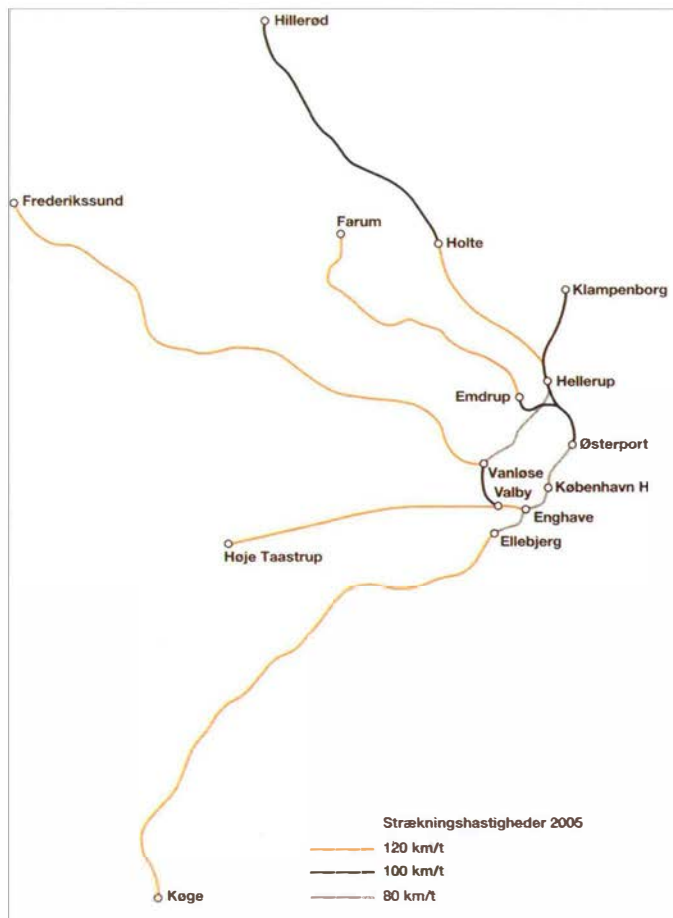
- 3,5 km spor- og køreledningsjustering på strækningerne Valby-Ballerup og Svanemøllen-Farum,
- etablering af nye omformerstationer ved Vanløse (2003), Vangede (2000) og Hareskov (2000),
- opgradering af eksisterende omformerstation i Skovlunde (2001-2002),
- forstærkning af enkelte broer (fx bro over Mølleå ved Farum) til 22,5 t akseltryk,
- tilpasning og udbygning af de-

potsporområderne ved Farum og Klampenborg.

For at opnå den høje generelle hastighed på 120 km/t (uden for strækningsafsnittene Ellebjerg/Enghave-Østerport) er det nødvendigt, at andre fysiske forbedringer gennemføres i årene frem til 2005. Midlerne hertil må skaffes udenfor det ovennævnte projekts rammer på maksimalt 900 mio. kr. Det drejer sig om bl.a. om

- modernisering af sikringsanlæg på strækningen Hellerup-Holte (2003),

- etablering af 2. spor Ballerup-Frederikssund (afsluttes 2002),
- renovering af køreledningsanlægget Emdrup-Farum (2005),
- renovering af køreledningsanlægget og etablering af større fritrumsprofil Hellerup-Klampenborg (2000),
- etablering af Ringbanen (Hellerup-Sjælør) (2006/7),
- etablering af nyt elektronisk trafikovervågningsanlæg, Trafikcentral Hovedstaden (2001),
- renovering og vedligehold af diverse spor og køreledningsanlæg,
- modernisering af og tilpasning af



Når trafikken med EG-lokomotiver indledes efter åbningen af Øresundsbroen, vil EA-lokomotiverne hovedsageligt igen være at finde i persontrafikken. På fotoet ses EA 3018 med sydgående kombitrailer tog ved Sommersted, den 27. april 1999. Foto: Allan Støvring-Nielsen



Direktøren fratræder

Banestyrelsens direktør, *Erik Elsborg* (f. 1941), har overraskende meddelt, at han fratræder sin stilling inden årets udgang. Erik Elsborg blev ansat i DSB i 1968, i 1991 blev han direktør for DSB bane - og i 1997 direktør for Banestyrelsen.

Erik Elsborg har meddelt medarbejderne, at "tidspunktet for min afgang fra direktørposten skal ses i sammenhæng med, at der i efteråret (1999) ventes indgået en politisk rammeaftale for de næste fire år omfattende bl.a. Banestyrelsens virksomhed. En endnu længere investeringsplan er en yderligere mulighed. Rammeaftalen vil blive omsat til en fire-årig virksomhedskontrakt, som banedirektøren skal leve op til. Det vil derfor være bedst og rigtigst med en direktør, der kan og vil "sidde" mindst hele perioden ud, og som vil være hyret til netop at løse den opgave".

Stillingen som direktør for Banestyrelsen er opslået ledig af Trafikministeriet.

stationsrådet i Hillerød, - etablering af nødtransversaler i Gentofte, Vanløse, Glostrup og Herlev.

Omstående kort viser S-banens strækningshastigheder ved iværksættelsen af den nye S-togskøreplan i 2005. For strækningen Holte-Hillerød gælder, at målsætningen her også er 120 km/t, som vil kunne gennemføres, når de ovennævnte "grænsefladeprojekter" (udover de nævnte 900 mio. kr) er gennemført, og yderligere bevilning gives til modernisering af kørelednings- og sikringsanlæg.

Nye køreplansperioder

Ved årets europæiske passager-togskonference, Forum Train Europe (FTE), der blev afholdt i Berlin, besluttedes det, at den årlige "køreplansskiftedag" fra år 2002 skal falde på den søndag, der ligger nærmest den 15. december. Det medfører, at de næste internationale køreplansår strækker sig fra 28. maj 2000 til 9. juni 2001, fra den 10. juni 2001 til 14. december 2002 (!) - og fra 15. december

2002 til 13. december 2003. Der brydes hermed med 130 års praksis for sommerkøreplansskifte i Europa, der altid er sket ultimo maj / primo juni. De enkelte nationale infrastrukturforvaltere / jernbaneselskaber fastsætter stadig selv eventuelle højsæsonsperioder.

Erik B. Jensen



Længere kontraktperioder

DSB har opfordret Trafikministeriet til at give virksomheden en 10-årig kontrakt på passagertrafikken. Indtil videre har DSB kun en ét-årig kontrakt (til udgangen af 1999) om kørsel med passagerer, og det giver en usikkerhed om DSBs indtjening, som på længere sigt gør det vanskeligt at få de virkelig gode lånetilbud frem hos bankerne. Virksomheden har i de kommende år behov for at låne til investeringer på omkring 15 mia. kr. til nye tog, stationer og værksteder m.v., og en væsentlig del af lånene vil



Denne fotomulighed kommer næppe igen på Kystbanen, for når "Kystpilen" vender tilbage til dansk spor i år 2000, sker det via Øresundsbanen. Y2K 1378 "August Ehrenborg" passerer Hellerup som tomt materiel, den 11. juni 1999.

Foto: Peer Kurland

være uden statsgaranti.

Forsikring på plads

DSB har indgået kontrakt om forsikring med det amerikanske selskab AIG Europe og svenske Skandia Forsikring i co-assurance, hvilket betyder, at de to selskaber på visse områder deler risikoen, medens de på andre områder forsikrer hver deres del. Dermed er en af Danmarks mest omfattende forsikringsaftaler på plads - en aftale, der nok er det hidtil mest synlige tegn på, at DSB er blevet selvstændig. DSB har forsikret værdier for godt 30 mia. kr. Forsikringsprogrammet, der har været i EU-udbud - i øvrigt to gange - er etableret for en tre-årig periode, hvilket betyder, at forsikringerne igen sendes i udbud i år 2002.

Hovedelementerne i forsikringsprogrammet er
- forsikring af værdier (materiel og bygninger),
- ansvarsforsikring, som dækker skader togdriften forvolder på ting (person og arealer - men ikke gods),
- ansvarsforsikring - der i følge internationale konventioner dækker

skade på gods, der fragtes,
- en lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

DSB har for arbejdsskader fortsat en "selvforsikringsordning", der medfører at virksomheden selv håndterer og finansierer arbejds-skader.

Når DSBs forsikringsprogram var i EU-udbud to gange, skyldes det, at den første licitation var ulovlig efter EU-reglerne, hvilket kan undre, da DSB har gjort brug af en velestimeret international rådgiver med ekspertise i forsikring af jernbaner. "Om-ingen udbuddet" medførte, at forsikringens aftalestart måtte udskydes fra 1. maj til 1. juli, hvilket igen har til følge, at skaderne efter bl.a. et alvorligt rangeruheld i Esbjerg den 20. juni, hvor tre IC3-togsæt skadedes for mere end 6 mio. kr., slipper forsikrings-skaberne for at betale. Statens regler for selvforsikring gjaldt indtil den nye forsikringsaftale trådte i kraft 1. juli, hvorfor DSB selv skal betale for enkeltskader op til 3,5 mio. kr., medens Finansministeriet dækker resten!

Terminal udvides

Folketingets Finansudvalg har frigivet de nødvendige 113 mio. kr. til udvidelsen af DSB Gods' kombi- og stykgodsterminal i Taulov. Kapaciteten i den eksisterende terminal er udnyttet til bristepunktet, og DSB Gods har af den grund været nødt til at sige nej til nye kunder. Kapaciteten på en kombiterminal måles i antal "løft", dvs. håndteringsgange. I 1998 blev der foretaget 30.000 "løft", men efter udvidelsen bliver kapaciteten 60.000 "løft", hvilket skulle give gode ekspanderingsmuligheder.

Der skal bygges en 3.200 kvadratmeter stor hal (der giver plads til yderligere 30 lastbiler) som supplement til det eksisterende halareal på 12.000 kvadratmeter. De to haller forbindes med hinanden. Terminallængden udvides fra 300 til 600 m, og der sker en udvidelse af terminalsporene fra 595 m til

MK 615 på nordhavnen i Køge den, 28. maj 1999, med syv kævlévogne til Junkers, en af DSB-gods største kunder. Foto: Johnni Lassen



1.210 m, og depotsporene ved selve terminalen udvides med 465 m til i alt 855. Dertil kommer en forlængelse af udtræksporene med 835 m, etablering af 530 m omløbspør og seks nye depotspor med en samlet længde på 2.400 m. Banestyrelsen er allerede i gang med at øge kapaciteten på terminalens til- og frakørselsspor.

Taulov har en ideal placering for kombi- og stykgodstrafik, tæt placeret ved det jyske motorvejsnet. Samtidig er det et jernbaneknudepunkt, hvilket forstærkes af at flere virksomheder i området har egne firmaspor. Her er også plads for fremtidige udvidelser. Kombiterminalen forberedes i øvrigt for almindeligt vognladningsgods, fx træstammer, hvilket kræver særlig læssevej for lastbiler.

Når udvidelsen er klar, nedlægges terminalen i Odense. Da Taulov stykgodsterminal blev taget i brug i 1994, erstattede den terminalerne i Horsens, Kolding og Esbjerg - og igen ved årsskiftet 1998/99 terminalen i Padborg. En udbygning af Høje Taastrup kombi-terminal er foreløbig skrinlagt, da kapaciteten indtil videre synes at passe til efterspørgslen.

Aktieselskab og nye tog

Den 25. juni blev der holdt stiftende generalforsamling med valg af bestyrelse i det nye selskab DSB S-tog a/s. Formand i det nye selskab er DSBs administrerende direktør *Henrik Hassenkam* med medlem af Europaparlamentet *Anne E. Jensen* som næstformand. Til bestyrelsen valgtes i øvrigt DSBs viceadministrerende direktør *Keld Sengeløv*, borgmester *Winnie Larsen-Jensen* samt to medarbejderrepræsentanter. Til direktionen udpegedes den hidtidige S-togschef *Erik Magleby* som administrerende direktør samt direktør *Keld Sengeløv*.

Samme dag kunne det nye selskab præsentere det første SA-togsæt (sæt nr. 9) af hovedserien på 112 enheder på værkstedet i Taastrup under overværelse af trafikminister *Sonja Mikkelsen*. I alt 543 2. generations vogne vil i perioden frem til år 2005 blive udskiftet med 112 togsæt til en pris af 56 mio. kr. pr. sæt. Hvert togsæt har 336 siddepladser og lige så mange ståpladser, det vejer 123 t (et tilsvarende 2. generations tog vejer 148 t), og det betyder, at der til hver siddeplads medgår 366 kg - energiforbruget er 12 W pr. pladskilometer (mod 24 W i de hidtidige tog).

Leveringstakten er planlagt således: Leveringsår og (antal) sæt leveret: 1999 (3), 2000 (16), 2001



Metro

Første højbanestation er ved at tage form. Vestamager station i den sydlige del af Ørestad er den af de seks højbanestationer, der er længst fremme i anlægsfasen. Stationen er synlig i landskabet som en let stålkonstruktion. I øjeblikket afprøves stationens finish, herunder glastag, granitbelægninger og gelænder til de næsten færdige trapper, som fører op til perronerne. Højbanestationerne er tegnet af PLH arkitekter.

Tekst og foto: René St. Olsen

(19), 2002 (19), 2003 (19), 2004 (20), 2005 (16).

Succes på Storebælt

Nye tal viser, at DSB har cirka en halv gang flere passagerer via Storebælt end før jernbaneforbindelsen åbnede den 1. juni 1997. Bilbroens åbning den 14. juni 1998 har kun i meget begrænset omfang påvirket DSBs passagertal. Da bilbroen åbnede faldt DSBs passagertal med ca. ti pct., mod en forventet nedgang på 20 pct.

De nyeste tal, målt for perioden januar til maj 1999, viser at passagertallet har stabiliseret sig og stadig ligger ti pct. under tallet fra før bilbroens åbning. Fra jernbaneforbindelsen åbnede havde DSB en fremgang på 60 pct. på ét år., hvilket i absolutte tal betød 7,1 mio. passagerer - året efter (frem til 31. maj 1999) er tallet 6,6 mio. passagerer.

Materielnyt

I materielomløbsmæssig henseende starter vinterperioden den 17. oktober 1999, og i forbindelse hermed introduceres Re-togsopstillinger, hvori indgår Bn-vogne udelukkende med ikke-ryger afdelinger. Det medfører indførelse af nyt underlitra "i" på 30 af de 97 Bn-vogne og på 43 af de 117 Bno-vogne.

DSB Gods og DSB Materiel har gennemgået godsvogsparken og vurderet det forventede fremtidige behov. Det medfører, at en række vogne (omkring 330 stk.) af de hidtil traditionelle typer ud-

rangeres i den kommende tid. Den 1. juli 1999 bestod godsvogsparken af 1362 lukkede og 1387 åbne vogne.

DSB Gods har til gengæld lejet yderligere et antal storrums-godsvogne af det tyske vognudlejningsfirma AAE (Ahaus-Alstätte Eisenbahn). Det drejer sig om fabriksnye vogne (leveret af Deutsche Waggonbau Aktiengesellschaft, Werk Niesky) 35 stk. lukkede bogiegodsvogne (med skille-vægge), litra Habbills 31 86 278, 650-684 og 65 stk. lukkede bogiegodsvogne (uden skille-vægge), litra Habbills 31 86 277, 700-764. Svensk ATC og svensk togradio vil blive installeret i IC3-togsæt-tene 71-75 af hensyn til København-Ystad-trafikken fra 1. juli 2000. Det første af de af DSB (litra ET) og SJ (litra X31) i fællesskab indkøbte

"Øresundstogsæt" præsenteres i øvrigt for pressen - og dermed for offentligheden - den 29. oktober.

IC3-togsæt 92 blev ved en ceremoni på Glumsø station den 29. maj døbt *Claus Deleuran* - efter den for bl.a. for seriehæfterne "Illustreret Danmarks-Historie for Folket" meget kendte og skattede tegner, der døde i 1996 i en alder af blot 49 år

De fra SBB indlejede to-etagersvogne, ankom til Danmark den 22. august og bliver indsat i trafik fra den 6. september i togene 4128-537-528 og 561 (man-fre), samt 563 (s+h) på Vestbanen.

Erik B. Jonsen

Den sidste brodrager



Den 14. august 1999 blev Sverige og Danmark landfaste for første gang i historisk tid, da den sidste brodrager blev placeret i Øresundsbroen af kæmpekranen "Svanen" behørigt overvåget af H.K.H. Kronprinsessan Victoria og H.K.H. Kronprins Frederik, utallige svenske og danske honoratiore samt medlemmer af pressen. (se også bagsiden).

Placeringen af den 140 meter lange brodrager i to dæk var "Svanen"s sidste opgave i en række af 155 sejlads med fundamenter, bropiller og brodragere mellem nordhavnen i Malmö og brolinien.

Nu forestår en sidste hektisk anlægsperiode, hvor der for jernbanens del skal udkøres ballast, lægges spor, installeres kørestrøm og signalsystemer m.v., der skal være på plads lige efter nytår, således at testkørslerne og afprøvning af anlæggets tekniske systemer kan gå i gang.

Privatbanerne



Godstrafikken på Lemvigbanen er, som tidligere omtalt, vokset betydeligt og man er ofte nødt til at køre i forspand med banens egen MX'er (MX 26) og den indlejede (MX 41) fra Østbanen. Den 13. juli kunne VLTJ MX 26 dog klare turen alene og ses her i Lemvig. Foto: Ole-Chr. M. Plum

nale fra Gribskovbanen, der betjener stationen.

Lollandsbanen (LJ)

Ombygningen af styrevognen LJ Ys 84 til mellemvogn LJ Yp 74 vil være afsluttet i løbet af september måned. I 1998 blev LJ Ys 85 ombygget til LJ Yp 73. (Rettelse af fejl i Jernbanen nr. 1/99).

Mens vi venter ...

Inden udgangen af september måned vil der foreligge en rapport fra trafikministeriet, der berører de danske privatbaner. Rapporten om regional bus- og togbetjening udarbejdes af et udvalg, der blev nedsat som et led i aftalen fra juni 1998 mellem Regeringen og amtsrådsforeningen om amternes økonomi i 1999.

I mellemtiden er privatbanerne – i lighed med DSB – snart kommet igennem endnu et finansår uden nogen rammebevilling til drift og investeringer, og dette nærmest umuliggør en effektiv planlægning. Bevillingerne på dette års finanslov har betydet yderligere besparelser på driften. Investeringerne i 1999 udgør kun ca. 62 mio. kr., hvoraf halvdelen bruges til absolut nødvendige spormoderniseringer på Hirtshalsbanen, Høng-Tølløse Jernbane (på strækningen Slagelse-Høng) og Skagensbanen.

Sparekravene har bevirket, at banerne i flere år har måttet skruer ned på servicen og udbygning af togdriften. Ved Gribskovbanen lukkede man i foråret banens nyeste station, Græsted Syd, og lokalerne er nu udlejet til en privat skole. I Helsingør er stationen nu lukket i weekenderne. På Frederiksværkbanen er stationerne i Gørlose, Ølsted og Melby blevet lukket, og man har måtte beskære åbningstiden i Skævinge. Også ved andre baner er betjeningen på stationerne reduceret. I kampen for at få økonomien til at hænge sammen har baner, hvor der fortsat er togpersonale udover lokomotivføreren i togene, måttet indføre et antal énmandsbetjente tog.

I en række år efter Würtzen-rapporten i 1989 var der adskillige undersøgelser med efterfølgende rapporter om privatbanerne, og nu ti år senere er alt igen kaos. Der eksisterer ikke blot ét udvalg, men flere, og der nedsættes arbejdsgrupper samt udsendes rapporter. I januar fremkom Trafikministeriets "Analyse af privatbanerne i Danmark", se Jernbanen nr. 1/99, side 11. Udvalget om regional bus- og jernbanebetjening udsender – som nævnt – sin rapport i efteråret. Dertil kommer Trafikministeriets debatoplæg om den kollektive trafik fra oktober 1998. Heri rejses bl.a. spørgsmålet, om regionaltrafikken i Danmark er fornuftigt organiseret, men "privatbanerne" nævnes slet ikke. Det oplæg resulterede bl.a. i Banestyrelsens oprettelse af 8 regionale trafikelskaber med ansvar for både bus- og togtrafik i et geografisk område. Endnu en rapport har set dages lys, nemlig en rapport fra Færdselsstyrelsen om den kollektive trafik, hvori privatbanerne er omtalt som effektive transportsystemer i de lokalområder, som de betjener.

For brugerne, privatbanernes passagerer, og ikke mindst banernes personale er det vigtigt, at politikkerne snart vælger ståsted med hensyn til den fremtidige drift på landets lokalbaner. Det er ikke blot et spørgsmål om bevilling af penge, men også om fornuftige rammer, hvorunder det er muligt at planlægge fremtiden fornuftigt – og ud fra en nytænkning om banernes fremtidige organisation. Flere privatbaner har allerede givet deres bud på dette, og hvorfor skulle man så ikke lade dem virkeliggøre bl.a. fusioner og etablering af nye selskaber.

Hornbækbanen (HHGB)

I weekenden 11.-13. juni 1999 var der sporspærring mellem Hornbæk og Gilleleje, da der vest for Hornbæk station blev etableret en ny viadukt for gående og cyklister under banen. Togene blev fra fredag aften til søndag erstattet med busser.

Stationsbygningen i Dronningmølle er solgt, og ud mod sporene vil der blive opsat rækværk på tilsvarende måde, som ved de øvrige stationsbygninger, der er solgt. Banen har fortsat betjening på Grønnehave station, i Ålgårde og Hornbæk. I Gilleleje er det perso-

Indsættelsen af de nye IC2-tog i efteråret 1997 har betydet en forbedret køreplan med hyppigere afgange, hurtigere befordring og en forbedret komfort. Reaktionen på Lollandsbanens nye udbud viste sig straks i form af flere passagerer i banens tog. Fra 1997 til 1998 har Lollandsbanen således haft en passagerstigning på 12,1 %, og den positive udvikling er fortsat i 1999 – med en stigning på ca. 6,5 % i årets første kvartal.

Lemvigbanen (VLTJ)

I løbet af efteråret vil nye sikringsanlæg blive ibrugtaget på stationerne i Bækmarksbro og Lemvig.

Folk fra det tyske svejsefirma Thormählen i færd med at svejse spor mellem Løve og Høng. Man har netop aflæsset svejseargregatet den 10. juli 1999. (se iøvrigt Jernbanen, nr. 6/98, side 11).

Foto: Ole-Chr. M. Plum





Vestbanens Ym 71+Ys 81 der netop er sat i drift, efter endt revision og levetidsforlængelse på banens værksted i Varde, ses her under krydsning med Ym 73+Ys 83 i Oksbøl den 7. juni 1999.

Foto: Poul Andersen

I forbindelse med det nye sikringsanlæg i Bækmarksbro kommer der udkørselssignal mod Vemb. I Lemvig erstatter det nye anlæg et relæsikringsanlæg, som blev etableret i 1969.

Godstogskørslen ved Lemvigbanen er - som nævnt i Jernbanen nr. 3/99 - vokset betydeligt, og man er ofte nødt til at køre i for-spand med to Mx-lokomotiver, VLTJ Mx 26 og ØSJS Mx 41. Normalt kører Lemvigbanen sine godstog til Herning via Holstebro, men når godstogene er for lange, må man af hensyn til at kunne være på krydsningsstationerne køre via Ringkøbing og Skjern.

PrivatBanen Sønderjylland har fået transporter i tankvogne til Cheminova på Rønland, men har p.t. ikke selv trækraft til at køre vognene fra Esbjerg til Vemb. Denne transport udføres af Vestbanen med VNJ nr. 14. Lemvigbanen transporterer vognene mellem Vemb og Rønland i sine ordinære godstog.

Kørslen med to Mx-lokomotiver i godstogene betyder, at banen godt kunne ønske sig yderligere trækraft som reserve til brug ved bl.a. eftersyn og reparationer på lokomotiverne. En nødvendig reparation af Mx 26 blev i juli muliggjort ved lån af Skagensbanens Mx 10. Lørdag den 17. juli 1999 kørte Mx 10 fra Frederikshavn. Fra Hjørring medtog man Y-toget VLTJ Ym 12-Ys 12, der har været hos HMK for at blive levetidsforlænget og opmalet i VLTJ's nye design. Efter plan kører SB Mx 10 retur i begyndelsen af august måned. Samtidig vil VLTJ Ym 13-Ys 13 blive

transporteret til HMK i Hjørring, hvor toget skal gennemgå en tilsvarende foryngelseskur som Ym 12-Ys 12 og Ym 14-Ys 14.

På værkstedet i Lemvig er man desuden i færd med at revidere bogier på diesellokomotivet VLTJ ML 25.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

Y-toget OHJ-HTJ Ym 51-Ys 251 er efter levetidsforlængelse med bl.a. nyt ventilationssystem og omfattende reparation af vognkasserne samt opmaling atter sat i drift i juli 1999.

Vestbanen (VNJ)

Y-toget VNJ Ym 72-Ys 82 er taget på værksted for revision og levetidsforlængelse i samme omfang som VNJ Ym 71-Ys 81, der efter endt værkstedsophold blev sat i drift i juni måned.

Østbanen (ØSJS)

Østbanen har markeret, at Faxe Jernbane i år ville være blevet 135 år samt, at Østbanen den 1. juli blev 120 år. I forbindelse med det "skæve dobbeltjubilæum" har Østsjællands Museum arrangeret en særudstilling "Hjul på Skinner" på

Stevns Museum, Højerup Bygade 38 i Højerup. Udstillingen kan ses tirsdag-søndag 13-17 frem til 30. september.

Desuden har Østsjællandske Jernbaneklub i juli kørt veteranog dels med Østbanens DSB Mx 1006 dels med klubbens Triangel-motormateriel fra 1930'erne.

Mellem Østbanens datterselskab Østtrafik A/S og Storstrøms Trafikselskab er der i juli 1999 skrevet kontrakt om, at Østtrafik i de næste 5 år skal forestå den regionale og lokale buskørsel i Østsjælland. Østtrafik har således genvundet den kørsel, som man har varetaget i seneste tre år med i alt 24 busser. Kontrakten betyder, at busselskabet har anskaffet 11 nye busser til erstatning for ældre busser, nemlig seks 12-meter Scania busser og fem Mercedes midibusser.

Østsjællands busstrafik vil også fremover blive overvåget fra Østbanens trafikcentral i Hårlev.

Østbanens busselskab har fortsat en del skolekørsel for Vallø kommune samt tele- og servicebuskørsel i Køge kommune. Selskabet har 39 busser (inkl. turistbus- og reservemateriel), og man beskæftiger ca. 70 chauffører.

Ole-Chr. M. Plum

Ved Lemvigbanen har man fået sat Ym 15 (tidl. LNJ Ym 19) i drift og den er hurtigt blevet populær både hos passagere og personale. Motorvognen ses her ved en af de ubevogtede overskæringer, mellem Arlose og Lemvig den 14. juli 1999.

Foto: Ole-Chr. M. Plum





200 års privatbanedrift

Af Ole-Chr. M. Plum

Nej, privatbanerne er ikke 200 år gamle, men den 1. juli kunne Lollandsbanen fejre 125 års jubilæum, og den 18. juli blev én af de yngste privatbanestrækninger, Helsing-Tisvildeleje Banen, 75 år. Begge jubilæer blev fejret på behørig vis.

Lollandsbanen 125 år

Jubilæet på Lollandsbanen blev på selve dagen markeret med morgenkaffe til passagererne, mens de ventede på deres tog på stationerne i Nakskov, Søllested, Maribo og Saks-købing. Mange benyttede chancen til at hilse på deres medpassagerer over den lokale jernbanes jubilæumstilbud. På stationerne kunne man også se billeder m.m. fra banens 125-årige historie. Senere på dagen holdtes reception, og sammen med Museumsbanen udstillede Lollandsbanen både lokomotiver og vogne fra sin 125-årige historie, begyndende med personvognen MBJ A 1 fra 1869 og frem til de nye IC2-tog, der leveredes i 1997. Mest beundret blev nok de to nyrestaurerede lokomotiver, damplokomotivet LJ nr. 19 fra 1920 og diesel-lokomotivet LJ M 9 fra 1934, der var opmalet som det så ud da det blev leveret. Diesellokomotivet LJ M 1 fra 1921 var naturligvis også kørt til Nakskov.

Lørdag den 3. juli indbød Lollandsbanen og Museumsbanen til jubilæumsfest med ekstra kørsel med veterantog mellem Nykøbing Fl. og Nakskov og kørsel med IC2-tog på Maribo-Bandholm Jernbane. Allerede tidligt om morg-



nen var der livlig aktivitet i Museumsbanens remise i Maribo. Morgenmaden blev indtaget, og køkkenpersonalet smurte madpakker til personalet, der skulle betjene veterantogene samt sørge for jubilæumssalg i Lollandsbanens ordinære tog. Et hold personale tog til Nakskov og fik startet M 9, mens andre gjorde LJ nr. 19 og en togstamme klart til afgang fra Maribo mod Nykøbing. Et tredje hold tog sig af Museumsbanens ordinære tog på Bandholm-banen. Utrolig mange mennesker benyttede sig af chancen til en gratis rejse hen over Lolland enten med de gamle eller de nye tog. Et mindre uheld – en finger blev klemmt i en vogndør – betød forlægning af en krydsning, så tre tog måtte mødes i Grænge! Alt endte godt, og jernbanemæssigt viste fjernstyringen sig yderst effektiv med en fornuftig disponering og afvikling af trafikken (også museumstogene) fra trafikcentralen i Maribo.

Helt specielt var det, at to IC2-tog skulle mødes i Maribo for sammen at køre til Bandholm, og toget var da også mere end fyldt. På den 130 år gamle station kunne man først på eftermiddagen se 125 års udvikling af jernbanemateriel, nemlig Museumstoget med damplokomotivet ØSJS nr. 2, KIØGE, fra 1879 med en kupévognsstamme med udvendig billettering side om side med Lollandsbanens IC2-tog.

Stationsmesteren fik travlt med at sælge billetter trykt på Lollandsbanens gamle billetrykmaskine fra 1874, mens stationskarlen havde nok at gøre med at betjene sporskifter og signaler.

Både Lollandsbanen og Museumsbanen "viste flaget", og de gode rejsetal fra den 3. juli 1999 beviste, at folk fra fjern og nær tog imod opfordringen om at fejre regionalbanen på Lolland.

Lollandsbanen – egnens regionalbane – blev 125 år. Med sin moderne infrastruktur og tidsvarende materiel er Lollandsbanen – ligesom for 125 år siden – parat til at servicere egnens befolkning på bedste måde.

Helsing-Tisvildeleje Banen 75 år

Et 75-års-jubilæum kan måske ikke vække så megen opmærksomhed som et 125-års-jubilæum, men ved Gribskovbanen var der også stor feststemning, da man den 18. juli fejrede 75 års dagen for åbningen af Helsing-Tisvildeleje Banen. Siden åbningen af strækningen Helsing-Tisvildeleje den 18. juli 1924 har der altid været megen aktivitet på stationen i Tisvildeleje om sommeren. Specielt har mange københavnere benyttet toget til en god dag ved stranden eller et ferieophold i de mange sommerhuse i området. Også i dag har mange ofte et ærinde på stationen, hvor Gribskovbanen har billetsalg m.m., Post Danmark sin lokale butik og byen sit turistkontor. Endelig finder man på stationen også det lokale kirkekontor, så alle former for rejse kan begynde på Tisvildeleje station!

Naturligvis skulle nostalgien også respekteres ved jubilæet i Nordsjælland, og Nordsjællands Veterantog stillede med et damplokomotiv S 1307. Vognstammens oprangering var ligeså speciel som ved GDS i gamle dage, idet der kørtes motorvogne LNJ M 4, og HVJ M 5 samt personvogne KHB M 4 og OKMJ C 9. Alt øvrigt driftklart materiel i Nordsjællands Jernbaneklub var ellers i drift på Hornbækbanen og i et særtog.

Da selve jubilæumstoget ankom til Tisvildeleje ved middagstid, blev det mødt af Helsingør Jernbaneorkester i spidsen for en stor menneskeskare – omtrent som den, der tog imod indvielsestoget i 1924. Blandt de fremmødte var der også personer, der som børn havde været med for 75 år siden. Udover at deltage i jubilæumsfestlighederne ønskede folk også at markere deres støtte til Gribskovbanen. De officielle taler berørte banens og de andre privatbaners vanskelige vilkår, og man udtrykte ønsket om at undgå flere stationslukninger m.m.

Dagen blev en stor festdag, og fra Gribskovbanen havde bl.a. stationsleder Hanne Nielsen sat mange mennesker i gang for at gøre dagen festlig. Hun havde samlet folk til at lave udstilling om banen i det gamle pakhus. På stationspladsen optrådte lokale kunstnere på skift i løbet af eftermiddagen. John Kofoed Larsen sang sin sang: "Tag med Gribskovbanen", og imens rullede fyldte veterantog med glade passagerer afsted ind mellem de ordinære GDS-tog mellem Helsing og Tisvildeleje.

Side 10: Øverst, Flagsmykket og strampudset til dagen holder her ØSJS nr. 2 "Kiøge" i Bandholm sammen med et IC2-tog som også fandt vejen hertil. Nederst: Tidligt om morgenen den 18. juli 1999 afgik SJ S 1307 sammen med OKMJ Nr. 14 med materieltog fra Græsted.

Fotos: Ole-Chr. M. Plum



Damplokomotivet LJ nr. 19 kører indenfor i værkstedshallen i Nakskov imens Direktør Erling Strøm og Formand Kaj Petersen ser på. Her på selve jubilæumsdagen var der pyntet op til stor festivitas. Foto: Ole-Chr. M. Plum

På stationsterrænet i Nakskov kunne man se en udstilling og materiel ved banen igennem årene. Her iblandt var diesellokomotiverne M9 fra 1924 og som afbildet M1 fra 1921, som her ses sammen med et af banens nye IC2-tog. Foto på jubilæumsdagen den 1. juli 1999.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

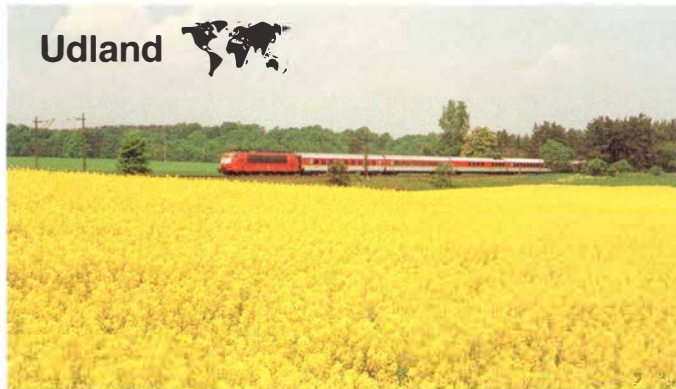


Selvom Gribskovbanens delstrækning Helsing-Tisvildeleje ikke vækkede lige så stor opmærksomhed, var der bestemt feststemning i det nordsjællandske den 18. juli 1999. NSJKs S 1307 var i dagens anledning flagsmykket og ankommer her med selve jubilæumstoget til Tisvildeleje st.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Udland



Stik imod alle forventninger er Hamburg nu ved at blive hjemsted for største parten af de tilbageværende BR 103. Så for os danskere er det glædeligt at trafikken til Padborg meget vel bliver en af lokomotivtypens sidste destinationer. Bl.a. er trafikken med BR 103 mellem Stuttgart og München, der tidligere var et næsten rent BR 103 domæne i IC/EC-trafikken, nu overtaget af det nye flagskib BR 101, så foto'et fra ovennævnte strækning sommeren 1998, er i dag det rene nostalgi.

Foto: René St. Olsen

Tyskland

Konklusion på ICE ulykken i Eschede

Sløseri i Deutsche Bahn er årsagen til ICE-ulykken i Eschede, hvor 110 mistede livet 3. juni sidste år. Det er den foreløbige konklusion af undersøgelserne efter den største tyske togulykke siden anden verdenskrig.

I ulykkestoget, et ICE af første generation, havde vedligeholdelsespersonalet mellem 1. april og 2. juni 1998 i det elektroniske vedligeholdelsessystem Zeus indtastet

otte meldinger om fejl ved den bagerste bogie på vogn et. Det fik dog ikke værkstedet i München, hvor toget normalt vedligeholdtes, til at foretage sig noget. Hjulbandagen på vogn et var den 3. juni 1998 slidt ned til 862 millimeter, på trods af at DB foreskriver at grænsen for denne type hjul er 890 millimeter. Toghjul mister også facen i brug. Ekspertene mener, at hjul bør skiftes ved en tolerance på mere end 0,6 millimeter; på ulykkestoget var den 1,1. Mellem hjulbandagen og det støbte hjul er der en gummiring, der giver en blødere kørsel end de traditionelle helstøbte hjul. Kun ved hjælp af røntgen kan man konstatere de mikro-

skopiske revner på indersiden af hjulbandagen, som ulykkestoget efter alt at dømme havde kørt rundt med et stykke tid. Men toget burde overhovedet ikke have haft gummiforede hjul, mener eksperterne. Ved hastigheder over 200 kilometer i timen bør der kun anvendes helstøbte hjul. Det har specialisterne advaret om siden 1986 - fem år før det første ICE blev sat i drift.

Undersøgelserne har bekræftet de første antagelser om selve ulykken. Hjulbandagen på hjul 15.129 sprang af og kilede sig fast i bogien. Ved indkørslen til Eschede slog den et stykke af et sporskifte, så togets tredje vogn blev afsporet. Derefter ramte denne vogn med 198 kilometer i timen en pille til en vejbro, der styrtede ned over togets femte vogn. Resten af toget kilede sig derefter sammen under resterne af broen.

Eurotrack

Fire af de ti MY'ere der er udlejet til det tyske selskab ankom den 1. juli til Holzkirchen i Bayern, hvor de for en periode hos Bayrischen Oberlandbahn (BOB) skal indgå i forstærkningstog mellem München Hbf. og Holzkirchen/Schliersee, da BOB's materielsituation for tiden er utilstrækkelig. MY'erne skal indgå i driften sammen med en række personvogne tilhørende magasinet Eisenbahn Kurier. To-

gene skal indgå i en 120 km/t plan med meget korte vendetider; derfor er man nødsaget til at køre med et MY-lokomotiv i hver ende af vognstammen for at spare et tidskrævende omløb. Dette har dog forvoldt tyskerne en hel del kvaler, da man nu har opdaget at personvognsmateriellet ikke er konvertibelt for det danske styrelednings-system. Dette kan måske forklare, at MY'erne ved redaktions Slut stadig ikke havde rørt sig en meter i det sydtyske.

René St. Olsen

Gerhard Schröder støtter Transrapid

På et pressemøde den 23. juni fremgik det, at den tyske kansler Gerhard Schröder stadig støtter Transrapid-projektet, der går ud på at forbinde Berlin og Hamburg med magnetiske Transrapidtoget. På trods af, at de seneste rapporter taler om en udgiftstigning af anlægsprisen (dvs. eksklusivt det "svævende" materiel) fra 6 til 9 mia. DM, støtter den socialdemokratiske blok af den tyske regering projektet, mens de Grønne er stærkt imod. Men en eventuel stigning i anlægsprisen må den tyske industri selv bære.

Frankrig

Total fiasko i Roissy-lufthavnen

Når man ankommer med fly til Roissy-lufthavnen i Paris, skal man benytte busser for at komme videre til ekspresmetrostationen eller TGV-togene. Disse busser kører meget uregelmæssigt og bliver forstyrret af biltrafikken og ulovlige parkeringer. Man har for længst vedtaget at erstatte busserne med et kabeltrukket minitog - det såkaldte SK 6000 fra Poma-Otis-fabrikken. Banen og de første tog har stået færdige siden sommeren 1998, men systemet kommer ikke i drift. Man kan ikke opfylde sikkerhedskravene, og desuden giver banen rystelser i de hoteller, den er ført under. Man har brugt et beløb så højt som 2 milliarder kroner for de 4,5 km. Hvem der skal bære det gigantiske tab vides ikke - Poma vil gå fallit, hvis de alene skal bære byrden. Matrafabrikkerne, der er pionerer inden for fuldautomatiske metrosystemer, har tilbudt at bygge en VAL-bane på mindre end 18 måneder i det store lufthavnsområde. Foreløbig har ADP (Aéroports de Paris) ikke sagt ja tak til dette tilbud. Men en afgørelse venter i den nærmeste fremtid.

Jan Agersten

Ungarn

Aftenen den 4. juli blev skæbnesvanger for MÁV's paradelokomotiv M61 004, der under et kraftigt uvejr påkørte et træ, der var væltet ned over banelegemet uden for stationen i Badacsonylabdihegy. Ved kollisionen blev lokomotivet og to vogne afsporet og væltede ned af baneskråningen. Lokomotivføreren slap fra uheldet med mindre skrammer. Det forlyder at MÁV helt har opgivet at reparere lokomotivet, idet ramme og vognkasse er slået skævt. På fotoet ses lokomotivet den 9. juni i Tapolca.

Tekst & foto: Martin Jakobsen



Færgenyt



Rokader på Østersøen

Scandlines har taget *Berlin Express* ud af trafikken mellem Gedser og Rostock. Hurtigfærger, der blev bygget i 1995 som *Kattegat*, og som i 1996 blev indsat på Østersøen, har været plaget af en stor mængde tekniske problemer. Nu har færgen forladt danske farvande og er i 10 måneder (med mulighed for varig overtagelse) udchartret til det spanske rederi Transmediterranea, der har indsat fartøjet mellem Mallorca og det spanske fastland.

Som erstatning for *Berlin Express* har Scandlines i stedet overflyttet *Dronning Margrethe II* fra Rødby-Puttgarden. Dette har givet arbejde til den lille *Holger Danske*, der har overtaget *Dronning Margrethe II*'s opgave med at sejle farligt gods på hverdageftermiddage. *Holger Danske* er i den anledning blevet forsynet med Scandlines-logo på skorstenen. Skroget er dog fortsat sort.

"Stillehavsflåden" skrumper

"Stillehavsflåden" – mængden af oplagte færger i Nakskov – skrumper. Som nævnt ovenfor er *Holger Danske* sat i drift mellem Rødby og Puttgarden med farligt gods, og derudover er det lykkedes for Scandlines at sælge tre færgere.

Ved påsketid forlod *Dronning Ingrid* Nakskov med kurs mod England under navnet *Ingrid*. Køberen er det idealistiske amerikanske foretagende Mercy Ships, som vil ombygge den tidligere intercityfærge til hospitalsskib. Vogndekkeket skal således omdannes med operationsstuer og sengepladser i to etager - til i alt 400 personer. Derimod beholder restaurant, cafeteria m. v. deres funktioner. Elsystemet skal ombygges, så man kan levere strøm til land. Ombygningen ventes at vare op mod to år, hvorefter færgen skal stationeres i Vestafrika. Kan Mercy Ships skaffe midler, ønsker man at anskaffe *Prins Joachim* også.

I juni måned blev *Lodbrog* og *Krakka* også solgt og forlod Nakskov sidst i juni hhv. først i juli. De vil få en fremtid som kabelskibe i udlandet for rederiet Global Marine Systems. Begge færgere skal gennemgå betydelige ombygninger ved værft i England. Køberen har givet 70 mio. kr. for de to færgere tilsammen. Muligvis inspireret af denne handel menes Tele Danmark at være interesseret i søsterfærgerne *Heimdal*, som i et år har været lagt op i Halskov. *Heimdal* ejes stadig af Mercandia og blev

efter Storebæltsoverfartens nedlæggelse malet om med blåt skrog.

Det er muligt, at *Prins Joachim* vil kunne sælges, selvom den har været lagt op i over to år på nuværende tidspunkt. Derimod vurderes det som stadig mere tvivlsomt, om de ældste af de oplagte færgere i Nakskov vil kunne sælges til fortsat drift, og Scandlines er derfor begyndt at overveje at lade nogle af færgerne ophugge i Nordeuropa. Først og fremmest drejer op-hugningsplanerne sig om *Danmark*, men flere vil kunne følge.

Spodsbjerg-Tårs udbydes i licitation

Scandlines Sydfynske har meddelt, at overfarten mellem Spodsbjerg og Tårs nu giver underskud. Ifølge Storebæltssforliget skal A/S Storebælt så til at yde tilskud til driften. Dette kan kun ske efter en forudgående licitation.

Spodsbjerg-Tårs overfarten har mistet ca. 40 % af trafikken efter Storebæltbroens indvielse. Scandlines Sydfynske har derfor indskrænket til timedrift med en smule suppleringssejlad om sommeren. Der kan dog stadig forekomme betydelige ventetider ved overfarten i spidsbelastningsperioder.

Exit Ærø Sund

Danmarks sidste "private jernbanefærge" – *Ærø Sund* fra 1960 – er sat til salg. Færgeren, der er bygget i 1960, har ikke sejlet med jernbanevogne siden årsskiftet 1994-95, og i dag er sporet asfalteret til.

Museumsfærger Kong Frederik IX i betalingsstandsning.

Danmarks Færgemuseum, der har ejet *Kong Frederik IX* siden marts 1997, er fra juli til september trådt i betalingsstandsning. Udgifterne til at holde færgen sejlklar har været betydelige, altimens Told & Skat har været meget lang tid om at træffe en afgørelse i spørgsmålet om, i hvilket omfang der skulle betales afgift af færgerens olieforbrug. En sådan afgørelse, der ser ud til at blive til færgerens bedste, synes nu tæt på, og ventes at give et godt grundlag for færgerens drift efter betalingsstandsningperioden.



Det er jo ingen hemmelighed at det koster mange penge at drive færgemuseum, men uden eksterne midler lader det sig imidlertid ikke gøre. Museet må nu se en måske ikke alt for lys fremtid i møder, hvis ikke der findes alternative løsninger. Foto fra åbningsdagen i 1997 af Henrik Sørensen.

Den nye færge, der er en ren bilfærge, er bygget hos Esbjerg Oilfield Services og svarer fuldstændig til den nye *Marstal*, der tidligere på året blev indsat mellem Rudkøbing og Marstal. I forbindelse med færgeskiftet overtager Det Ærøske Færgetrafikskab selv sejladsen fra det hæderkronede Dampskibsselskabet Ærø, der har besejlet overfarten mellem Svendborg og

Ærøskøbing siden 1875. Ærø Sund sejler sin sidste tur 15. august, hvorefter overfarten indstilles nogle måneder af hensyn til ombygning af færgelejer.

Thomas N. Olesen

M/F Dronning Margrethe II anløber havnen i Rostock Seehafen. Scandlines har indsat denne færge til afløsning for hurtigfærgerne *Berlin Express* på ruten Gedser-Rostock, der nu for en periode har forladt de danske farvande. Foto: Peer Kurland





I forbindelse med genindvielse af Danmarks Jernbane Museum i Odense den 23. juni 1999 havde vores trafikminister Sonja Mikkelsen og DSBs administrerende Henrik Hassenkam den ære at klippe den røde snor over. Efter selve genindvielsen og diverse høj-tidelige taler, var Sonja Mikkelsen og Henrik Hassenkam som ses på billedet ude at køre sammen på museets smalsporbane, et niveau alle kunne være med på. Foto: René St. Olsen

Veteranjernbaner

Mariager-Handest Veteran-Jernbane

Tirsdag den 20. juni 1999 blev noget af en oplevelsesrig dag for 5 af Dansk Jernbane - Klubs medlemmer på Mariager - Handest Veteranjernbane. Ved 21.30 tiden efter ankomst med aftens plantog til Mariager, opdagede togets personale at det brande i nabo ejendommen, nemlig Mariager - Centrets beskyttede værksted for 32 psykiske og fysiske udviklingshæmmede.

Heldigvis reagerede klubbens medlemmer meget prompte for, efter at have alarmeret alarmcen-

tralen, gik nogle af klubbens medlemmer selv i gang med at slukke ilden bl.a. igennem ovenlysvinduerne, som man kunne nå med vandstråle ved at stå oppe i en af klubbens Pb vogne, som stod placeret på et sidespor op til den brændende bygning. Man havde hurtigt fået lagt veteranbanens brandslanger ud, samt en motorpumpe. Og tilfældigvis stod klubbens tankvogn DSB ZE 502272 på drejeskiven fyldt op med vand også kun få meter fra den brændende bygning, så det havde ikke taget langt tid før, der var etableret vand i brandslangerne.

Så da Mariager kommunalebrandvæsen dukkede op ca. 10 minut-

ter efter alarmeringen - kunne de blot se til at veteranbanefolkene allerede var i fuld gang med at slukke ilden.

Hr. Jesper Graa Andersen fra Mariager kommunale Brandvæsen har udtalt, at man mener, at branden var påsæt, da man har konstateret, at der var sat ild til bygningens inventar to, muligvis tre steder. Blandt andet lykkedes det ikke pyromanen at sætte ild i selve tømmerværkstedet. Her havde flammerne døet ud af sig selv. Men havde Veteranbanefolkene ikke reageret så hurtigt, kunne branden have fået et langt mere alvorligt forløb.

Nyt fra Vogn-Ex

Fra Sporvejs Historisk Selskab (SHS) har Dansk Jernbane-Klub overtaget en gammel lastbil/arbejdstrolje, oprindelig bygget til DSBs afdeling "Køreledningstilsynet" med litra nr. BAFD-341. Lastbilen som er af fabrikatet "Internat-

tional" årgang 1971 og med et karosseri bygget hos Åsbrink Eiker AB Lund i Sverige, kan både køre på skinner og landevej. Foreningens idé med denne lastbil er, at den bl.a. skal bruges i Jernbanebøger, som en form for rullende salgssafdeling, men også samtidig kunne være en udadvendt form for reklame for Dansk Jernbane-Klub. Men måske ville det være lidt sjovere, hvis der var en af veteranbanerne, der kunne bruge sådanne et stykke arbejdskøretøj i deres baneafdeling, til noget den oprindelig er bygget til. Man kunne f.eks. bruge den til beskæringer af træer eller til reparationer af broer eller bygninger på vores veteranbaner. Men som sagt kommer den indtil videre at få Vogn Ex som base, sammen med det øvrige der efterhånden har samlet sig ved foreningens hus på Kalvebod Brygge nr. 40.

Kenneth Dam

DJK's seneste ny erhvervelse, lastbilen fra Sporvejs Historisk Selskab, har været anvendt af SHS's baneafdeling i mere end 10 år til vedligeholdelse af køreledningerne.

Foto: René St. Olsen



Sydfynske Veteranjernbane - en tur i det grønne ...

På en dejlig solskins søndag i slutning af maj 1999 havde en gruppe jernbaneentusiaster fået lov til at arrangere skinnecykeltur på den del af Ringe - Fåborg banen, som høre under Sydfynske Veteranjernbane nemlig i mellem Korinth - Fåborg. På dagen havde Sydfynske Veteranjernbane stillet en stræningskendt lods til rådighed for at kunne køre med gruppen. kl.13.00 blev der givet afgang mod Fåborg og allerede efter nogle kilometer inde i den smukke Korinth skoven fandt gruppen en grøn plet i skovbunden, hvor deltagerne bare måtte nyde en kop kaffe og det medbragte kage i solens stråler. Efter pausen forsættede turen mod Pejrup Station. På Pejrup Station har ejeren udsmykkede stationsbygningen med en del gamle jernbane skilte på perron siden. På den anden side af stationen, i en have der hørte til et gammelt banehus, var SFVJ i gang med at fjerne en gamle Sydfynsk kupé vognkasse, der havde været anvendt som hønsehus i mange år. Herefter gik turen til Lucienhøj trinbræt. Lucienhøj trinbræt er anlagt af SFVJ for at banens gæster kan nyde den smukke udsigt udover Fåborg fjord og længere ude Ærø i det syd fynske øhav. Efter ca.12 kilometer nåede gruppen Fåborg, hvor der blev åbnet op indtil remisen, så deltagerne kunne få et kig på de mange aktiviteter der foregår hos Sydfynske Veteranjernbane og i den forbindelse takker deltagerne SFVJ for at dette arrangement kunne lade sig gøre. Skulle nogle af læserne have fået lyst til at prøve at køre på skinnecykel, som stærkt kan anbefales, er der bl.a. muligheder for at køre på skinnecykel imellem Tommerup og Assens på Fyn eller Skjern-Videbæk i Jylland.

Tekst & foto: Kenneth Dam



Væltet læsset for DSB gods?

Godstransport på bane har det ikke nemt i Danmark. Alle er efter den store operatør, DSB Gods, som år efter år har haft store tab. Ofte har tabene affødt nye strategiske planer, som lige så ofte har ført til bønner om tildeling af nye store tilskud fra statskassen. Bortset fra den meget kritiserede afdeling for stykgods har DSB Gods en betydelig trafik på visse strækninger, men har i tidens løb indskrænket antallet af betjente stationer meget kraftigt.



Foto: Allan Støvring-Nielsen

Man siger ofte, at hyppige organisationsændringer er et ydre tegn på indre krise. I så fald må DSB Gods være i dyb indre krise, og det er et udtryk for medarbejdernes professionalisme at de formår at holde godstogene kørende på trods af de hyppige ændringer, som har karakteriseret virksomhedens nyere historie. Men samtidig må der være megen organisatorisk slaphed (ikke at forveksle med individuel dovenskab og uflid) i virksomheden. Det må der være hvis en lille opkomling med begrænsede ressourcer og meget lidt erfaring kan tage den største enkeltkunde fra DSB Gods i en åben licitation.

Når danske politikere og embedsmænd leder efter inspiration i jernbanemæssig sammenhæng og en sjælden gang kigger uden for landets grænser, ser de som regel på Sverige. Der er ikke så mange andre steder at se på og de andre lande, der har oplevet store omvæltninger på godsområdet (f.eks. Storbritanien, New Zealand og USA), og på jernbaneområdet

i almindelighed, har oplevet en så radikal forandring, at man næsten kan forestille sig, at de anses at være for "farlige" at undersøge nærmere – nogen kunne jo få gode ideer. Denne artikel beskriver i hovedtræk forholdene for godstrafik på bane i Storbritanien, hvor en vidtrækkende privatiseringsproces har ført til ganske enestående resultater, især på godsområdet. DSB Gods, som på mange måder er et taknemmeligt emne, berøres ikke for til sidst, hvor det diskuteres om erfaringerne fra England kan bruges til noget her i landet.

I årene efter 1979 blev flere og flere offentlige virksomheder i England privatiseret. Først kom turen til produktionsvirksomheder som British Petroleum, British Steel og Rover, senere fulgte British Airways, færgeselskaber, lufthavne, busdrift og meget andet. En af de sidste privatiseringer var jernbanerne. Det nu heden-gangne British Railways havde eksisteret siden nationaliseringen af de fire store private selskaber (London North Eastern, London, Midland

& Scottish, Great Western og Southern) i 1948. Privatiseringen var omfattende og kompleks, med 25 operatører på passagersiden, infrastrukturen i selskabet Railtrack, et mindre antal godsoperatører samt tre leasing selskaber, der ejede det rullende materiel på passagersiden. Da privatiseringen var gennemført, bestod godssiden af tre operatører. Det ret lille Direct Rail Services stod især for transport af atombrændsel og relaterede stoffer. Det mellemstore Freightliner stod for containertrafik og det store English, Welsh & Scottish Railways (EWS), der stod for resten, dvs. alt fra kultransporter til bloktog med hundemad. Selv om alle tre virksomheder er spændende, så er den mest bemærkelsesværdige historie den om EWS. EWS ejes af et investorkonsortium, hvis operative ledelse og dominerende ejerandel kommer fra det amerikanske Wisconsin Central Corporation (WC), en større regional bane med aktiviteter især nord for Chicago. Det interessante ved EWS selskabet og dets ejer (WC



Hans Winther, direktør for DSB Gods, ses her i førerummet på DSB Gods måske vigtigste aktiv for fremtiden – EG lokomotivet. Hans Winther har da også grund til at smile, idet man netop har indgået en aftale med den svenske emballagekoncern, Assi Domän, der øger DSBs samlede internationale transittransporter med op til 25 %. Foto: René St. Olsen

ejers også de privatiserede godsbaner i New Zealand, TranszRail)

Det, som bør fange interessen hos DSB Gods, DSBs koncernledelse og hos deres overordnede i Trafikministeriet, er viljen til at skabe resultater og evnen til at opnå dem. Viljen og evnen hos EWS har været mest synlig på fire vigtige områder: overenskomster, infrastrukturadgang, materiel, markedsføring og kundeservice.

Ganske tidligt i forløbet formåede EWS at få gennemført en ændring af overenskomsten med lokomotivføreren. På en lang række områder blev der ryddet op i urgamle traditioner med rodter tilbage i dampdriftens dage. Denne

aftale har været en hjørnesteen i den fremgang, som EWS har haft.

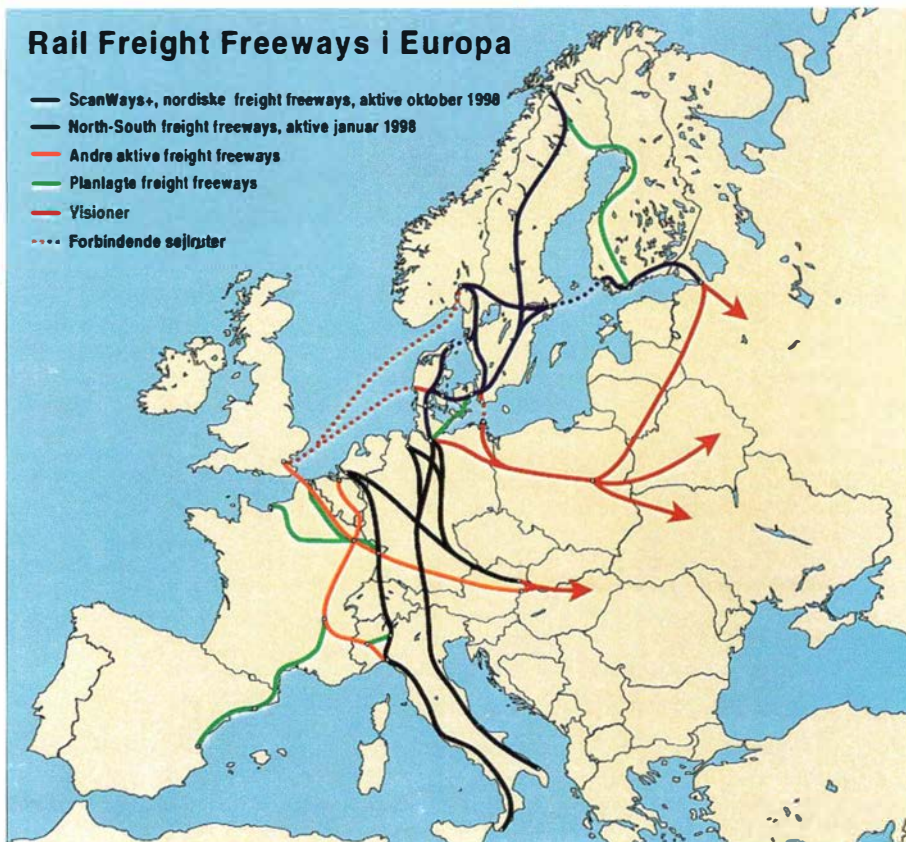
I begyndelsen var aftalegrundlaget mellem EWS og Railtrack yderst kompliceret med over 120 delelementer i opgørelsen af infrastrukturafgiften, en for hver strøm af gods som eksisterede ved oprettelsen af EWS. Denne aftale er nu erstattet med en langt mere enkel aftale som består af tre hovedelementer, en fast adgangsafgift, en afgift pr. ton-km, der køres, og en elafgift, hvor det er relevant. Den faste afgift er meget stor, fordi EWS er langt den største godsoperatør i England med omkring 90 % af al godstransport på bane.

Allerede kort efter starten var EWS i 1996-97 ved at blive kvalt i sin egen succes. Den overskudskapacitet, man havde haft fra starten, var opbrugt, og alt der kunne køre (også tjenestevogne) var groft sagt i drift. Samtidig var meget af det materiel, som EWS havde overtaget fra British Rail, i dårlig stand eller af ringe kvalitet. Den engelske jernbaneverden var i oprør efter den meget kontante leder af EWS, og grundlægger af WC, Ed Burkhardt, ved overtagelsen af de forskellige aktiviteter fra British Railways kaldte den veletablerede klasse 47 for "a poor locomotive" og tilføjede, at lokomotiver af denne type spildte så meget motorolie, at



Rail Freight Freeways i Europa

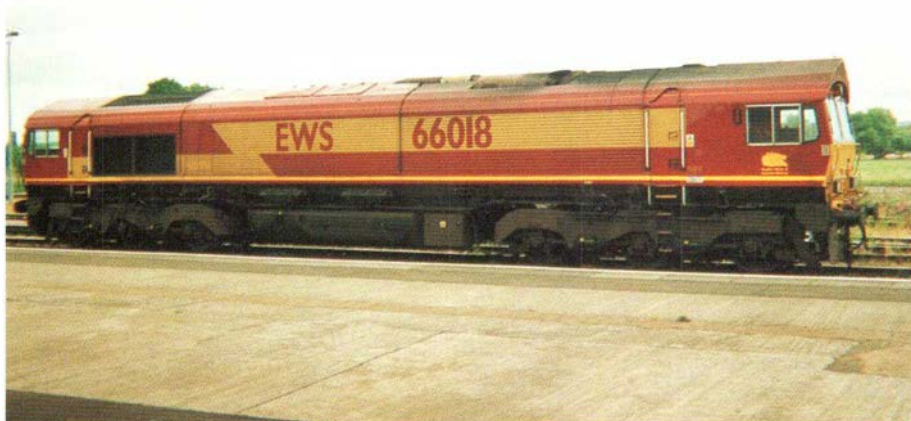
- ScanWays+, nordiske freight freeways, aktive oktober 1998
- North-South freight freeways, aktive januar 1998
- Andre aktive freight freeways
- Planlagte freight freeways
- Visioner
- ... Forbindende sejlruter



En skarp konkurrent til både Øresundsbroen og ikke mindst DSB Gods bliver også i fremtiden sejladsen med store jernbanefærger mellem Trelleborg og Satznitz/Rostock. Hvor meget af denne godstrafik, der vil blive overført til transport gennem Danmark er et åbent spørgsmål, da både de svenske og tyske statsbaner har økonomiske interesser i overfarten.

typen i USA øjeblikkeligt ville få kørselsforbud af miljømyndighederne. Englænderne blev endnu mindre glade, da Burkhardt efter det første år med EWS betegnede den ret klasse 60 (100 stk. bygget 1989) som "a terrible locomotive", især fordi hvert af lokomotiverne i gennemsnit brød ned en gang om ugen. Konsekvensen af væksten og materielproblemerne har været en ordre på 250 nye diesellokomotiver (betegnet klasse 66 og 67) til en samlet værdi af næsten 4 mia. kr. samt en ordre på op til 5.000 nye godsvogne. I begge tilfælde har EWS valgt at satse på leverandører som er velkendte for Ed Burkhardt, nemlig General Motors til lokomotiverne og Thrall til vognene. Vognordren er dog så stor, at Thrall har valgt at etablere sig i York (ironisk er det at stedet tidligere tilhørte ADtranz).

Fra den 1. oktober 1998 har det været muligt at transportere gods via de nye godskorridorer - ScanWays+, som er direkte og effektive godsruter mellem Skandinavien og Hamburg. Den direkte vej til Berlin og det østeuropæiske jernbanelnet er dog tydeligvis vejen over Trelleborg!



Det sidste element i EWS' arbejde har været en meget kraftig fokusering på service og salg. Ingen kunde eller strækning har i princippet været for marginal, og især ikke hvis den kunne føre til mere trafik på længere sigt. Således har Ed Burkhardt erklæret, at EWS' målsætning er at betjene "enhver sidebane i landet og enhver kunde, som ønsker at sende bare en enkelt vognladning". Dette har i praksis betydet, at EWS kører overalt hvor der er gods at køre med, uanset om det er på en privat museumsbane, eller om det kræver lastning af tog på fri bane.

Indsatsen på disse områder har skabt grundlaget for EWS succes. Hvor stor den er vides ikke, for der udgives ikke et regnskab. Men alene størrelsen af investeringerne tyder på, at EWS kan tjene masser af penge. Og at det kan lade sig gøre at tjene penge i branchen, viser også resultaterne hos den mindre konkurrent Freightliner, som formåede at vende et underskud tæt ved 100 mio. kr i 1995/96 til et lille overskud året efter. Begge dele tyder på, at der har været meget slaphed i den hidtidige drift, og at de nye ejere "bare" har kunnet høste gevinsten ved at stramme op. Et eksempel på disse lette gevinster er reservedele. De 18.000 godsvogne, som EWS overtog fra British Railways, viste sig at have 33 forskellige typer hjulsæt i brug, og prisen på dem var tre gange højere end i USA. Samtidig var disse hjul fremstillet af valset stål og ikke af det billigere og i dag lige så robuste støbestål. Sådanne besparelser kommer heldigvis kun én gang, men til gengæld er de med til at skabe en permanent konkurrencefordel over for lastbilerne.

Og hvad kan vi så lære af det?. Med alle de forbehold, som følger af sammenligninger mellem store og små lande, så er der alligevel mange interessante perspektiver.

1. Den bagved liggende drivkraft har været privatiseringen af alle operatører. Betydningen af privat infrastruktur i Railtrack er derimod en meget uheldig løsning.

2. Driften er lagt i hænderne på professionelle jernbanefolk, ikke politikere eller generalistøkonomer.

3. Der fokuseres ikke ensidigt på langdistance-trafik på et stærkt barberet netværk. I stedet erkendes det at vognladninger skal komme et sted fra.

4. Man har solgt eller nedlagt aktiviteter, der ikke var centrale, herunder stykgods.

5. Der foreligger en ny overenskomst, der øger produktiviteten.

6. Infrastrukturadgangen er simpel og koncentreret om marginale omkostninger ved at køre én ekstra ton gods én km længere.

7. Der er en klar målsætning hos EWS om at nedsætte den afstand, over hvilken jernbanen er konkurrencedygtig

8. Som garant for rimelige vilkår på nettet findes der en kontrolmyndighed, som i vidt omfang er politisk uafhængig.

Der er som nævnt mange forskelle mellem Danmark og England. Nogle tæller til den engelske godsbanes fordel sammenlignet med Danmark, mens andre forhold trækker i den anden retning. I England er konkurrencedygtigheden i betydeligt omfang betinget af tid – og den tilsyneladende højere trafiktæthed på de engelske veje taler til godsbanens fordel. Omvendt er det højere lønniveau og en formentlig lidt strengere kurs mod regelovertrædelser i Danmark med til at hjælpe gods på bane. De institutioner og regler, som gælder i de to lande, er også meget forskellige. Formentlig er sik-

Det skal i fremtiden blive spændende, om man hos PBS stadig er af den opfattelse, at der også er økonomi i forholdsvis små godsmængder, når man nu har overtaget store godskunder fra DSB.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



Engelske EWS har satset stort ved totalt at udskifte lokomotivparken med ikke mindre end 250 ny enheder af typen 66/67, til en samlet pris på 4 mia. DKK. Her ses 66018 ved Didcot Parkway, juli 1999. Foto: Knud Sinding

kerhedskravene lidt strengere i England, men kun fordi selve nettet er betydelig mere gammeldags end i Danmark.

Fremtiden for godstransport pr. bane i Danmark (herunder ind og ud af landet) afhænger dels nogle overordnede rammebetingelser som skævheden mellem lastbiler og godstogs afgiftsbelastning og harmonisering af regler og adgangsvilkår til banenettet på Europæisk plan. Men derudover afhænger den øjeblikkelige konkurrencesituation af de mere jordnære ting, som lige adgang til at kunne køre når og hvor man vil (lige infrastrukturadgang), og til at kunne bruge det materiel man ønsker uden unødige eller skævvridende sikkerhedskrav.

Konkurrencebetingelserne i Danmark har indtil nu alene favoriseret DSB Gods, som følge af den gamle etats monopolstatus. Som resultat af pres fra EU har Danmark gennemført lovgivning der (i princippet) åbner infrastrukturen for alle, der opfylder sikkerhedskravene. Men der er i forbindelse med overgangen fra det gamle regime (uden konkurrence) til det nye mange uafklarede spørgsmål, der især angår mere eller mindre skjulte privilegier givet til DSB Gods ved den seneste strukturændring for DSB som helhed. Disse vil få afgørende betydning for både DSB Gods selv og for nye konkurrerende operatører på den danske infrastruktur.

I Sønderjylland har PrivatBanen Sønderjylland (PBS) skabt et enestående gennembrud. Man kan hævde, at PBS brillerer på en billig baggrund, men det vil være uretfærdigt at gøre det, fordi PBS faktisk har skabt betydelige resultater. Langt mere interessant er det imidlertid om PBS kan fortsætte sin vækst i takt med at krisen i DSB Gods tilsyneladende fortsætter. At en sådan vækst er mulig viser både jernbanens samlede tab af markedsandel og væksten i det samlede godstransportarbejde. Nu venter vi bare på, at nogen har mod og penge til at tage et initiativ som det PBS tog, for tiden er ikke forpasset.

Nyt superlokom

Det første eksemplar af det hidtil kraftigste lokomotiv på det europæiske kontinent, DSB Gods' elektrisk lokomotiv, litra EG 3101, præsenteredes ved en ceremoni - en såkaldt "Roll-Out" - den 3. august 1997. Lokomotivet blev bygget af virksomheden "Krauss-Maffei Verkehrstechnik GmbH" i München-Allach.



Foto: Siemens

Tekst: Erik B. Jonsen

Foto: René St. Olsen

DSB litra EG 3100

DSB afgav den 22. august 1997 ordre på 13 stk. seks-akslede elektriske godstogslokomotiver (EG 3101-3113) hos Siemens AG Deutschland - i øvrigt på forventet efterbevilling, idet Folketingets Finansudvalg først den 22. oktober 1997 tiltrådte bevillingen på anskaffelsen til en samlet værdi af 458,3 mio. kr. Til kontrakten er knyttet en option (der løber til 31. december 2005) om levering af yderligere syv lokomotiver. Prisen for det enkelte lokomotiv udgør 28,5 mio. kr. (heri er altså ikke medregnet projekteringsomkostninger, udgifter til indbygning af sikkerhedssystemer og reservedele samt afledte omkostninger (værkstedssombygninger, værkstedsudstyr etc.)). Ordren blev vundet af Siemens efter et EU-udbud, hvor de øvrige prækvalificerede var Adtranz, Brush og GEC-Alsthom.

EG-lokomotiverne repræsenterer 2. generation af Siemens "EuroSprinter"-familie, hvis udvikling blev indledt med godstogslokomotivet, type 152, til Deutsche Bahn AG (DB Cargo). Litra EG er dimensioneret til drift ved de to vekselstrøm spændingssystemer: 15 kV, 16 2/3 Hz (Sverige og Tyskland) og 25 kV, 50 Hz (Danmark). Lokomotiverne skal i første række anvendes til fremføring af tunge godstog (2000 tons) mellem Sverige (Malmö Rangerbangård) og Tyskland (Padborg - eventuelt på en senere tidspunkt: Maschen, syd for Hamburg) og v.v. De vil således skulle

EG-lokomotivernes data

Akselrækkefølge	Co'Co'
Sporvidde	1435 mm
Længde over puffer	20950 mm
Bredde	3000 mm
Hjuldiameter	1250 mm
Vægt	129 t
Spændingssystemer	15 kV, 16 2/3 Hz 25 kV, 50 Hz
Maksimal effekt	6500 kW
Maksimal hastighed	140 km/h
Starttrækraft	400 kN
Elektrisk bremsekraft	240 kN

motiv

Elektriske seks-akslede godstogs-
lokomotiver bygges i august 1999 på den Siemens-ejede



DSB litra EG og DB BR 152 bygges side om side hos Siemens ejede Krauss Maffei i München-Allach.

EG 3104 (forrest) og EG 3103 fremtræder den 3. august 1999 stadig i grundmaling. I montagehallen optræder udover de danske lokomotiver også Eurosprinter til Tyskland og Østrig.

DSB-Gods EG 3103 og i baggrunden den næsten færdige DB-Cargo 152 075 i montagehallen den 3. august 1999.



passere tunnelerne under såvel Øresund som Storebælt, og skal derfor være i stand til at forcere stigninger på op til 15,6 promille med en hastighed på 120 km/t (lokomotivets tophastighed er 140 km/t). De skal også kunne starte fra stilstand fra bunden af en tunnel. Lokomotivernes maksimale effekt er 6.500 kW, og for at omsætte traktions- og bremsekræfterne er der behov for en høj adhæsionsvægt. Det stiller særlige krav til konstruktion af bundrammen, der er udført som en massiv stålkonstruktion med pladetykkelser fra 10-80 mm.

Udvikling og produktion af den modulopbyggede lokomotivkasse er varetaget af Krauss Maffei. Forerhus, sidevægge og tag har udgangspunkt i standardkoncepter fra DBs type 152. Pufferne på lokomotivfronten er udstyret med udskiftelige deformationselementer, som i tilfælde af kritiske pufferpåvirkninger absorberer energien. Lokomotivets tre-akslede bogier er udviklet af Siemens SGP Verkehrstechnik AG, Graz/Østrig og DUEWAG AG, Krefeld-Uerdingen. Bogien er dimensioneret for tung godstra-

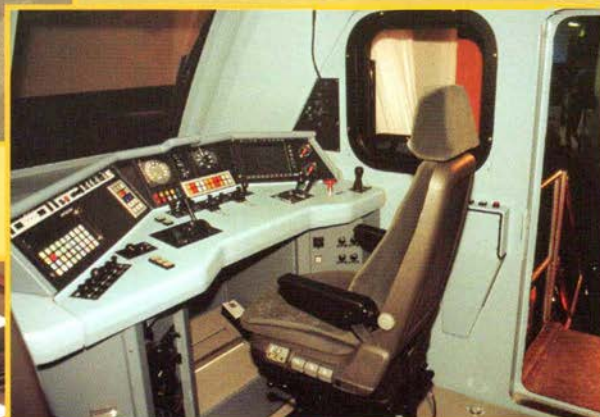
fik. Bogierammen er udført af sammensvejsede hulrumsprofiler. Den vedligeholdelsesfrie trækraftoverføring, der sker ved en lavtliggende tryk-/trækstang, sikrer et højt trækraftniveau og minimal aflastning af hjulene. Gennemprøvede komponenter som de bæreljeophængte banemotorer sikrer sammen med skivebremserne på hjulene høj trækraft og gode bremseegenskaber. Skivebremserne betyder endvidere minimalt slid på hjulene og lav støjudvikling.

Den elektriske udrustning i lokomotiverne består af gennemprøvede standardkomponenter fra Siemens. Spændingen i køretråden tilføres gennem strømaftageren og hovedafbryderen. Denne består af seks traktionsviklinger med hvert et udtag, der tilpasser den nedtransformerede spænding fra køretråden til en anvendelig indgangsspænding for traktionsomformerne. Systemomkoblingen (mellem de to mulige køreledningsspændinger) sker automatisk ved passage af systemgrænserne.



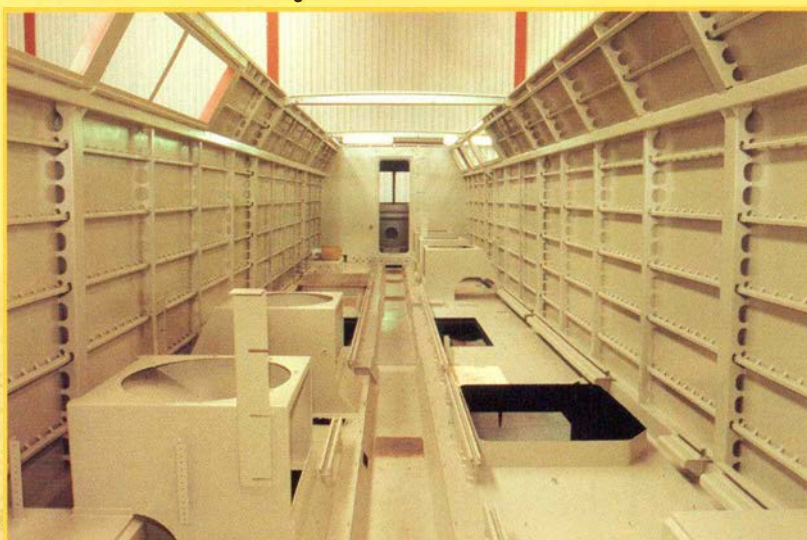
Hovedtransformer til EG 3103 klar til montage.

Den rummelige førerplads på EG 3101.



EG 3104. EG-lokomotivet vil med sin længde på 20,95 meter være et af de længste lokomotiver i Europa.

Det tomme indre af EG 3103 den 3. august 1999.



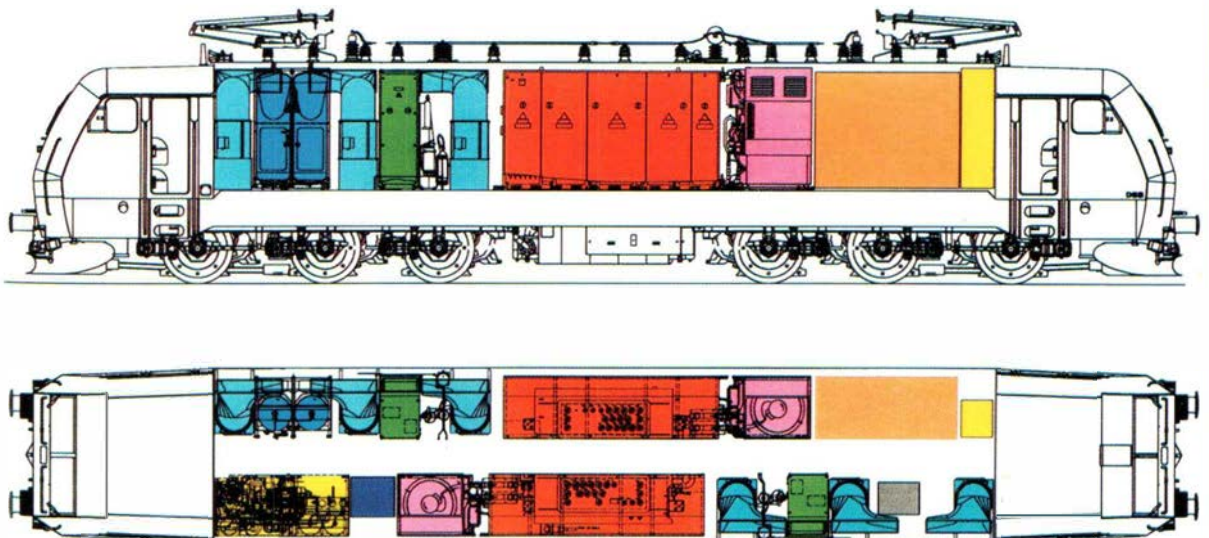
EG-lokomotivet vil være født med de tre aktuelle landes sikkerhedssystemer, d.v.s. hhv. dansk og svensk ATC, tysk Indusi og de relevante togradiossystemer. Lokomotiverne har ZWS-anlæg, således at der kan køres i dobbeltraktion med et andet EG-lokomotiv eller et EA-lokomotiv. Lokomotiverne udrustes derimod ikke med anlæg for elektrisk togvarme etc., og vil derfor ikke blive anvendt i passagertog. Lokomotivernes spektakulære bemaling har DSB Design taget ansvaret for.

EG-lokomotivet er et væsentligt middel til realisering af DSB Gods' målsætning på det internationale område. Efter virksomhedens strategiplan skal mængderne i den internationale trafik forøges med 50 pct. efter ibrugtagningen af den faste Øresundsforbindelse. I perioden frem til nævnte forbindelses åbning, den 1. juli 2000, vil seks lokomotiver være klar til indsættelse, de resterende indsættes løbende, efterhånden som de afleveres, det sidste ved udgangen af november 2000. Indsættelsesstrategien er i øvrigt sådan, inden alle lokomotiver er i drift, at nogle maskiner fremfører godstog Malmö-Padborg og v.v., medens andre kun kører mellem Malmö-Kastrup/Vigerslev - og eventuelt Ringsted, hvor litra EA tager over. (Litra EG vil være den eneste lokomotivtype, der er godkendt for kørsel på "kyst-kust-forbindelsen").

Premierelokomotivet, EA 3101, er overført fra München til Siemens testcenter i Wildenrath, hvor et intensivt afprøvningsprogram forestår. Lokomotivet forventes til Danmark i slutningen af oktober. Der skal også foretages prøve-kørsler på svensk og tysk strækning (herunder afprøvning af sikkerhedssystemerne), inden lokomotivet officielt overtages af DSB Gods.



Siemens fabrikkens officielle leveringsfoto af EG 3101. Foto: Siemens



Layout af litra EG, Tegning: Siemens



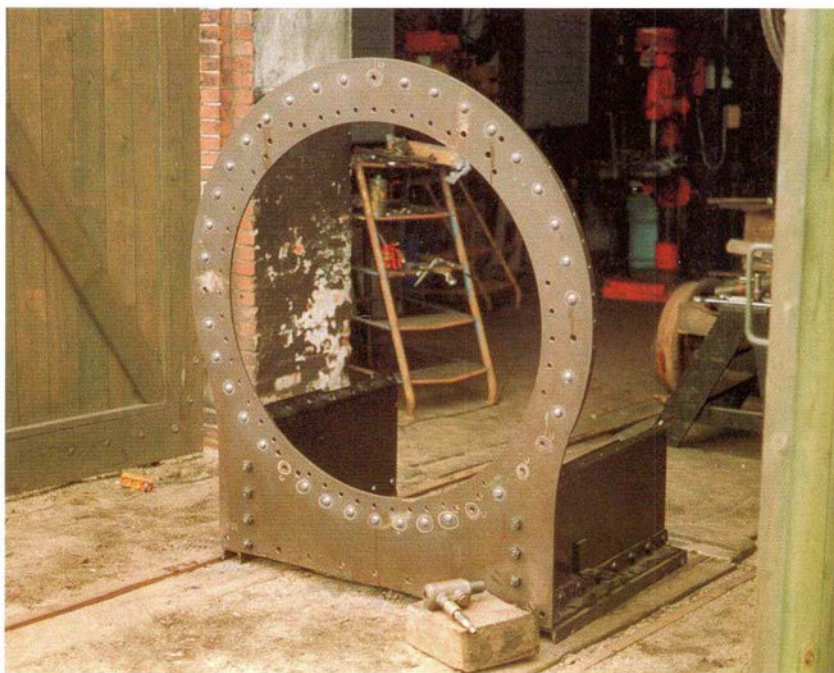
Af Jens Chr. Bilde

Rauchkammer, Reglerrohr und

Der er nu gået tre år siden jeg skrev min sidste artikel angående restaureringsarbejdet på HV 3, som foregår i DSBs gamle remise i Viborg. Overskriften på min artikel er emner, som vi har været en del i berøring med, så vi bliver efterhånden godt belært i teknisk tysk, når vi studerer de originale tegninger fra Henschel.

Forberedelse før aftagning af røgekammer

I den sidste artikel fortalte jeg at, vi totalt måtte fjerne det bestående røgekammer. Vi havde til opbygningen af et nyt røgekammer efterhånden fået fremstillet alle enkelt-delene, dels ved egen hjælp, og dels ved ekstern hjælp. Inden vi for alvor begyndte montagen af det nye røgekammer, klargjorde vi af praktiske årsager pakfladen for hoved damprøret på røgekammer væggen. Der er tale om en linse flange, som vi af rettede på linse siderne på drejebænken. For at få pyntet anlægsfladen på røgekammer væggen, som mildt sagt ikke så for godt ud, udviklede vi et simpelt stykke værktøj hertil. Vi drejede et centerstykke, og indsatte det i hullet i røgekammer væggen. Derefter drejede vi en aksel til opspænding af en slibesten, med efterfølgende styrestift, tilpasset hullet i ovennævnte centerstykke. Herefter lavede vi en skabelon for linsens radiære udformning. Så spændte vi slibestenen op på bænksliberen, og afrettede derefter slibestenen, så den passede efter skabelonen. Herefter satte vi stenen på slibeakslen, og med en god boremaskine fik vi i løbet af et par timer linsepakfladen i rørvæggen til at se pæn ud. Vi prøvede derefter og montere linse flangen påsmurt mærkefarve, og det viste sig at den lå pænt til overalt. Selve hoveddamprøret blev ligeledes fornyet, idet det hidtidige rør var til dannet af et kedelrør. Dette ændredes til det oprindelige, nemlig et kobberør i solide dimensioner, som efter afkortning i den korrekte længde, udglødes, for så at blive i valset de to flanger. Under opmålingen af længden til det nye hoved dampør gjorde vi en interessant opdagelse. For at få en nøjagtig opmåling af hoveddampørret, monterede vi regulatorknærørret på pladsen indvendig i dampdomen. Imellem knærørets opspændings flange var der en lejene (mellemlæg). Vi



kunne nu se, når vi spændte knæøret, at det trak noget skæv i opadgående retning. Når vi så løseligt monterede regulatorakslen, kunne vi se, at denne stod i en svag "flitsbue linie". Det betød, at når man drejede på akselen, gik denne meget trægt. Derefter rettede vi knæøreret op og bearbejdede lejnen, så den omtalte flitsbue linie forsvandt, og akslen gik let og ubesværet. Alle, der har kørt HV 3 vil kunne huske, at regulatoren har gået meget tungt, men dette problem skulle nu være overstået.

Nyt røgkammer

Som skrevet havde vi efterhånden fået opbygget et nyt røgkammer i samlesæt. Da vi kranmæssigt er dårligt rustet i Viborg, måtte vi opbygge en interimistisk kran fastgjort oven på dampdomens flange med understøtning tæt på løftstedet. Første akt i opbygningen af et nyt røgkammer var ophængning af det ny fremstillede røgkammer svøb. Da dette var ophængt, og sad på den korrekte plads, gik vi i gang med at bore huller og isætte midlertidige bolte til fastgørelse af svøbet. Da hullerne var klargjorte, gik vi i gang med at forberede nitningen af svøbet. Vi har selv lavet værktøjet til fremstillingen af nitterne, som vi ligeledes selv har fremstillet. På godt en dag lykkedes det at nitte svøbet til rundkedlen med et flot resultat til følge. Næste akt var montage af damp-samlerkasserne. Da samlerkasserne var placeret i den korrekte position, kom turen til opbygningen af fronten til det nye røgkammer, og det blev noget af en opgave. Frontpladen skulle opmærkes og bores, og der var tale om utrolig mange huller. På frontpladen skulle monteres en vinkeljernsring for fastgørelse af front til svøb. På den anden side af fronten skulle monteres en vinkelring til anlæg af røgkammerdøren. Efter montering af vinkelringen, eller rettere sagt karmringen, blev hele frontpar-



af indvendigt syn på kedlen. Vi havde opsvejest grubetærringerne i bunden af rundkedlen, og efterfølgende afrettet disse iht. aftale fra tidligere besigtigelse, og efter ca. en times gennemgang fik vi grønt lys til at forsyne kedlen med nye kedelrør, så den 21. september 1998 blev unægtelig en milepæl for arbejds holdet i Viborg. I parentes hertil skal lige nævnes, at MHVJs anden lokomotivrevision, nemlig damplokomotiv VLTJ nr. 7 samme dag blev besigtiget i remisen i Mariager, og dette endte også med positivt resultat, idet kedlen blev godkendt ved indvendigt syn. Nu arbejder vi i Viborg hen på at udskifte afbrændte svøbnagler i fyrkassen på HV 3; ligeledes skal vi også have fremstillet nye kedelrør. Slutteligt skal vi have udvekslet et antal nagler i bundrammen. Så et lille stykke vej er der endnu, men vi begynder at kan skimte enden på kedelrevisionen. Dette var så, hvad jeg i det store og hele havde og berette for denne gang. Nogle vil nok mene at det virker noget teknisk, men det er bare som jeg og arbejds holdet har oplevet det.

HV 3's nyfremstillede røgkammerdør.
Foto: R. Hørberg

Modsat side:
Øverst: HV 3's røgkammersvøb løftes på plads den 13. september 1997.
Foto: Ole Lund Jensen

Nederst: Front og røgkammerbærere opspændt på skabelon.
Foto: R. Hørberg

Røgkammeret på HV 3 nittes, den 5. september 1998. Foto: Ester Lund Jensen

Stehbolzen

tiet kørt til en større virksomhed i Randers, hvor vi med gode venners hjælp fik afrettet ringens anlægsflade. Da fronten kom tilbage til Viborg, lavede vi en skabelon for korrekt montage af røgkammerbærerne i forhold til frontpladen. Efter tilpasningen af røgkammerbærerne nittedes fronten nu sammen med det ophængte svøb. Slutteligt gik vi i gang med samlingen af den nye røgkammerdør, og hen på sommeren afsluttedes røgkammerarbejdet, som alt i alt har taget ca. et år, men resultatet er også lige til "UG med kryds og slange".

Øvrige arbejde

Udskiftningen af støttebolte er også ved at være afsluttet, og jeg tror, at alle der har været med i projektet, kender til processen i at udveksle støttebolte, idet vi totalt har udskiftet 406 støttebolte. Der er blevet fremstillet ny kraftdampprør, monteret med nye flanger og linseringe. Linsepakfladerne på glidekassen og dampsamlerkassen er blevet opfrisket med det i artiklen beskrevne værktøj til alles tilfredshed. Samtlige rensepløkker i bundrammen er udboret og gevinderne opfrisket, og derefter monteret med nyfremstillede rensepløkker. Det var virkelig et tålmodighedsarbejde at få de gamle koniske pløkker ud. Ligeledes er alle ophængsknasterne for ophæng af den nyfremstillede askekasse fornyet. Samtlige gevindstøtter til fastgørelse af amatur rundt på kedlen er ligeledes udskiftet.

21. september 1998

Ja, datoen er ikke nogen helligdag, men det er dagen, hvor HV 3's kedel skulle synes af Direktør Ole Søndergård og Tage Andersen fra Jernbanetilsynet samt Hans Meyer fra Ålborg Boilers med henblik på godkendelse





Foto: René St. Olsen

Billedbehandling

Kreativt eller snyd?

Tekst og foto's Allan Støvring-Nielsen

De moderne billedtekniker og redigeringsmetoder, åbner op for helt nye muligheder. Effekter som tidligere blev fremtryllet i mørkekammeret klares i dag let og elegant ved et enkelt musetryk. Mulighederne er ubegrænsede og det kun fantasien som sætter grænsen. Spørgsmålet er så bare om det er kreativt eller snyd?

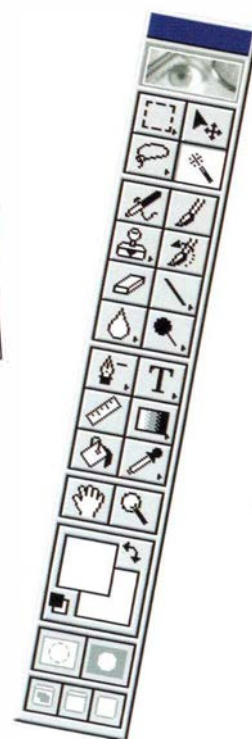
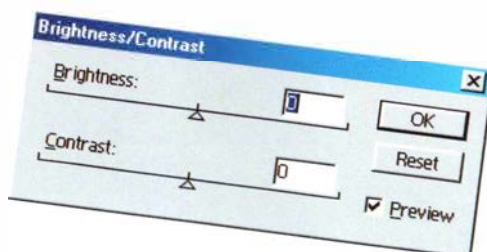
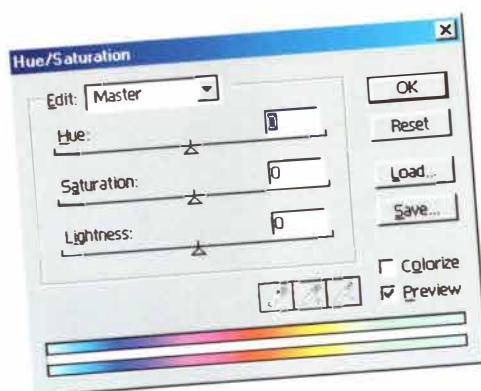
Mon ikke de fleste kender det. Man har et billede som man er glad for og som ville være perfekt, hvis det ikke lige var fordi...

Måske gik en uønsket person ind i billedet netop på det kritiske øjeblik, eller måske fik du et historisk korrekt billede på den sidste DJK-udflugt, bortset fra den stribe af højspændingsmaster der stod i baggrunden.

De mest ihærdige og fingernemme har tidligere brugt timer på at retouchere sådanne billeder med større eller mindre held. Selv har jeg ingen erfaring på dette område, men med den digitale billedbehandling kan alle, med en rimelig hjemmecomputer, nu efterbehandle billeder og pudse de sidste detaljer af.

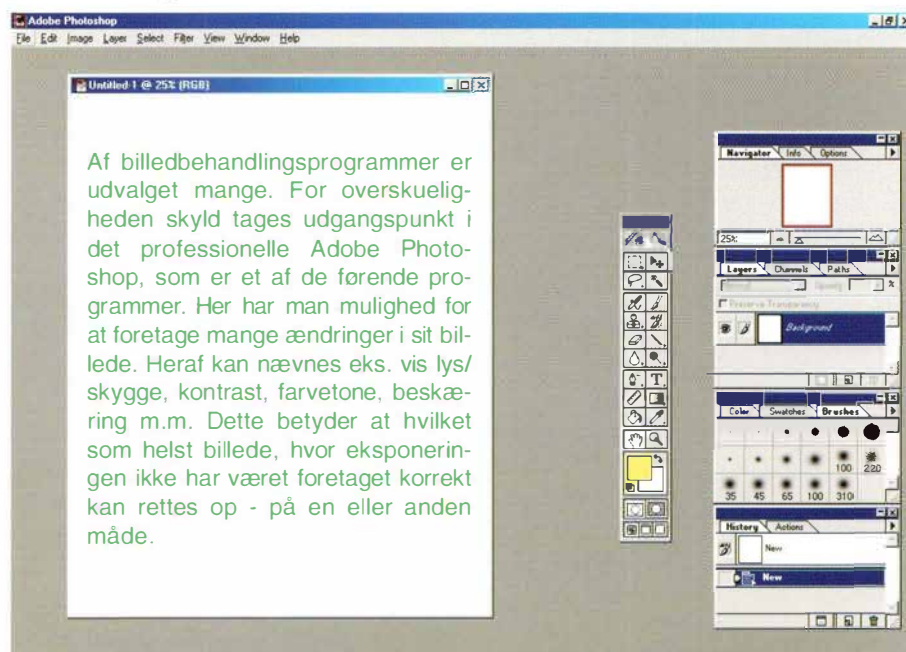
Jeg har selv ikke tidligere benyttet mig af dette, men jeg har haft et par billeder liggende som jeg længe har ønsket at forbedre lidt. Da jeg gennem mit job fik adgang til et meget professionelt anlæg, som jeg alligevel skulle lære at bruge, var det bare med at komme igang.

Valget faldt på et foto fra sidste år. Den 14. April kørte PrivatBanen Sønderjylland sit første godstog til Løgstør. Vejret var koldt men godt og da alle overkørsler skulle lukkes manuelt, var der masser af fotomuligheder på den godt 80 km lange strækning. Det var efterhånden 4-5 år siden jeg sidst var på Løgstørbanen, så det kneb lidt med at



huske geografien. De fleste billeder blev derfor taget omkring stationerne. Dette var selvfølgelig udemærket, men det var svært at vise, fra en rimelig vinkel, hvor stort et tog der egentligt var tale om. Endelig fandt jeg et godt sted, lidt nord for Hornum var der et stort åbent stykke med et godt udsyn og en god optage vinkel. Desværre var det meste af forgrunden optaget af en kedelig sort pløjemark. Havde der dog bare været lidt græs eller de første spirer fra afgrøderne, så var billedet blevet meget flottere. Oven i dette kom der naturligvis en lille sky drivende som gjorde en i forvejen mørk forgrund, helt sort. Billedet blev selvfølgelig sat i albummet, men uden den helt store glæde.

Efter mine første erfaringer med de digitale muligheder, besluttede jeg mig for at billedet nu skulle komme til ære og værdighed igen. Systemet er bygget op omkring Adobe Photoshop og der er mange muligheder for at manipulere med billederne. Mit første forsøg gik ud på at "klone" den lille græsstribe som ses i baggrunden på det oprindelige foto. Resultatet var mildt sagt ikke overbevisende. Græsset fra baggrunden så ikke naturligt ud når det



Fra idé til Virkelighed!

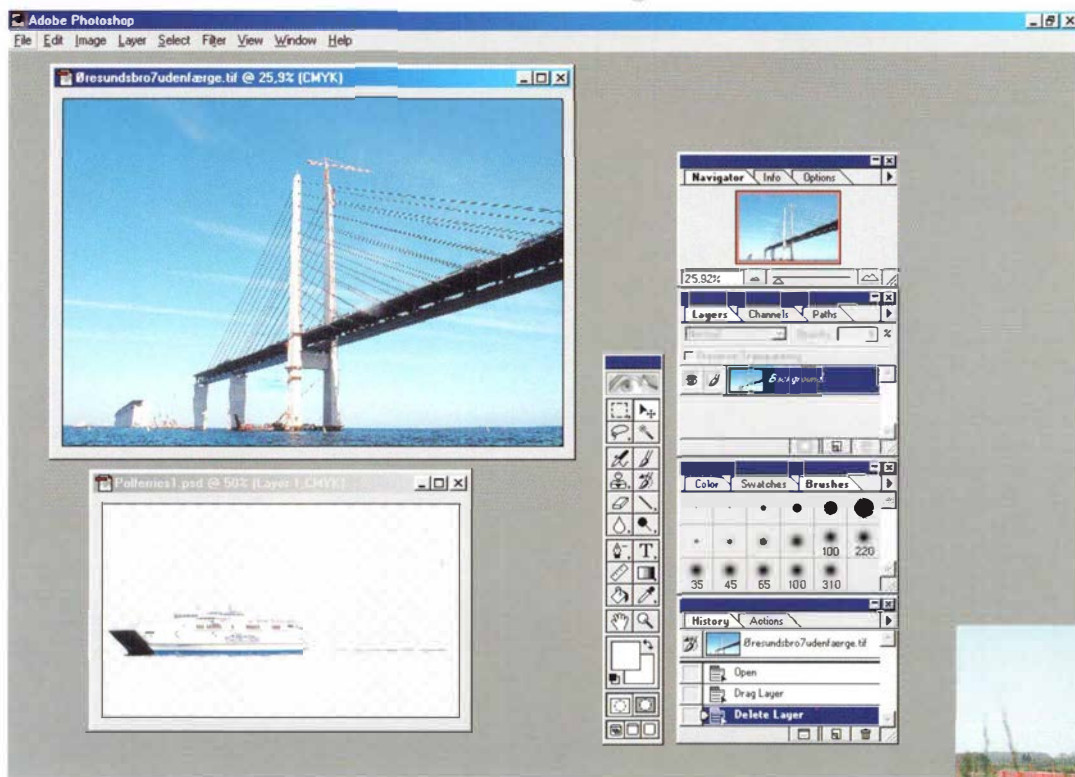


Øverst tv.: Det oprindelige foto, med den meget mørke og forstyrrende forgrund, inden nogen korrektioner foretages. Øverst th.: Billedet hvor græsmarken i forgrunden ønskes brugt som "ny" forgrund i det nye korrigerede billede.

Til venstre begynder det "nye" billede at tage form. Virkningen med den nye forgrund er tydelig, men er endnu noget kantet at se på.

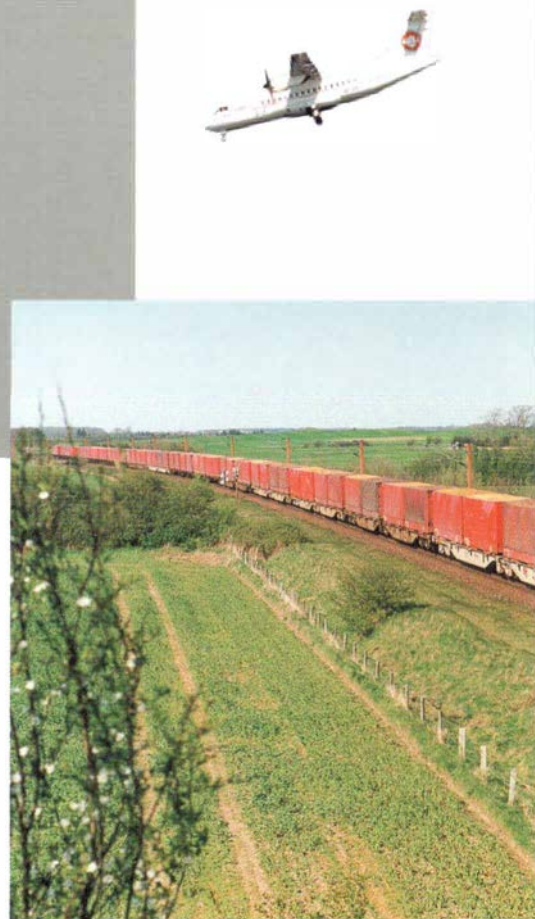
Det "nye" billede er komplet. Den nye forgrund er blevet udglattet, så kanterne ikke længere er så markante. Samtidig er bane-skråningen blevet lysnet, så græssets farve passer bedre med den nye græsmark. Resultatet er - illusionen er perfekt!





Indkopieret objekter

Man er i stand til at indsætte objekter i billedet, som oprindeligt aldrig har været der. I eksemplet tages der udgangspunkt i et foto af en katamaranfærge, der ønskes indsat i billedet af Øresundsbroen. Først oprettes et nyt billede, men med transparent baggrund. Billedet flyttes nu over i den nyoprettede billedfil, ved ganske enkelt at trække det over. Færgeren "skræbes" nu fri for "himmel og vand" med fritlægningsværktøjet så færgeren til sidst alene ligger på den transparente baggrund. Bemærk i øvrigt kølvandet fra færgeren er lige så fint afmasket. Når fritlægningen er færdig, flyttes billedet, ved at trække det, over i øresundsbilledet. Og vupti - en færge ligger fint på vandet. Bemærk iøvrigt at størrelsesforholdet skal passe sammen. Hvis ikke - kan størrelsen tilpasses i Image Size, inden det fritlagte billede flyttes.



kom helt frem i billedet. Skarpheden var ikke god nok og de mange overlapninger fik billedet til at se mudret ud. Da billedet blev printet ud på papir, blev skuffelsen blot endnu større. Måske var systemet ikke så godt alligevel.

Efter et par dages overvejelse besluttede jeg mig for at prøve at "importere" en forgrund fra et andet billede, vel vidende at jeg nu balancerede på "forfalskningens rand". På den anden side var der jo ikke tale om en ændring af de historiske fakta, så jeg valgte at kalde det for kunstnerisk frihed og arbejdede videre med lidt bedre samvittighed.

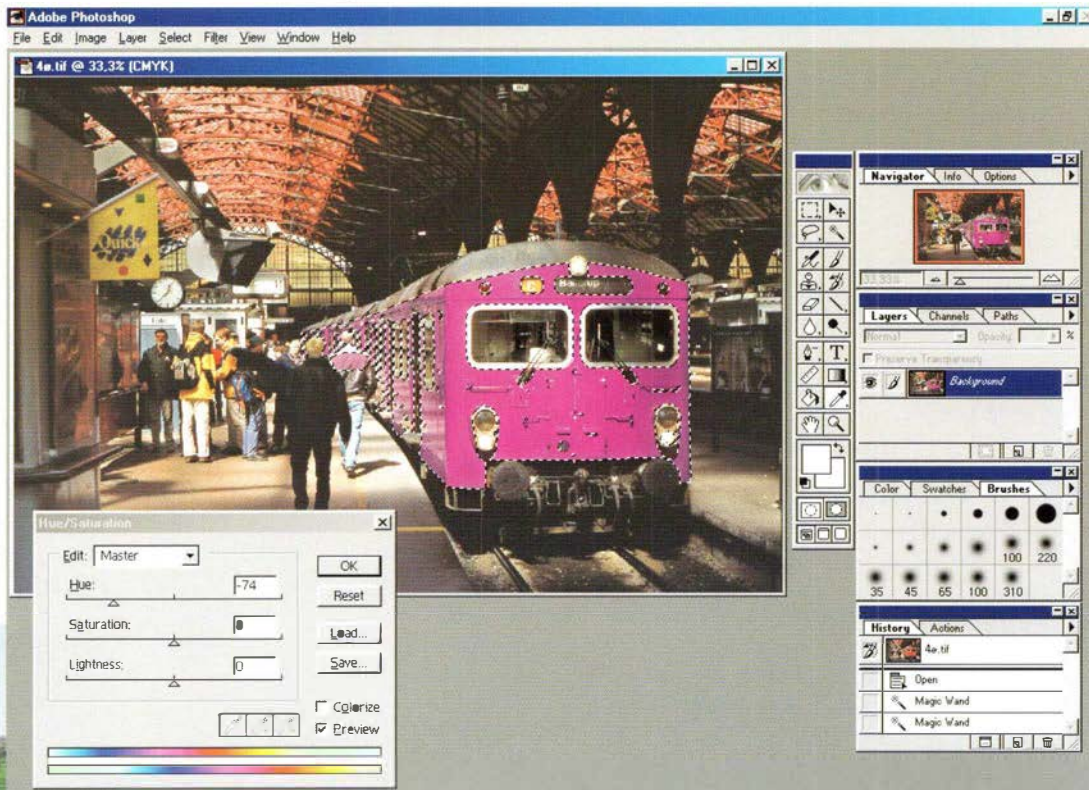
Nu skulle jeg så finde en egnet forgrund. Det skulle naturligvis være noget der passede nogenlunde til den pågældende årstid. En høstmoden kornmark ville ikke harmonere særligt godt med de nøgne træer i baggrunden. Valget faldt pudsigt nok på et PBS billede, nemlig fra selskabets første tur til Grindsted godt tre uger tidligere. Farven var som jeg ville ha' den og forgrunden var også rimelig varieret. Sidst men ikke mindst skulle der også helst være skygger i græsset som passede nogenlunde med skyggen på fronten af toget.

Brug af "kloning" funktionen på et så stort område ville give et for "gnidret" og uskarpt resultat. I stedet klippede jeg græsset ud i forskellige firkanter som, med musen placere-



Det færdigskabte billede af Øresundsbroen med den indkopierede katamaranfærge til højre. Når man indkopiere sådanne objekter er størrelsesforholdet ikke det eneste der er afgørende. Lyset, og hvordan skyggen falder, skal gerne være nogenlunde ens med originalen for at skabe en den perfekte illusion.

Foto: René St. Olsen



Ændrer farver og toner

Et billedes farver kan ligeledes ændres og manipuleres i Photoshop. Det blå S-tog på hovedbane-gården er et tydeligt eksempel på dette. S-toget er masket op og markeret ved den stiplede linie rundt om toget. Nu kan farven ændres med redigeringspaletten for farver, men kun indenfor det markerede felt, til den ønskede effekt. Det "nye" liniebogstav er konstrueret på samme måde. C er indsat med tekstværktøjet. Se iverigt originalen i sidste nummer af Jernbanen, side 4.

Hvis denne meget lille introduktion til det store emne, billedbe-handling, skulle have tændt en lyst til at gå dybere ned i emnet og måske selv forsøge sig frem, findes der et hav af bøger omkring emnet. Gå evt. en tur på biblioteket eller besøg den lokale compu-terforretning, de vil garanteres kunne hjælpe med den rette lek-ture. Internettet er selvfølgelig også en oplagt mulighed at finde tips og tricks til hvordan den perfekte illusion skabes.

Go' fornøjelse!

Illustrationer og billedbehandling: Henrik Sørensen

Nej, EA-lokomotiverne er ikke fået nyt design, men billedet er endnu et bevis på hvordan far-verne i et billede kan ændres. Efter lokomotivet var afmasket blev farven ændret med redige-ringspaletten. DSB gods nye bomærke og tekst stammer fra en kopi af billedet på side 21 af EG-lokomotivet! Denne kopi er blevet frilagt omkring logoet, tilpasset i størrelse og herefter lagt oven på originalen. Sammenlign i øvrigt med Allan Støv-ring-Nielsen's original billede på side 5.

des på den sorte mark. Herefter blev firkanterne mindre og mindre efterhånden som jeg nærmede mig den skrå banedæmning. Nu blev det straks lidt vanskeligere at få det til at passe, men på afstand så det helt tilforfældeligt ud. Man kunne imidlertid tydeligt se hvor firkanterne var samlet og græstot-terne og stråene passede ikke så godt sammen med græsset på nabofirkanten. "Kloning" funk-tionen kom nu i brug igen. Med en reference til et stort stykke græs kloner man farver og kontrast over på samlingerne, med en fin "pensel", resultatet er at samlingerne bliver tilpas uskarpe, så de ikke kan ses. Samme teknik kunne anvendes til at "flette" den nye forgrund sammen med banedæmningen og til at ændre de mest iøjenfaldende græstotter så de samme "formationer" ikke gentog sig alt for mange gange. Det kunne have været sjovt at have en tæller på musetasten for der blev trykket virkelig mange gange før jeg var færdig.

Billedet begyndte nu at ligne det jeg havde forestil-let mig, men der manglede stadig noget. Banedæm-ningen var pga. før omtalte sky for mørk i forhold til den solbeskinnede forgrund. Med musen afgrænse-de jeg selve dæmningen, hvorefter jeg kunne rette kontrast og farver i netop dette område, uden at det

fik indflydelse på resten af billedet. Denne teknik er i princippet den samme som bruges i et mørkekam-mer, når man vifter et stykke pap over billedet un-der eksponeringen, blot meget mere nøjagtig.

Efter dette manglede jeg kun at "klone" forgrund og dæmning sammen. Ved at flette dele af dæmningen sammen med det "nye" græs og omvendt, forsvandt den ellers skarpe adskillelse af de to billed segmen-ter.

Jeg syntes at den nye teknik giver mange spæn-dende muligheder også i vores hobby. Selvfølgelig er der også risiko for direkte svindel, men det vil være overordentligt svært f.eks. at placere et tog på skinner hvor det aldrig har kørt. Men andre om-gåelser af virkeligheden ville være nemmere at ud-føre. For eks. Kunne man fjerne moderne skilte, lyg-tepæle osv. fra et ellers uberørt stationsmiljø. Det kunne være interessant at starte en debat om dette emne. Personligt synes jeg man skal gøre opmærk-som på at et billede er computerbehandlet, så kan beskueren selv vurdere om det er godt eller skidt. Jeg vil i hvertfald læse min avis med nogen større skepsis i fremtiden.



DB 012 063 afgår ved den nordlige post i Emden med Eilzug 1335 mod Norddeich Mole, den 7. juli 1973.

"På jagt efter dampen" - Europa 1973-74

Af Ole Jensen

Ferie på skinner — Interrail



I 1972 introducerede DSB i samarbejde med de fleste andre europæiske jernbaneforvaltninger Interrail-kortet, der gav adgang til ubegrænset rejse i medlemslandene i en måned for 500 kr. I udstedelseslandet dog til halv pris af normaltaksten.

Således inspireret var vi nogle stykker, der i 1973 og 1974 besluttede os for at holde "ferie på skinner", nemlig Interrail. Dengang var det jo ikke småting, man diskede op med rundt omkring rent jernbanemæssigt, og vi lavede en råskitse af, hvad vi gerne ville opleve "derude". Alene i Vesttyskland var der potentiale nok til mange uger, men også andre lande fristede, såsom Østrig, Spanien, Italien og Jugoslavien. Men eksakte oplysninger om, HVAD der kørte HVOR, som nutidens entusiaster er forvante med, havde vi ikke dengang, så vi kørte rundt på ældre observationer fra Eisenbahn-Kurier (tysk), altså lidt på lykke og fromme. Nu var/er der jo andet at kigge på end det rent jernbanemæssige, men dette er af indlysende grunde udeladt her. I øvrigt eksisterer Interrail-konceptet stadig, og fra 1/1-98 er der ingen aldersbegrænsning, alle kan deltage!

DB 078 246 i Tübingen, her undtagelsesvis med godstog mod Horb, den 10. juli 1973.



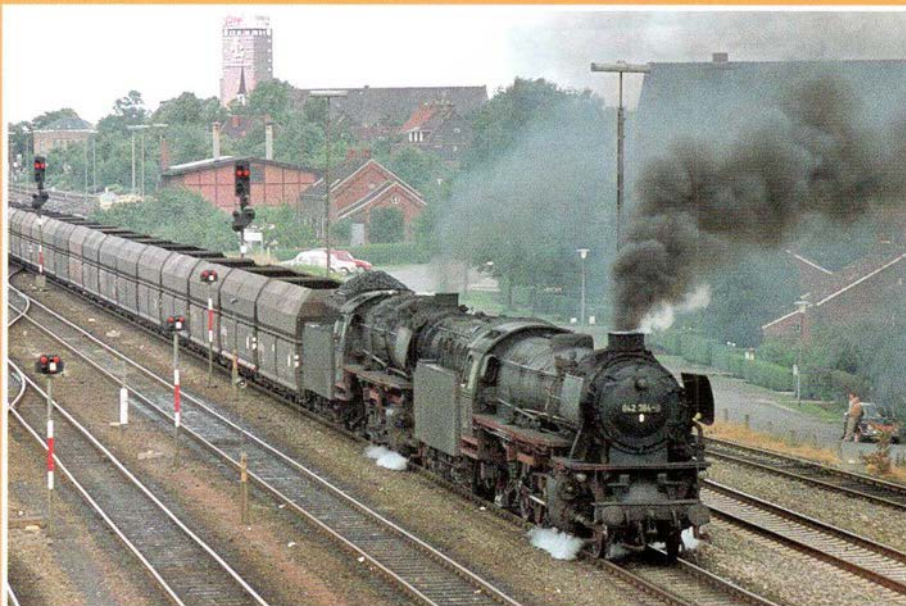
DB 050 603 på Jagstbrücke i Crailsheim med tog til Ansbach, den 4. august 1973

Vesttyskland

1973-rejsens første mål var Emden i Ostfriesland, hvortil vi ankom standsmæssigt med 012 061 den 7. juli 1973. Jeg havde været der før og vidste, at her virkelig var noget at komme efter. 012'erne fra Rheine kørte stort set alle D- og E-tog på Emslandsstrækningen fra Norddeich Mole over Emden til Rheine. Her var de oliefyrede 41'ere også hjemmehørende (BR 042), og disse kom også til Emden, både med person- og godstog, også ofte med store malm-tog (Erz), tit i forspand med BR 043 eller 044. Det var tunge tog, 4.000 tons var normalen med to damplokomotiver foran.

I Bahnbetriebswerk (Bw) Emden var der stationeret ca. 25 stk. BR 044, et svært kulfyret godstogsloko, ca. 12 stk. BR 050 til lettere godstog og rangering, samt to BR 094, en svær fem-koblet tendermaskine til tung rangering, især i den store havn i Emden-Aussen-hafen. 094'erne var allerede ret sjældne i 1973, så dem kastede vi os først over. Yderligere en, nemlig 094 150, var netop henstillet. Denne så vi rangere i påsken samme år med skilt på røgkammeret "50 Jahre Dienst", og meget mere blev det jo så heller ikke til. I 1974 var billedet stort set

4.000 tons malm-tog med DB 042 364 og 044 375 i Leer (Ostfriesland), den 25. juli 1974



DB 023 039 afgår med N 3882 fra Lauda mod Würzburg med gamle iltogets-vogne fra 30'erne, den 11. juli 1973





DB-damploks 1973:

001: 2-C-1, "Altbau-01", kulfyrr
 012: 2-C-1, ex. 01.10, oliefyring
 023: 1-C-1, "Neubau", 50'erne
 038: 2-C-0, ex. P8, kun 3 stk.
 042: 1-D-1, oliefyret 41'er
 043: 1-E-0, oliefyret 44'er
 044: 1-E-0, kulfyret 44'er
 050/53: 1-E-0, universalloko
 064: 1-C-1t, kun få stk.
 078: 2-C-2t, ex. T18, kun 1 stk.
 086: 1-D-1t, kun 2 stk.
 094: 0-E-0t, ex. T16, få stk.

var, hvad der var tilbage, samt tre reserver (1973). Skæbnen ville, at det var 001 008 (Borsig nr. 12.000), der kørte, pudsigt nok den allerførste 01 i drift, nemlig 28/1-26. Vi så toget i Weiden, der også overraskede med 064 med lokalgodstog til Eslarn, foruden (selvfølgelig ...) 044 og 050, der begge kørte godstog til Nürnberg, Hof, Schirnding (CSD) og P-tog på de mange sidebaner. I Bw Hof var der også fuldt hus med 001, 044, 050, samt en 086, der alle var under damp (1973). En anden 086 sås i Müncheberg med arbejdstog. Et sjældent syn i 1973.

Nede sydpå i Schwarzwald lokkede Tübingen/Rottweil med de sidste eksemplarer af BR 038 (P8) og 078 (T18). I 1973 kørte tre 038 og en 078 i løb. Reserve for nedbrud var 064 491 og Baureihe 50. Egentlig utroligt, så længe disse ældre typer holdt ved DB; i DDR forsvandt de sidste BR 78 i 1970 og i 1972 de sidste 38 i Zittau. I drift ved DB indtil udgangen af 1974.

Østrig

Sydover via München til Østrig, hvor kursen blev sat mod Graz nede i Steiermark. Her holdt den private Graz-Köflacher Bahn til, der kørte en del med damp. Foruden gamle østrigske 56'ere havde man ex ÖBB-52'ere. I foråret 1973 havde man købt tre 50'ere af ÖBB; den ene var nu i drift. Denne (50.685) samt 152.4867 sydede ved remisen, hvor vi blev vist rundt af en venlig "Heizhausvorsteher".

I Østrig besøgte vi også sidebanesystemet nord for Wien omkring Mistelbach i Weinviertel, hvor de effektive, men ikke særlig kønne 93'ere (1D1t) dominerede. Enkelte 52'ere sås også, men disse kørte primært på Nordbanen mellem Wien og Breclav. I Mistelbach befandt der sig det skønneste lille sidebanedepot, hvor der udelukkende boede damploko, vel ca. 12 stk. Reihe 93. Ikke et diesellok så vi her i sommeren 1974. Landskabet her er fladt med store åbne vidder, bestemt ikke særlig "østrigsk".

Jugoslavien og Italien

Efter behagelig overnatning på Jugendherberge Graz tog vi næste morgen med "Beograd-Ekspress" sydpå med en elektriker. Denne blev på grænsestationen Spielfeld-Strass udskiftet med JZ-06 001. Vi vidste ikke meget om, hvad der ventede i Jugoslavien; i hvert fald var det overraskende, at dette internationale tog stadig var dampføremført. I Maribor i Slovenien stod vi af, for her så lovende ud. Det myldrede med damp: Rangerende 62 (Ct, US Army), 25 (1D-T3, ex. Østrig) med godstog mod Zagreb, Varazdin og Bleiburg. 06'erne var også

uændret; selv en 094 var der, men de sidste af typen udrangeredes ved udgangen af året.

Nu var det jo nærliggende at tage til Rheine (med 012 080), hvor Vesteuropas største dampdepot blev checket; ca. 75 damplokomotiver boede her. 042'erne kørte foruden Emden også på Holland-linien, Oldenzaal (NS)-Osnabrück-Löhne og 043'erne også ofte til Hamm og Dortmund i Ruhr med Sonder-leistungen. 012'erne som før nævnt kun på Emslandsstrækningen nordpå.

Senere landede vi i Trier med det sidste afentog fra Koblenz, og måtte overnatte på stationen. Det var ofte prisen rundt omkring. Men behageligt var det ikke ... Så var overnatning i "passende" tog bedre. Meget søvn blev det ikke til, idet vi jævnligt blev "forstyrret" af dampslagene fra de to 50'ere, der rangerede her. Næste morgen tog vi med tog 4815; dagens første mod Saarbrücken, forspændt 023 073,

et trekoblet persontogsloko. God plads i toget, men lige inden afgang kl. 5.35 blev toget nærmest bordet af et større kontingent franske soldater, vi var jo i grænseområdet Saar. Ankomst Saarbrücken 7.26; næsten to timer efter en 023'er. Her igen meget damp: 023 med persontog, og mange 50'ere ved remiserne overfor perronerne, bl.a. 051 832 med rund badekartender fra et Kriegsløk.

Da vi nu var i det sydlige Tyskland måtte vi lige omkring Crailsheim, det største dampcenter i Württemberg. Atter kraftig dominans af 023 og 050. Et hav af person- og godstog blev kørt med damp i alle retninger fra Würzburg i nord til Ulm i syd og fra Heidelberg i vest til Ansbach i øst. Man rådede også over tre 064 som reserve og rangering.

Via Nürnberg til det "sagnomspundne" Bw Hof, hvor DB's sidste original-01'ere befandt sig. Men sølle én maskine i løb til Regensburg

Heizhaus-stemning foran remisen i Graz: GKB 152.4867 og 50.685 afventer næste tur, den 13. juli 1973.



ret talrige og sås med flere persontog samt et godstog forspændt 06 013 og 06 025. Type 06 (1D1-T4) var bygget af Borsig i 1930 og havde tydelige lighedspunkter med samtidige tyske enhedslokomotiver. I øvrigt var/er Jugoslavien jo berygtet for fotoforbud, militz, m.m., men vi var nok bare heldige, for vi havde ingen problemer. I dag fortryder jeg nok, at vi ikke brugte lidt mere tid i Jugoslavien, men sidst på eftermiddagen tog vi med et lokaltog til Bleiburg i Østrig med 18 001 (kkSt.B.-629) foran. Tre toakslede personvogne og en pakvogn havde vi med langs Drava-floden; en dejlig tur med vandtagning undervejs samt krydsning med to dampgodstog (type 25) i dalen; ren idyl!

Året efter kiggede vi på "Wocheiner-bahn", Nova Gorica-Jesenice, den tidligere så vigtige forbindelsesbane fra Østrig-Ungarn til udskibningshavnene ved Adriaterhavet. I 1974 var trafikken behersket, men vi så dog JZ-type 36 (ex. Preussisk G12/BR 58) og 33 (BR 52) på strækningen.

Vi rejste til banen via Norditalien, hvor FS fristede med plandamp, som vi bl.a. så i Udine og Venezia (loktog til Bassano med FS-625). Fra Italien kørte vi med FS-740 131 (Breda 1911), et firekøbt godstogslokomotiv med blandettog fra Gorizia til Nova Gorica i Slovenien. Stort tog, husker jeg, én personvogn, hvor vi var de eneste rejsende, samt en lang hale af godsvogne.

Spanien

På 1974-turen ville vi gerne se damp i Spanien; jeg vidste, at der i hvert fald var damp i Miranda de Ebro, og dér kørte da også en del 141 F, som var RENFE's standardgodsmaskine i de sidste dampår. Det var en klassisk 1D1-T4, altså en "Mikado", bygget af North British i Glasgow og lokale fabrikker. Kørte bl.a. på stræk-



Dampstemning i Maribor. JZ-18 001 og 25 019 rangerer i røg og damp, den 14. juli 1973.

ningen over Logrono til Zaragoza.

Helt ovre nord for Portugal fandt vi Ponferrada-Villablino, PV, en metersporet privatbane, der levede af at transportere kul fra minerne oppe nordpå ned til RENFE's bredspor i Ponferrada. Denne bane havde vi læst om i bogen "Små tog på spinkle skinner", og viste sig stadig at være en meget interessant bane, der udelukkende kørte med damploko (kultfyrede). Omkring 25 maskiner af forskellig herkomst lige fra Borsig-maskiner fra 1912 til Macosa-lokomotiver fra 50'erne. To persontogspar kørte også på banen – med materiel fra banens åbning i 1919!

Til rangering i Ponferrada havde man også tre bredsporede damplokomotiver. Der var et ret omfattende spornet, og det var bl.a. spæn-

dende at iagttage omlæsningen af kul fra smalsporsvognene over i RENFE's bredsporsditto.

Efterskrift

Havde man haft mere tid og energi (og finanser ...) var der såmænd nok andre steder at kigge damp i Europa, men ugerne går jo hurtigt, og min filosofi er da også, at man skal glæde sig over det, man trods alt nåede at opleve, og bestemt ikke ærgre sig over det, man ikke fik med. For netop opleve noget, det gjorde vi i hvert fald! Og mens disse linier skrives, kan jeg ikke lade være med at tænke "Er det virkeligt 25 år siden? Som tiden dog går ...!"

Spansk sommer: Ponferrada-Villablino nr. 21 med kultog, en bagende varm 11. juli 1974.



kørte mod øst ad Petite Ceinture til Ivry, lidt uden for Gare d'Austerlitz. Fra 1862 kunne man også køre i persontog på den første del af banen nord om Paris. Først fra 1867 kunne man nå hele vejen rundt om Paris med persontog, idet delen syd for Seinen blev åbnet i dette år.

De oprindelige persontog kørte mellem Gare St. Lazare og stationen ved Avenue de Clichy, som kun ligger et par stenkast fra St. Lazare – men efter at have kørt hele vejen uden om Paris. Turen var på 33 km og den varede 1 time og 50 min. med 21 stop undervejs. I starten kørte man med faste minuttal hver time, men efterhånden blev persontrafikken større og mere vigtig end godstrafikken (denne var dog stadig af anseelig karakter, fx til Paris' gamle nu nedrivne haller), og den enkle køreplan blev erstattet af en mere kompliceret.

Således udgik nogle tog fra de andre store stationer – f.eks. Gare du Nord. Det lille stykke, der længe havde manglet ved Gare St. Lazare, blev bygget i 1869, og fra dette år kunne man derfor køre hele vejen rundt uden at ende på St. Lazare-banegården.

I starten benyttede man små 1'B eller C-koblede tenderlokomotiver, men inden længe kom større D- eller 2'C-koblede til. Vognene var tit af ringe standard. Dobbeltdækkervogne af første generation havde ingen sidevægge på 1. sal, og det er ikke svært at forestille sig komforten om vinteren der i slud og regn og med røgen fra lokomotivet. Desuden var loftet kun 1 meter og tres cm over gulvet, og der var ikke meget at støtte sig til på vej hen ad taget, når man skulle finde en plads. Fra 1884 byggedes dog dobbeltdækkervogne, hvor også 1. sal havde sidevægge, og hvor man kunne gå ind ad døre i enderne for at komme ind i vognen. Først efter en ministeriel ordre fra 1890, blev der indlagt varme i vognene på Petite Ceinture!

I år 1900 nåede man toppunktet med 40 mio. rejssende – dette tal var i 1930 faldet til godt 8 mill. årlige rejssende. Metroen viste sig hurtigt at være den største konkurrent til de larmende og langsomme damp tog på Petite Ceinture. Beboerne langs med ringbanen havde længe ønsket den hen, hvor peberet gror på grund af røgen og larmen, og de græd sikkert tørre tårer i 1934, da banen lukkede for ordinær trafik.

I 1900 – jubelåret – åbnede man en allersidste del af Petite Ceinture: Det var en stikbane fra Courcelles uden for Gare St. Lazare til Champ de Mars ved Eiffeltårnet. Der var to årsager for at bygge denne bane, som krydsede Seinen på en ny bro: Dels at have en bane parat til verdensudstillingen i 1900, som blev afholdt ved foden af Eiffeltårnet, og dels at lade passagerer fra Normandie kunne køre helt ind i centrum af Paris (til Invalid-banegården). Denne bane er tydelig fra toppen af Eiffeltårnet: Broen over Seinen drejer i en radius på 155 meter og er derfor distinkt i forhold til andre broer, der som regel er helt lige. Banen lukkede allerede i 1924 efter at have været elektrificeret i mindre end et år! Historien om denne del af banen og den nordvestlige del til Porte de Clichy endte imidlertid alligevel lykkeligt, da den genåbnede som en del af RER-ekspresmetrolinje C i 1988.

Den del af Petite Ceinture, der gik fra Gare St. Lazare til Auteuil, blev ligesom banen til Champ de Mars elektrificeret med tredjeste klasse med en spænding på 750 volt. Denne lille rest af Petite Ceinture fra Gare St. Lazare til Auteuil blev betjent helt frem til 6/1-1985 med de oprindelige, særprægede elektriske motorvogne med navnet "Standard", som mere officielt hed type Z1500. De kunne skyde en toptart på 80 km/t, og de havde plads til 112 passagerer (motorvogn plus styrevogn tilsammen).

Resten af Petite Ceinture blev efter 2. verdenskrig og frem til vor tid brugt meget lidt. Et fast tog var en overgang sovevogne fra Italien, der ankom til Gare de Lyon og afgik videre mod Calais fra Gare du Nord (eller omvendt). Dette tog stoppede definitivt, da Euro-tunnelen til England åbnede i 1994.

Der er selvfølgelig planer om at genåbne dele af Petite Ceinture igen, da Paris er overbebyrdet med biltra-



fik. Selv om Paris' overborgmester egentlig helst ser arealerne omlagt til grønne korridorer, er der adskillige projekter fremme om at omdanne store dele af det gamle baneareal til enten bus- eller sporvognsbaner. De buslinier, der nu kører som "Petite Ceinture", er de mest belastede i Paris med 130.000 passagerer om dagen. Derfor vil RATP, der står for bus- og metrodrift i Paris gerne have lov til at udvide nettet, f.eks. ved at omdanne den gamle jernbane til en vej udelukkende for busser. For jernbaneentusiaster er det en lidt trist ende på en lang jernbanehistorie, men intet er afgjort endnu. Bortset fra at det lille stykke fra Boulevard Victor ved Seinen i den vestlige del af Paris til Porte de Versailles et par km derfra sikkert bliver genåbnet for sporvogne – det bliver som en forlængelse af spor-vogns linien Tram-Val-de-Seine fra La Défense.

Boulaivilliers ligger her øde og forladt i 1978.

Der findes en fremragende bog om Petite Ceinture: *La Saga de la Petite Ceinture*, skrevet af Bruno Carrière i 1991 og udgivet af La Vie du Rail's forlag. Bogen er på fransk, men hvis man husker sit skolefransk, kommer man langt i den. Nogle af de historiske oplysninger i denne artikel stammer fra netop denne bog.

Boulaivilliers i 1992 med SNCF dobbeltdækkertog fra midten af firserne (1500 volt jævnspænding/25kv - 50 Hz vekselspænding).



Bog anmeldelser



Livet ved Banen Af Kirsten Jensen

96 sider, rigt illustreret i s/h og farve, format
24 x 17 cm KJ, Historisk Bogproduktion, Kr.

Jernbaner - det er et smalt emne i dansk bogproduktion - men alligevel præsenteres vi for en lind strøm af publikationer. En forfriskende anderledes bog er "Livet ved Banen" af Kirsten Jensen i Glumsø, der inspireret af et fordrag om "Den sjællandske Midtbane" i Suså Egnshistoriske Forening på kun tre måneder (februar-april) i år har indsamlet materiale - ikke mindst billeder - om banestrækningerne, der netop (1. juli) har fejret 75 års jubilæum for den overlevende del Ringsted-Næstveds vedkommende.

På 96 sider redegøres der for banens planlægning, anlæg og drift - og ikke mindst interessant er afsnittene om de dele af banen, der kun eksisterede i el-leve/syv år, Ringsted-Hvalsø-Frederikssund. Gengivelserne af de indsamlede fotografier er alene bogens pris værd. Det er ganske imponerende, hvor mange bidragsydere (arkiver og privatpersoner) Kirsten Jensen har været i kontakt med. Og bidragsyderne er folk med ekspertise og orden i notaterne. Det er Arne Rehders afsnit om "Kongeligt besøg" i Glumsø (Kong Baudouins salontog i 1961) et bevis på.

Bogen kan bl.a. købes gennem Jernbanebøger eller hos Glumsø Boghandel, tlf. 57 64 40 44 og på Danmarks Jernbanemuseum, Odense.

Erik B. Jonsen

Danske Jernbanestrækninger - en bibliografi Af Jeppe Hansen

112 sider, farveomslag, A5-format,
Dansk Jernbane-Klub 1999. Kr. 89,-

Da jeg for flere måneder siden erfarede, at der ville udkomme en bibliografi over danske jernbanestrækninger, blev jeg meget glad. Som historisk interesseret jernbaneentusiast er en bibliografi et nyttigt værktøj i studierne af de for længst nedlagte privatbaner, som har min særlige interesse.

Jeppe Hansens bibliografi retter da også op på en markant mangel, som de første mange jernbanemonografier lider af - en mere eller mindre udtalt mangel på kildelister. Jeg kan da her f.eks. bare henvise til de to monografier om Kolding-Egtved Jernbanen: Wilcke, B. & Thomassen, P.: Kolding-Egtved Jernbane, Dansk Jernbane-Klub, 2. udg. 1982.

Andersen, Ib V.: Kolding-Egtved Jernbane, A/S, Ynico, Kbh. 1965.

Disse to bøger, som da også nævnes i Jeppe Hansens bibliografi, har ingen kildeliste. En kildeliste har to væsentlige fordele. For det første gør den det muligt for læseren at efterkontrollere indholdet af den tekst, han har foran sig. For det andet vil en kildeliste samt evt. kilderlister i kilden være nøglen til yderligere studier af f.eks. en given jernbanestrækning.

Jeg kan naturligvis ikke med så kort varsel kontrollere om Jeppe Hansens fortegnelse er korrekt eller komplet. Det vil da også være ganske urimeligt at "betolne" et så stort arbejde og så godt et initiativ med en nidkær gennemgang. Et par mere principielle forhold skal dog bemærkes.

Jeg finder Jeppe Hansens opdeling af bøger og tidsskrifter noget tilfældig. Jeg havde foretrukket en opdeling i hhv. "Bøger", "(Tidsskrift)artikler" og "Avisartikler". F.eks. finder man, Kvist, John "Kolding-Egtved Jernbane" i Kvist, John: Egtved Sogn, Bind 2, 1979 s 576ff., under bøger, mens det vel egentlig er et kapitel eller en artikel i en bog med et helt andet emne end KEJ.

For det andet er en række mangler under diverse krydshenvisninger i bogen. F.eks. er der ingen krydshenvisning under Give-Herning, til Vejle-Give, mens

der er en henvisning den anden vej. Da Jeppe Hansen fornuftigt nok ikke gentager sig selv, er det nødvendigt at krydshenvisningerne er både korrekte og komplette. Endelig havde jeg foretrukket, at alle betegnelser for banestrækningerne samt eventuelle delstrækninger var anført som søge tekst - dvs. fremhævet - og man så henviser til et "hovednavn". F.eks. Helsing-Tisvildeleje Jernbane - se GDS.

Morten Nørgård Olesen har stået for opsætningen af bogen. Det er han sluppet meget uheldigt fra.

For det første er der valgt en meget gnidret skrifttype, som gør bogen næsten umulig at læse. Nuvel, bogen skal ikke læses som en roman, men som opslagsværktøj behøver den nu ikke at kopiere opsætningen af telefonbogen. For det andet følger man ikke internationalt anerkendte metoder til kildeangivelser, hvilket også reducerer læsevenligheden betydeligt. Jeg har flere steder i det foregående vist, hvordan man kunne gøre det. Forfatterens efternavn er naturligvis det væsentligste søgekriterie i f.eks. en biblioteksdatabase. Derpå kommer bogens titel, som jeg foretrækker er understreget.

Vender man sig mod artikler, så kunne man prøve at spørge efter: Rasmussen, Lars: Holsted-Vorbasse-Bindeballe Jernbane på biblioteket. Den findes ikke! Man skal i stedet have fat i Fra Ribe Amt, bind XXII, Historisk Samfund for Ribe Amt 1981-83! Derfor er det vigtigt at man fremhæver den bog eller artikelssamling, hvor man finder artiklen frem for selve artiklen.

Begge disse grundregler forbyrder man sig i mod.

Flere steder er opsætningen i øvrigt direkte sjuksket. F.eks. nederst side 8, hvor to bogtitler ikke er adskilt med mellemrum. Der findes utallige eksempler på dette bogen igennem. I disse IT-tider, burde sådanne fejl, som er nemme at rette, ikke forekomme!

Alt i alt er jeg dog yderst positiv overfor initiativet og selve bibliografien. Det gode initiativ skæmmes desværre af en række tekniske fejl. Jeg håber inderligt, at Jeppe Hansen fortsætter sit værdifulde arbejde så bibliografien til stadighed bliver opdateret og udviklet.

Bogen er alt i alt et godt køb for den historieinteresserede jernbaneentusiast.

Ole Lenarth Nielsen

Fra Roa til Bergen - Historien om Bergensbanen Af Nils Carl Aspenberg

224 sider, ca. 400 illustrationer, heraf en del i farve.
Baneforlaget 1999. Kr. 449,-

I 90-året for åbningen af den gennemgående jernbaneforbindelse Oslo-Bergen har Aspenberg udsendt en ny Bergensbanebog. Ny i den forstand at den er anderledes end de mindst 5 andre bøger som i nyere tid er udkommet om denne, blandt forfattere tilsyneladende mest populære jernbane i Norge. Aspenberg nævner selv at han netop på grund af de mange andre bøger har lagt hovedvægten på driften og på forholdene på de enkelte stationer, som han finder ikke hidtil har været så fyldestgørende belyst.

For så vidt angår driften på banen i tiden efter 2. verdenskrig lever Aspenberg så vidt jeg kan bedømme op til sine intentioner. Derimod kniber det med stationerne, idet der langt de fleste steder kun er anført oplysninger om åbning, ekspeditionsomfang, evt. nedlæggelse af sidespor eller hele stationen, alt sammen noget som med fordel kunne være bragt i listeform på meget mindre plads og langt mere overskueligt. Men ikke et ord om arkitektur, opland eller lignende, og ledsaget af billeder samt fortrinsvis udaterede - og uforklarede - sporplaner.

En helt afgørende svaghed er nemlig, at omkring halvdelen af bogens illustrationer slet ikke er dateret. I mange tilfælde har læseren ikke en chance for at gætte hvornår billedet er taget, og helt forvirrende bliver det når de ofte særdeles lakoniske billedtekster kun beskriver nutidige forhold, når billedet tydeligt er ældre. F.eks. på side 86: "Ørgensvika stasjon hadde

aldri noen særlig stor betydning. Alle sporveksler er fjernet, men bygningen står fortsatt. Foto: NJKs samling", men i baggrunden ses tydeligt et sidespor med sporforbindelse.

Den manglende datering gælder også mange af bogens tydeligvis ganske nye fotos, som forfatteren selv har taget. Forbavsende mange af disse er fotografisk af ringe kvalitet, og optaget under vejrforhold som bekræfter anmelderens fordom om at det stort set altid er gråvej eller regn i Norge... Nogle af de bedste fotos i bogen er faktisk ældre s/h-billeder, heraf en række perler optaget af W.E.Dancker-Jensen.

De sidste 30 sider af bogen er viet banens rullende materiel, men vel og mærke kun trækraft og sneplove. Da en meget stor del af NSBs lokomotiv- og motorvognstyper har befaret banen bliver det en omfattende, men også lidt kortfattet gennemgang. Den er ikke så tosset hvis man vil have et hurtigt overblik, men det lidt overraskende at forfatteren beskriver NSBs Di.3-lokomotiv som udviklet af Nohab til Norge og ikke nævner forbilledet - den danske My - med ét ord!

John Poulsen



Nye videofilm om danske og svenske tog!

LEG:

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG -

privatbanen som blev veteranjærnväg.
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, Vänarexpressen, Rängering 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, Makadamstog 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. Revirer liste fra:



VIDEOFINKAN
Hans Ove Stig Nielsen
Havrevænget 19
4760 Vordingborg
Tlf. 5534 6164 / Fax 5534 2782
E-mail: hov@gstnet.dk

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 23

Redaktion

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

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

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45, 2960 Rungsted Kyst.

Oplag: 3.000 stk.
Sats: DJK
Scan: DJK
Tryk: Dam & Jessen A/S
ISSN 0107-3702



Fagredaktioner

Banestyrelsen/DSB/Metro

Erik B. Jønsen
Postboks 188
2900 Hellerup

Udland/Globetrotter

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

Privatbanerne

Ole-Chr. M. Plum
Jernbanevej 32
4330 Hvalso

Jernbanehistorie

Anders Riis
Klostergade 3
9550 Manager

Færger

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

Jernbanens arkiv

Frank Nielsen
Brunevang 56, 1. th.
2610 Rodovre

Veteranbanerne

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45
2960 Rungsted Kyst

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

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. skal være maskinskrivne, helst efterfulgt af diskette (i Word eller RTF-format). Manus/diskette kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, såfremt indsenderen anmoder herom med ordet "RETUR" og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i arkivet.

Indlæg, der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer, tegner nødvendigvis ikke foreningens holdning.

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til bladekspeditionen. Reklamation af fejledekspeditioner og fejledeksemplarer sker ligeledes hertil. Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

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

Deadlines for kommende numre

05/99 Onsdag den 1. september 1999
06/99 Mandag den 1. november 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,-
Juniormedlemmer (under 18 år pr. 1/1-1999) kr. 195,-
Husstandsmedlemmer kr. 190,-
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer a 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 Larril
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Tlf/fax: 33 93 20 02

- Indsamler materiale af jernbanehistorisk interesse
og yder historisk konsulenttjeneste.



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, Bygaden 56
4370 Store Merløse, tlf.: 57 80 22 99

▲ **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 Helsingør,
▲ Klaus Jørgensen, Durosvej 4, 2 tv., 2800 Lyngby,
tlf.: 45 88 43 04

▲ Søren Bay, Koldinggade 17, 3. tv., 2100 København Ø,
tlf.: 35 38 46 79 S

▲ Ole-Chr. M. Plum, Jernbanevej 32, 4330 Hvalso,
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 Årup, tlf.: 64 43 22 70

DJKs afdeling på Lolland-Falster

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

DJKs Veteranjernbaner

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl, Refshalevej 8,
4930 Maribo, tlf.: 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.: 98 57 22 57
Arbejdshold i Mariager, Århus og Viborg.

Bloustrødbanen (DJKs afdeling for smalsporsmateriel)

Bloustrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød, tlf.: 48 17 08 18
v/ Ebbe Makholt 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 Gregersen, Fredensgade 2, 1.,
8700 Horsens, tlf.: 26 15 76 64
Arbejdshold i Brønning

D-maskine gruppen

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

GM-gruppen

Jørgen Gade, Egholmsgade 4, 3
9000 Aalborg, 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



Bridging The Gap

Rejsegilde på Øresundsbroen



Her mødes halvkusine og halvfætter, Kronprinsessan Victoria og Kronprins Frederik. De kan ikke blive "en fast forbindelse", men de kunne indlede "rejsegildet" med maner. Foto: Henrik Sørensen.



Næppe er et stykke industriværktøj blevet så meget fotograferet som lige netop kæmpekranen "Svanen", der ved rejsegildet også var kulisse til en dristig "brobisseballet". Ceremonien, den 14. august, syntes at være genstand for en større bevågenhed fra den svenske - end den danske offentligheds side, blandt andet i form af tilstedeværelsen af hundreder af svenske lystfartøjer. Alt i alt synes Øresundsforbindelsen at være "mest synlig" fra svensk side. Men det ændrer sig vel - ikke mindst hvis jernbanetaksterne, hvis offentliggørelse alle venter på, viser sig at være rimelige. Fotos: Henrik Sørensen.



Her ses Øresundsbroen i al sin væld - optaget fra Scandlines-færgen "Scania" på vej fra Limhamn til Dragør. Den fotomulighed er snart en "saga blott", for overfarten ophører med udgangen af oktober måned 1999 - otte måneder før den faste forbindelse åbner. Sejladsen i vintermånederne er ikke økonomisk bæredygtig uden tilskud siger rederiet, og et sådant er den danske og svenske regering ikke indstillet på at give. Foto: Kenneth Dam.

Her ligger den flydende kæmpekran "Svanen" u d for Øresundsbroen efter at have placeret den sidste brosektion i den vestlige tilslutningsbro. Afsejlingen skete fra Malmö Norra Hamnen om eftermiddagen den 13. august, men sektionen blev først sat på plads den 14., tidligt om morgenen. Også brobyggere er lidt overtroiske. "Svanen" er - efter lidt mere end to års sejlads på Øresund (i alt 155 operationer) - nu arbejdsløs og vil derfor blive oplagt i Malmö, indtil næste opgave kalder. Det er ingen hemmelighed, at de store ingeniørfirmaer brændende ønsker, at næste opgave bliver en bro over Femer Bælt. Foto: Kenneth Dam.

Tekst: Erik B. Jonsen

