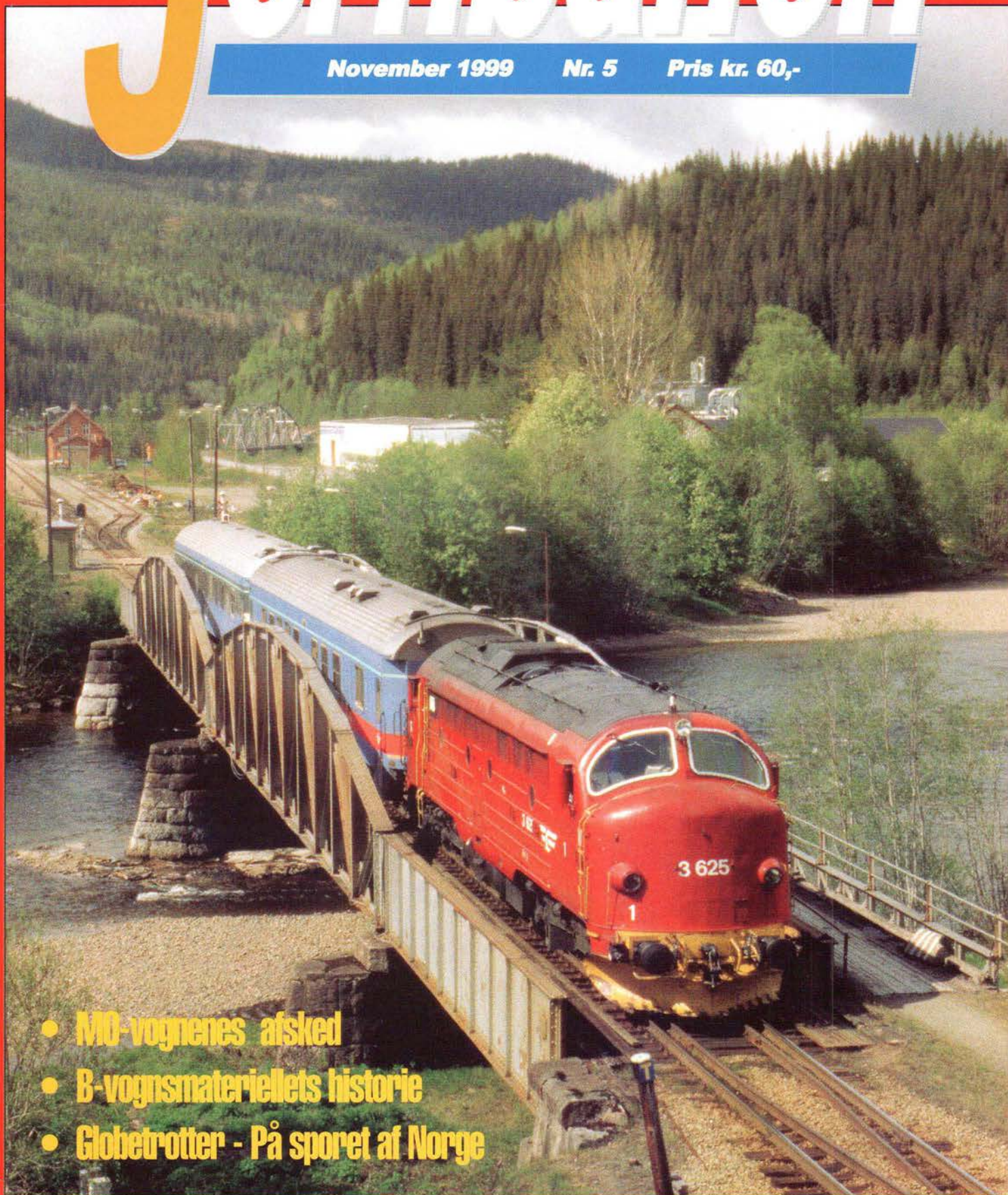


Jernbanen

November 1999

Nr. 5

Pris kr. 60,-



- M10-vognenes afsked
- B-vognsmateriellets historie
- Globetrotter - På sporet af Norge

Girokortet ...

Med dette nummer af Jernbanen følger girokortet for DJK-kontingent år 2000. Betalingsfristen er den 31. januar 2000.

Anfør venligst medlemsnummer, navn og adresse tydeligt på talon til modtager. Medlemsnummer fremgår af bagsiden på Jernbanen, hvor der er printet 02237 - KHC - medlemsnummer - xxx. 02237 er altså ikke dit medlemsnummer!

Det er i orden at overføre kontingent til girokonto 555 3830, Dansk Jernbane-Klub, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V uden brug af girokortet eller at sende en check - *hvis blot man husker at meddele medlemsnummer, navn og adresse ved overførslen!*

Bidrag ...

Man er naturligvis velkommen til at betale et ekstra beløb til foreningens arbejde i forbindelse med kontingentbetalingen. Som der blev skrevet i Jernbanen engang i 70'erne: Små bidrag modtages med tak, store med begærlighed ... på forhånd tak!

Kontingentbetaling fra udlandet

Norge: Norske medlemmer kan indbetale NOK 365,- på norsk giro 0806 190 4833. Husk medlemsnummer (fremgår af etiket på bladets kuvert) og adresse!

Sverige: Svenske medlemmer kan indbetale SEK 365,- på svensk giro 547137-0. Husk medlemsnummer (fremgår af etiket på bladets kuvert) og adresse!

"Euroland": Medlemmer, bosat i lande der benytter den fælleseuropæiske valuta euro, kan overføre EUR 40,- til Unibank kontonr. 5005866900, swiftcode UNIBDKKK. Husk medlemsnummer (fremgår af etiket på bladets kuvert) og adresse ved overførslen! Vi modtager også checks udstedt i euro.

Øvrige udland: Overfør DKK 290,- til dansk giro 555 3830, Dansk Jernbane-Klub, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V - eller send check på DKK 290,- eller EUR 40,-. Husk medlemsnummer (fremgår af etiket på bladets kuvert) og adresse!

Nordisk samarbejde på skinner

Når den faste forbindelse over Øresund tages i brug den 1. juli 2000, knyttes der tættere bånd mellem de tre skandinaviske lande end før. Dette gælder selvsagt især på jernbaneområdet, hvor DSB og SJ sammen skal stå for et helt nyt regionaltogskoncept, der skal binde Øresundsregionen sammen. Dette jernbanemæssige samarbejde kan ikke undgå at blive en succes, også selvom man kan frygte, at den takst for at køre over broen, som nu synes at være politisk besluttet, i første omgang kan virke helt ude af proportioner sammenlignet med, hvad en tilsvarende togrejse f.eks. mellem København og Roskilde koster.

Den kommende faste forbindelse har indirekte også medført, at de tre nordiske jernbaneklubber, NJK, SJK og DJK, har fundet tiden inde til at etablere et nærmere samarbejde i erkendelse af, at Øresundsforbindelsen vil inspirere til mere trafik og en naturlig trang hos mange til besøge hinandens veteranbaner samt deltage i udflugter og andre arrangementer i nabolandene.



Ideen til at indlede et nærmere samarbejde opstod under SJKs jubilæumsrejse i Sverige i foråret 1998, hvor repræsentanter for NJK og DJK var inviteret til at deltage. Der opstod hurtigt en god kontakt mellem parterne, og det blev aftalt, at der skulle holdes et fællesmøde i Stockholm, hvilket fandt sted samme efterår efter indbydelse fra SJK. På dette møde drøftedes dels mulighederne for at markere Øresundsforbindelsens åbning med en fælles dansk-svensk udflugt, ligesom der blev aftalt et nærmere samarbejde mellem de tre klubbers salgsafdelinger. En gensidig annoncering af bøger er allerede indledt så småt.

Det første konkrete projekt med hensyn til udflugter har, når dette læses, allerede fundet sted i form af besigtigelsen af de svenske landanlæg til Øresundsforbindelsen den 16. oktober i år. Denne udflugt var arrangeret af DJKs udflugtsafdeling i samarbejde med SJK's afdeling i Skåne. Det næste nordiske fællesmøde vil finde sted her i København den 6. november 1999.

Nu skal vi alle lige vænne os til, at Sverige – og for den sags skyld også Norge – ikke længere ligger helt så fjært fra Danmark som før og så skal det nok vise sig, at forbindelserne mellem de tre nordiske jernbaneklubber og deres medlemmer vil udvikle sig på mange måder, som vi i dag ikke kan forestille os klart.

DJK hilser samarbejdet med NJK og SJK velkommen og ser frem til mange gode fælles arrangementer i fremtiden. Vi vil arbejde for, at samarbejdet ikke bare kommer til at foregå mellem klubbernes ledelser men at der også må udvikle sig et frugtbart samarbejde på græsrodsplan.

Bent Jacobsen

Forsiden:

Di.3 lokomotiverne kører fortsat i rimeligt omfang i det norske. I dette nummer sætter vi fokus på både nyt og gammelt hos vores nordiske nabo. På fotoet ses Di.3 625 undervejs med "svenskertog" ad Meråkerbanen mellem Trondheim og Storlien, her ved Gudå, den 18. maj 1999. Foto: Kenneth Dam

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 5 oktober 1999

Banestyrelsen	4
DSB	6
Privat / industribaner	12
Færger	13
Udland	14
Veteranbaner	16



DSB ombygger for Siemens

DSB ombygger for øjeblikket de 11 tidligere norske Di.6-lokomotiver på værkstedet i København, for Siemens i Tyskland, til en europæisk lokomotivpulje.



Farvel til UIC-vognene

Historien om de velkendte UIC-vogne er endnu et uskrevet kapitel. Jernbanen bringer i dette nummer en spændende beretning om disse vogne der fik så stor betydning i den danske jernbanehistorie. Fra IC periodens storhedstid til deres afrejse mod de sydligere himmelstrøg.

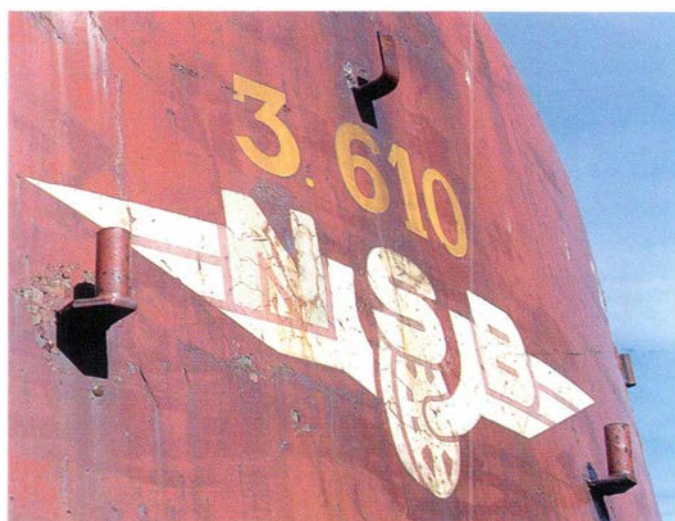
Side 22

På sporet af Norge

Denne gang vender vi blikket mod Norge hvor den norske klassiker Di.3 stadig er at finde i driften, men samtidig sætter vi også fokus på den nye Gardermobane.

Side 36

Mo afsked på Lille Nord	18
Farvel til UIC-vognene	22
På sporet af Langelandsbanen	32
Gardermobanen	36
En klassiker i Norge	38
Boganmeldelser	42





Fra den 1. oktober 1999 ruller rangertrækkene igen på havnebanen i Næstved, efter færdiggørelsen af Banestyrelsens 16 måneder lange ombygning med nyt spor og en mærkbar forbedring af trafikforholdene. Hermed bliver samfærdslen med den vejårne trafik i fremtiden mere gnidningsløs. Foto den 4. oktober 1999 af René St. Olsen.

Banestyrelsen

Nyt designprogram

Banestyrelsen skal have nyt designprogram, og en konkurrence om udvikling af det nye program er derfor – i samarbejde med Dansk Design Center – sendt i EU-udbud. Målet med et nyt design er at styrke Banestyrelsens genkendelighed. Virksomhedens nuværende design bygger på det oprindelige DSB-design, og for mange mennesker (inklusive pressens repræsentanter)

er det stadig svært at adskille DSB og Banestyrelsen.

Det er derfor besluttet, at virksomheden skal skifte grafisk designprofil. Målet er at udvikle et logo og et designprogram (farver og skrifttype m.v.), der klart signalerer, hvilken virksomhed Banestyrelsen er i dag. I første omgang er de firmaer, der skal deltage i den endelige konkurrence, udvalgt i en prækvalifikationsrunde. Det nye designprofil vil blive introduceret i løbet af år 2000.

Ny direktør

Trafikminister Sonja Mikkelsen har valgt direktør for Arbejdstilsynet Jens Andersen, 46 år, som ny direktør for Banestyrelsen – til afløsning af Erik Elsborg, der angiveligt kastede håndklædet i ringen i frustration over regeringens manglende forståelse af nødvendigheden i investering og reinvestering i statens skinner.

Jens Andersen, der er valgt blandt 47 ansøgere, har en uddannelse som cand.scient.pol. (kandidat i statskundskab og forvaltning, uddannet i international politik og i administration inden for den offentlige forvaltning). Jens Andersen har, siden han efter universitetsuddannelsen startede i centraladministrationen, haft en lang karriere på lederniveau, idet han udover direktør i Arbejdstilsynet bl.a. har været afdelingschef og senere direktør i Arbejdsgiverforeningen.

Jens Andersen overtog den "varme stol" i Banestyrelsen den 11. oktober, og det må antages, at han ser frem til et positivt resultat af de politiske forhandlinger om en ny rammeaftale, der skulle give styrelsen et økonomisk løft i de kommende fem år på gennemsnitligt 530 mio. kr. årligt.

Udbygning af Københavns Hovedbanegård

I forbindelse med det videre arbejde i projektet om en udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted har Banestyrelsen på foranledning af Trafikministeriet udarbejdet en rapport om mulighederne for en udbygning af kapaciteten på Københavns Hovedbanegård, hvor trafikafviklingen allerede i dag er anstrengt, og hvor åbningen af Øresundsforbindelsen ikke vil gøre problemet mindre.

I rapporten fremlægges en række forslag til løsning af kapacitetsbehovet på og omkring Hovedbanegården. Der er undersøgt mulige løsninger på hele strækningen mellem Dybbølsbro over selve Hovedbanegården via Nørreport til stationsområdet ved Østerport med anlægsomkostninger på mellem 600 mio. kr. til 5,2 mia. kr.

En kapacitetsudvidelse vil ikke blot betyde mulighed for flere regional- og fjern tog til, fra og gennem København, men vil også medvirke til bedre rettidighed i togtrafikken.

Med billigste løsning – til 600 mio. kr. – vil der være skabt basis for en første etape af København-Ringsted projektet med en udbygning af banen med to ekstra spor mellem København og Høje Taastrup. Denne løsning indebærer mindre for-

bedringer ved Hovedbanegårdens nordende, en udbygning af Østerport station samt ændringer i Bou-levardtunnelen, som tillader tættere toggang, jf. prioriteterne 1-3 nedenfor.

Ved en videre udbygning af strækningen mellem Roskilde og Ringsted aktualiseres behovet for en yderligere udbygning af kapaciteten på Hovedbanegården. Rapporten belyser fem muligheder herfor, som alle bygger videre på de ovenfor nævnte løsninger (de anførte beløb er derfor inkl. disse):

- Etablering af et tredje perronspor på Nørreport station – inkl. en omfattende renovering af den meget nedslidte station (2,6 mia. kr.)
- Fire nye spor ved Kalvebod Brygge – anlagt på Godsbanegårdens nuværende terminalområde, hvor en ny stationsbygning sættes i forbindelse med Hovedbanegården ved hjælp af rullende fortove eller en "peoplemover" (førerløst tog) (1,7 mia. kr.)
- Fire nye spor under Bernstorffsgade i forbindelse med den eksisterende banegård (3,1 mia. kr.)
- To nye fjernspor i tunnel mellem Hovedbanegården og Østerport station (5,2 mia. kr.)
- Anlæg af en ny perron på Ho-

vedbanegården (syd for Tietgensbro-en) mellem spor 4 og 5 (1,6 mia. kr.).

Rapportens forslag præsenteres således, at der kan træffes beslutning om enkelte moduler. Netop forslaget om en modulopbygget, successiv udbygning vil hurtigst kunne give fordele af de enkelte investeringer. Det er ligeledes relevant at se en videre udvidelse af kapaciteten på og omkring Hovedbanegården i relation til de øvrige tiltag og tanker, der er omkring afviklingen af den fremtidige trafik i Hovedstadsområdet – bl.a. anlæg af Ringbanen og basisnetprojektet (se "Jernbanen" nr. 1/99, s. 7 og 3/99, s. 8-9).

Hovedprincippet i den successive udbygning er at lokalisere de områder, der giver trafikale flaskehalse og på denne baggrund udarbejde forslag til, hvorledes disse flaskehalsproblemer kan løses. Strækningen fra Hvidovre over Hovedbanegården til Lersøen opdeles ved den successive udbygning i en række moduler, der analyseres hver for sig. Samspillet med de øvrige moduler muliggør en prioriteret liste over udbygningen af modulerne, indtil det komplette anlæg er færdigt. Processen kan afbrydes efter hvert modul, som hver for sig har en trafikal nyttevirkning.

Som første prioritet foreslås en ombygning af nordenden af Hovedbanegården, hvilket giver bedre mulighed for at afvikle trafikken efter åbningen af Øresundsforbindelsen, idet der skabes ensartede køremuligheder for alle perronspor til sporene gennem "Røret" (Boulevardtunnelen) til Nørreport og Østerport. Hovedbanegården har i dag otte perronspor for fjerntog fra øst/vest og fra nord, men mod nord (Østerport) kan der ikke køres til højre spor fra sporene 5 - 8.

Den anden prioritet er udbygning af Østerport, så der her etableres fire perronspor, vendespor og opstillingspor. Der skabes herved mulighed for, at der på Østerport/Helgoland kan etableres nye klagørings- og værkstedsfaciliteter, hvis der opstår behov herfor. Adgangsforholdene til stationen kan endvidere forbedres både fra sydsiden af Oslo Plads og fra øst mod Langelinieområdet. Projektet omfatter etablering af et nyt nordgående hovedspor øst for de nuværende spor samt anlæg af et midtliggende vendesporanlæg med tre spor umiddelbart nord for Langeliniebroen, hvilket giver mulighed for to perronspor reserveret til gennemkørende tog og to perronspor til de tog, der kører til og fra vendesporanlægget. Ombygningen nødvendiggør, at broen under Oslo Plads udvides og ombygges, og

kræver, hvis adgangsforholdene fra sydsiden af broen skal forbedres, at Hotel Østerport eksproprieres og nedrives.

Den tredje prioritet er en opgradering af signalteknikken i "Røret", som tillader en tættere togfølge.

Denne prioriteringsrækkefølge er døbt "LOKO" (Lille Opgradering af København og Omegn) og er den basisløsning, som foreslås at indgå i alle de øvrige forslag, idet den giver mulighed for den minimumsforbedring, der er et umiddelbart behov for. Antallet af kanaler gennem "Røret" vokser fra dagens 12/13 kanaler (antal tog pr. time) til 16/17 i hver retning – alle med standsning på Nørreport – samtidig med, at den trafikale robusthed af både Hovedbanegården og Østerport forbedres væsentligt.

Der udestår en nøjere analyse af behovet for nye klagørings- og værkstedsfaciliteter, som mest hensigtsmæssigt kan anbringes på arealer nord for Østerport, på Helgoland og på lidt længere sigt – på Lersøen. Omkostningerne ved etablering af sådanne faciliteter må det i fremtiden forventes, at den enkelte operatør bærer.



ER4-togsættene dominere passagertrafikken på Kystbanen. Her er et dobbeltsæt ved Kong Georgs Vej undervejs mod København i august 1999. Foto: Henrik Sørensen

Kørestrøm i udbud

I forsommeren 1999 udbød Banestyrelsen leverancen af kørestrøm til tog. Udbuddet, der omfatter ca. 400 GWh over en 15 måneders periode – og som derved er en af de største elleverancer i Danmark til én enkelt virksomhed – gennemføres som et begrænset udbud. I juli måned blev seks leverandører prækvalificeret, og ved udbudsfristens udløb, den 2. september, havde Banestyrelsen modtaget tilbud fra fire potentielle leverandører:

Ström A/S, Bergen Energi AS, Energi Fyn a.m.b.a. og Elektra Energihandel AS.

En meget stor del af trafikken på danske skinner afvikles med elektrisk drevet materiel, og Banestyrelsen har hidtil fået leveret kørestrøm fra lokale elskaber i de områder, som den københavnske S-bane og de elektrificerede dele af fjernbanerne løber igennem. Den samlede elleverance er således i dag fordelt på syv forskellige selskaber, men fremover forventes der kun at være én leverandør.



I Ølstykke er man nået langt med den nye vejunderføring der skal erstatte overkørselsanlægget i baggrunden. S-tog mod Frederikssund forlader her stationen den 3. september 1999. Foto: Allan Støvring-Nielsen

Frederikssundbanen

Den 2. august genåbnedes strækningen mellem Måløv og Frederikssund efter at have været lukket i næsten en måned, hvor togdriften var erstattet af busser. Den totale lukning var nødvendiggjort af det omfattende anlægsarbejde gennem den nærmest bundløse Helledemose ved Veksø. For at få plads til det nye 2. spor var det nødvendigt at gøre den 1000 m lange dæmning bredere. Da jorden på stedet er meget blød og ikke kan bære en udvidelse af dæmningen, er der i stedet fjernet to meter jord fra toppen af dæmningen, der derved er gjort bredere. Forinden jordarbejdet kunne påbegyndes, skulle sporet og køreledningsanlægget fjernes – og bagefter har Banestyrelsen Entreprise udlagt ca. 900 m nyt spor, opsat nye køreledningsmaster og trukket ny køretråd samt retableret sikringsanlægget i Veksø.



De ti SSB dobbeltdækkervogne som DSB har indlejet kører nu i fast IC- og Re-trafik mellem København og Fredericia. Ved testkørslerne i starten af september ses her EA 3006 og 3001 under passage af Sprogø. Foto: Henrik Sørensen

I sommeren 1998 opnåede Banestyrelsen status som eldistributionselskab, hvilket har muliggjort det landsdækkende udbud af kørestrøm til togtrafikken. Målet med udbuddet er at sikre gode og billige elleverancer – til "markedspriser" – til Banestyrelsens kunder, som er togoperatørerne. Samtidig arbejder Banestyrelsen for, at jernbanen bevarer og udnytter sin position som en miljøvenlig transportform – og derfor har styrelsen også efterspurgt tilbud på kørestrøm med miljødeklaration.

Valget af leverandør sker ultimo november, og aftalen skal træde i kraft 1. januar 2000.

Ingen år 2000 problemer

Togdriften kan afvikles uden forstyrrelser med grund i dato og tidsangivelser i år 2000, viser en undersøgelse, som Banestyrelsen gennemførte i september på strækningen mellem Slagelse og Odense.

Formålet med afprøvningserne var at kontrollere "år 2000-parathed" af såvel de enkelte systemer som samspillet mellem dem. Afprøvningserne omfattede sikringsanlæg, fjernstyringsanlæg, SRO-anlægget på Storebæltsforbindelsen samt radiokommunikationen mellem Trafikcentralen, fjernstyringscentralerne og tog. Prøverne, der blev overvåget af ekstra indkaldt teknisk og trafikalt personale, foregik under normal trafik efter køreplanen og uden forsinkelser, og de blev gennemført uden fejl. Der testedes både årsskiftet til år 2000 (alle anlægs tidsfunktioner blev sat frem til den 31. december kl. 22.30, og herefter blev funktionerne testet ind i det nye årtusinde) og kalenderskiftet til skuddag i år 2000 (fra den 28. februar 2000 til over midnat den 29. februar).

Arbejdet i marken

I forbindelse med motorvejsbyggeriet i Vendsyssel (Hirtshalsmotor-

vejen) er der bygget to broer ved hhv. Vestbjerg og Tylstrup. Banestyrelsen Anlæg Spor Vest har udlagt i alt 4 km spor fæstet på betonsveller på broerne i løbet af ni sammenhængende dage (19.-28. juli), hvor strækningen mellem Aalborg og Brønderslev var helt spærret (og tog erstattet af bus). På grund af den pressede tidsplan var det nødvendigt at arbejde i døgndrift.

Siden begyndelsen af juni har Ingeniørstrækning S-bane og Entrepriser Kørestrøm samarbejdet om opsætning af en ny type fast strømskinne (aluminiumsprofiler med indbygget køretråd) i Boulevardtunnelen til erstatning for den normale type køretråd. Montagen er udført i spor 4 i tunnelen mellem Østerport og Vesterport. Derefter fortsætter arbejdet på strækningen fra tunnelmundingen frem til Tietgensbroen, som forventes færdigmonteret inden sommeren år 2000. De få daglige togfrie intervaller forhindrer en hurtigere fremdrift.

Det nye sporombygningstog (se "Jernbanen", nr. 6/98, s. 6), som Banestyrelsen på grund af manglende bevillinger kun har brugt i begrænset omfang, klarede i weekenden 21./22. august en opgave med svelleudveksling på strækningen mellem Gentofte og Bernstorffsvej med bravur, selv om personalet endnu ikke besidder den fulde erfaring med betjeningen. Trods startvanskeligheder, knækkede sveller og automatiksvigt lykkedes det i en 20 timers sporspærring at udskifte 2.083 sveller, svarende til 1.302 meter.

Som et led i "Kapacitet 2000"-programmet, jf. "Jernbanen", nr. 1/98, s. 22, ibrugtages i november nye signaler på Glostrup station: Et SI-signal i spor 1 (Høje Taastrup-Hvidovre Fjern), samt PU-signaler i spor 1 (mod Høje Taastrup) og spor 2 (mod Hvidovre Fjern). Samtidig ændres opstillingen af AM-signaler mellem København H og Vigerslev/Hvidovre Fjern. Årsagen er ønsket om forbedring af strækningens kapacitet og forenkling af muligheden for venstresporskørsel.

Nye operatører

Banestyrelsen Trafik sagsbehandler for tiden de ansøgninger, der indkommer fra 17 operatører, om tilfaldelse til kørsel på statens skinner fra år 2000, person- og godstrafik (alt for egen regning). De tilfaldelser, der måtte blive givet, vil gælde fra overgang til sommerkøreplan, den 28. maj 2000. Da dette køreplansarbejde ikke er afsluttet, vil Banestyrelsen først kunne offentliggøre navnene på nye operatører den 10. december.

Banestyrelsen ønsker indtil da ikke at oplyse navne på ansøgere, men det forlyder, at der blandt disse er: DB Cargo, NSB, SJ, TGOJ, (Trafik-aktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar), BK-Tåg i Vetlanda, Sydvästen i Halmstad, Arriva (britisk), SP/HP, VLTJ/VNJ, PBS, HFHJ, OHJ/HTJ, LJ samt X-Rail i Gilleleje (for svensk/tyske interesser).

Erik B. Jonsen



Markant fremgang

DSB koncernen kunne den 30. august offentliggøre sit første halvårsregnskab som selvstændig offentlig virksomhed. Resultatet før skat udviser et overskud på 527 mio. kr. for første halvår af 1999, hvoraf DSB S-tog a/s tegner sig for de 79 mio. kr. DSB forventer for året som helhed et resultat på 660 mio. kr. før skat, og det er 50 mio. kr. bedre end forventet ved stiftelsen af virksomheden pr. 1. januar 1999.

DSB har i første halvår haft vækst i passagertallet øst for Storebælt (ekskl. S-tog) på 10,5 pct. – og en vækst i passagertallet på 2,7 pct. for trafikken vest for Storebælts vedkommende. Storebælt passer i dag af 36 pct. flere kunder, der rejser med tog, end før den faste forbindelse åbnede. Et fald på 2,9 pct. rejsende med S-tog tilskrives de meget omfattende sporarbejder og den deraf følgende dårligere regularitet.

MY 1158+1153 rangerer på trods af kørselsforbudet på Vejle havn. Ofte er det nødvendigt med forspand i perioder med mange tunge skærvetransporter fra havnen. Den 7. september 1999 bestod godstog 7452 fra Vejle til Fredericia af hele 45 godsvogne, heraf 31 Fccs-vogne med skærver! Foto: Ole Jensen



For DSB Gods svarer halvårsresultatet til forventningerne, men for året som helhed opnås det økonomiske mål antagelig ikke. Indtægtsfaldet på grund af den internationale konjunkturaftatning er slået hurtigere igennem, end det har været muligt at tilpasse omkostningerne i DSB Gods, og udlicitering af kørsel af stykgods i København blev dyrere end forventet. Positivt er, at DSB Gods kommer til at nyde godt af en treårig aftale indgået mellem SJ Gods og DB Cargo om transporter for den store svenske emballagevirksomhed ASSI DOMÄN, hvilket vil betyde en forøgelse af den konventionelle transitmængde gennem Danmark på 20-30 pct.

Nye Togsæt

DSB forbereder nu anskaffelsen af nye togsæt til afløsning af "n-vognene" og introduktionen af første trin i planen "Gode Tog til Alle". Udbudsmateriale er sendt til seks europæiske togmateriefabrikker, der skal afgive tilbud på næste generation af dieseltogsæt inden ultimo december i år. Da elektrificeringen af det danske skinnenet indtil videre synes sat i stå, lægger DSB i første omgang op til en ordre på 60 dieseltogsæt med en størrelse stort set svarende til firevogns togsættene af litra ER, men udbudsmaterialet åbner samtidig mulighed for bestilling af yderligere 90 (hvoraf et antal eventuelt skal udrustes med eltraktion) af de i alt 150 togsæt, der er forudsætningen for "Gode Tog til Alle".

60 togsæt skønnes at koste mellem tre og fire mia. kr., og dem skal DSB som selvstændig offentlig virksomhed selv skaffe på låne markedet. Trafikministeren og et flertal i Folketinget skal også være indstillet på at købe for omkring ti pct. mere trafik end i dag, og det vil øge statens årlige betaling for togtrafik fra 3,9 mia. kr. til omkring 4,2 mia.

Inden ordreafgivelse vil virksomheden tage passagererne med på råd. Der skal derfor gennemføres kundeanalyser i IC3- og IR4-tog samt i det nye dobbeltsporskertog. Fra bestillingstidspunktet til materiellets idriftssætning må der regnes med en tidsramme på to år.

Ikke til salg

Administrerende direktør Henrik Hassenkam har opfordret til, at der i de kommende år lukkes op for andre investorer i de danske jernbaner end den danske stat. Direktøren mener ikke, at de mange investeringer i det danske jernbanenet bliver realiseret, hvis man ikke finder en anden finansieringsmodel, eksempelvis den fra Storebælts-



Provekørslerne med det første eksemplar af Øresundstogsættene blev indledt i starten af oktober. Togsættene bygges hos Adtranz/DaimlerChrysler Rail Systems i Kalmar og Västerås. Grafik: Adtranz

og Øresundsbyggeriet kendte, og lader private konsortier investere i udbygningen af Københavns Hovedbanegård og strækningen København-Ringsted.

Henrik Hassenkam foreslår endvidere, at staten sælger en del (mindre end 50 pct.) af sine aktier i DSB og DSB S-tog A/S, et aktiesalg der vil vitalisere og effektivisere virksomheden yderligere, da det vil betyde, at en ny gruppe aktionærer vil interessere sig kraftigt for DSBs drift og udvikling. En forudsætning for, at der kan skaffes kapital gennem aktiesalg, er, at DSB i de kommende forhandlinger med Trafikministeriet får trafikkontrakter med en løbetid på mindst 10-15 år, da det vil være umuligt af skaffe private investorer til at købe aktier i et selskab, der kun har en étårig kontrakt, som tilfældet er med DSB i dag.

Den idé er Trafikministeren - eller måske er det Finansministeren - slet ikke med på. I et indslag i Radioavisen udtalte trafikminister Sonja Mikkelsen: "Der er ingen planer om at omdanne DSB til et aktieselskab og slet ikke planer om at sælge helt eller delvist. Jeg tror, det vil være klogt af DSBs ledelse og også DSBs bestyrelse at koncentrere sig om at køre tog bedst muligt for kunderne".

Øresundstrafikken

DSB og Statens Järnvägar (SJ) har besluttet, at køreplanen for trafikken via Øresundsforbindelsen vil blive udbygget trinvis efter den officielle åbning den 1. juli 2000. Det sker i takt med leveringen af Øresundstogsættene (27 stk. litra ET/X31) og ombygningen af SJs X2000-togsæt (11 stk. litra X2) til kørsel i Danmark.

I køreplanen gældende fra mandag den 2. juli 2000 trafikeres strækningen Østerport-Malmö C og v.v. hvert 20. minut - med Øresundstogsæt (ti stk. påregnes til disposition for driften ved åbningen) efter den nedenstående plan.

Første tog fra Østerport hhv. Malmö 5.07/5.09 mandag-fredag; 7.07/7.09 lørdag og søndag - sidste tog 23.07/23.09 mandag-torsdag og søndag; 0.07/0.09 fredag og lørdag. I døgnets øvrige timer køres én-times drift med afgang fra Østerport i minuttal 07 - og fra Malmö i minuttal 09. Opholdstiden på København H er to minutter.

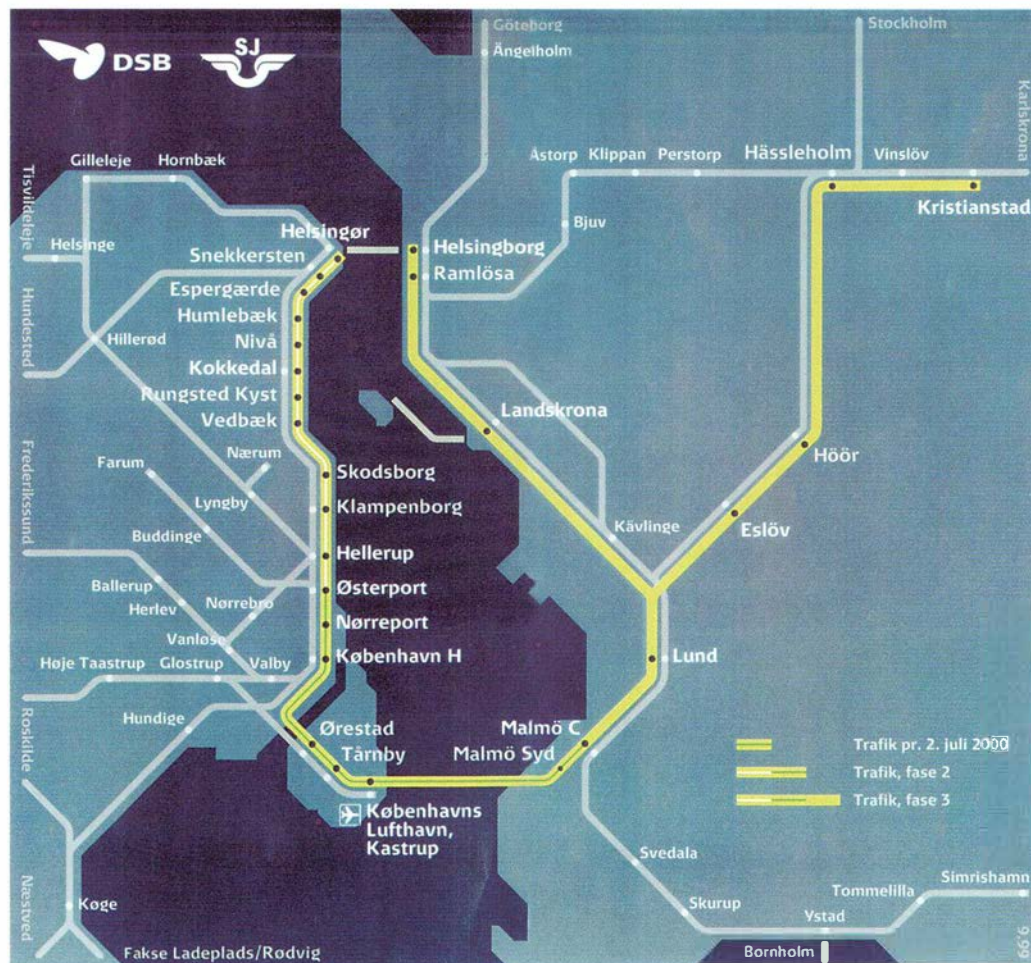
De nedennævnte tider er i overensstemmelse med en interrimskøreplan, der skal gælde frem til cirka den 1. marts 2001 eller til sommerkøreplansskiftet, den 10. juni 2001. Det vil i denne periode være nød-



Landfæstet ved Lernacken.

Foto: Peer Kurland

Østerport	07	27	47
Nørreport	11	31	51
København H	16	36	56
Ørestad	23	43	03
Tårnby	26	46	06
Kbh Lufthavn, Kastrup	30	50	10
Malmö Syd	43	03	23
Malmö C	51	11	31
Malmö C	09	29	49
Malmö Syd	18	38	58
Kbh Lufthavn, Kastrup	31	51	11
Tårnby	34	54	14
Ørestad	37	57	17
København H	46	06	26
Nørreport	50	10	30
Østerport	53	13	33



Schematisk kort over jernbanelinjerne i Øresundsregionen med angivelser af ibrugtagningsfaserne.

Grafik: DSB/SJ

vendigt, at lade Øresundstogene afgå fire minutter før end i de endelige planer, og dermed fire minutter før Kystbanetogene ankommer til Østerport. Passagerer fra Kystbanens stationer til Sverige får hermed en skiftetid på 16 minutter i forhold til den endelige plan med direkte tog.

Årsagen til, at Øresundstogene ligger fire minutter før Kystbanetogene (der i interrimskøreplanperioden fortsætter med at køre til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup), er kapacitetsproblemer i "Røret", hvorfor det ikke har været muligt at lægge togene i de ideelle fire minutter efter Kystbanetogene.

I tilfælde af nedbrud må de gamle MH-lokomotiver stadig hjælpe de nye MK'ere. Her er Ringstedes MK 619 parkeret ved siden af MH 307 som må agere hjælper hvis behovet skulle opstå, den 28. august 1999.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



Den svenske X2000 trafik implementeres gradvist i interrimskøreplanperioden. Fra åbningsdagen vil X2000-tog til/fra Stockholm videreføres mellem Malmø og København, men ved en række af dagens forbindelser mellem de to hovedsteder skal der skiftes tog i Malmø. Antallet af direkte tog øges gradvist i takt med at ombyggede togsæt idriftsættes (mindst op til tre afgang dagligt i interrimskøreplanperioden – og 8 daglige afgang fra køreplansskiftet sommer 2001). SJ har ved licitation mistet kørslen med X2000 Göteborg-Malmø til en privat operatør Sydvästen AB i Halmstad (ejet af franske VIA G.T.I., engelske Go Ahead og svenske BK Tåg) i

hele kalenderåret 2000, og det er uvist om SJ vinder kørslen tilbage i 2001, men der planlægges ud fra den forudsætning, at kørsel med direkte X2000-tog Göteborg-København kan indledes i januar 2001 (seks daglige afgang).

Fase 2 i Øresundstrafikken indtræffer eventuelt omkring 1. marts 2001, hvor kørslen efter interrimskøreplanen mellem Østerport og Malmø afløses ved at Kystbanens stoptogssystem forlænges fra Københavns Lufthavn, Kastrup til Malmø C. (20-21 stk. ET-/X31-togsæt til disposition for driften).

I sidste fase, der indtræffer ved overgang til sommerkøreplan, den 10. juni 2001, gennemføres integrationen af Øresundstogene (alle 27 sæt i drift) på svensk side, hvilket betyder, at 1. tog i 20-minutters driften fortsætter fra Malmø til Helsingborg via Landskrona, at 2. tog hver anden time videreføres fra Malmø til Kristianstad via Hässleholm, og de øvrige har Malmø som ende- og udgangsstation.

Hvis idriftsættelsen af Øresundstogsættene forløber planmæssigt, etableres der InterCityforbindelse (IC Bornholm) mellem København H og Ystad med tre daglige afgang udenfor sommerperioden og seks afgang i sommerperioden – i begge retninger – men den endelige køreplan afventer køreplanlæg-

ningen i Sverige (der kørt IC3-togs prøvekørsler mellem Malmø og Ystad i sidste uge af september – det er et svensk ønske/krav, at IC-forbindelserne gives standsning i Svedala og Skurup). Rejsetiden mellem København og Ystad bliver lidt over en time, og der etableres attraktive skifteforbindelser med Bornholms Trafikkens nye hurtigfærge "Villum Clausen", således at den samlede rejsetid mellem København og Rønne forventes at blive ca. 2 1/2 time.

Kustpilen, også afhængig af en planmæssig indsættelse af Øresundstogsættene, vil forbinde København med Karlskrona med seks afgang dagligt i begge retninger.

IC Bornholms fem togsæt (litra MF, sættene 71-75) og fem togsæt (litra Y2K) af Kustpilens beholdning er reserveret, hvis de nye Øresundstogsæt ikke er klar til idriftsættelse ved interrimskøreplanens start – ibrugtagning af nyt materiel er altid forbundet med en vis usikkerhed!

Der vil stadig blive gennemført ni InterCityLyn-forbindelser til/fra Københavns Lufthavn, Kastrup – og derudover kan det komme på tale at udvide kørslen med andre IC-forbindelser til og fra Lufthavnen i forbindelse med åbningen af det nye klargøringscenter i Kastrup i efteråret 2000. Kørslen mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, Kastrup (med ER-togsæt) fortsætter (med minutjusteringer).

Materielnyt

Prøvekørslerne med det første af Øresundstogsættene, der bygges hos Adtranz/DaimlerChrysler Rail Systems i Kalmar og Västerås, indledtes den 4. oktober. Togsættet ET 4301/FT 4701/ET 4501 vil blive overført til Danmark en gang i november.

Øresundstogsættet er et tre-vognstog (motorvogn-mellemvogn-motorvogn) med vognkasser bygget af rustfrit stål og udstyret med danske og svenske strøm-, sikkerheds- og radiosystemer – og en højeste hastighed på 180 km/h. Der er 237 siddepladser pr. togsæt (alle ikke-rygere – efter svensk ønske), fire indgangspartier pr. togsæt, hvoraf de to i mellemvognen er lavgulvsindgange af hensyn til handicappede, cykler, barnevogne. Vognene er udstyret med elektronisk pladsreservering og informationstavler.

Takster i Øresundsregionen

Aftalen mellem DSB og SJ om togtrafikken på Øresundsforbindelsen blev indgået den 15. september efter flere års drøftelser ved en fælles underskrift på en hovedaftale og ikke færre end 17 detaljerede underaftaler, der omfatter alt fra økonomi til køreplan, materielplanlægning, personaleuddannelse, sikkerhed, information, takstsamarbejde, vedligeholdelse og klargøring.

Aftalen indebærer, at der indføres et fælles takstsystem på tværs af Sundet, idet der i hele Øresundsregionen (dvs. HTs syv takstområder og Skånetrafikens (ST) ti takstområder) indføres et fælles bus-tog takstsystem. En enkeltbillet fra København (HT-zonerne 1, 3 og 4) til Malmö (ST-zonerne 242, 243, 250, 255, 274) vil koste kr. 60,- (SEK 70,-), og en returbillet kr. 120,- (SEK 140,-), men den gælder så i 24 timer. Netop 24 timers billetter indgår i rabatmulighederne, idet et klippekort med fem 24 timers billetter koster kr. 540,- (SEK 620,-), og disse billetter gælder fra København til hele Skåne; rejser man til Malmö opnår man 10 pct. rabat på rejsen, medens man får op til 40 pct. rabat, hvis man bevæger sig helt til Skånes ydergrænser.

For pendlere fra København og Malmö vil der være penge at spare, hvis man køber et periodekort (30 dage) til kr. 1.200,- (SEK 1.380,-). Hvis man rejse frem og tilbage eksempelvis 20 dage om måneden, svarer det til kr. 30,- (SEK 35,-) pr. tur. Der forventes at blive indført en rabatordning for studerende. Taksterne for børn, hunde og cykler vil være 50 pct. af den nævnte priser.

De her nævnte priser er fastsat ud fra de i dag kendte forudsætninger. SJ kan nemlig ikke binde sig til eksakte billetpriser, da den svenske regering i den nærmeste fremtid forventes at overføre det svenske "huvudmannaskabet" for Øresundstogene fra SJ til Skånetrafikens (lenstrafikskabet).

Togsættene er længere end DSB hidtidige materiel; et sæt har en samlet længde på 79 meter, hvilket er 20 meter længere end et tilsvarende IC3-togsæt og 2½ meter længere end et fire-vogns IR4-togsæt. Vognbredden er derfor nødvendigvis smallere, og da bredden af midtergangen er vurderet til at skulle være identisk med DSBs øvrige togsæt, er det sket på bekostning af sædebredden. Alt i alt er et Øresundstogsæt et kompromis mellem svenske og danske ønsker!

Kontrakten mellem DSB, SJ og Adtranz omfatter 27 togsæt (med en option på yderligere 18 sæt), hvoraf

SJ modtager ti stk.:

X31 K-A 4302 - X31 K-M 4702 - X31 K-M 4502 = sæt 2 - samt sættene 4, 7, 10, 22-27

- og DSB modtager 17 stk.:

ET 4301 - FT 4701 - ET 4501 = sæt 1 - samt sættene 3, 5, 6, 8, 9, 11-21.

De to jernbaneforvaltninger har valgt hvert deres litra i overensstemmelse med gældende praksis, og DSB har "rettet ind til højre" med hensyn til SJs ønske om en fælles nummerrække (der i DSBs nummerskema (4000-serien) er reserveret dieselmotorvogne). Det svenske underlitra "K" betyder - "inrättat för gång i Danmark", og det vil også fremkomme på de trækraftenheder, mellem- og styrevogne af X2000-familien, der indrettes for

DK-trafikken. Samtlige Øresundstogsæt får det nyindrettede værktøj Helgoland som base for større vedligeholdelse og reparation, medens daglig vedligehold finder sted både i København og Malmö.

De ti SBB dobbeltdækker vogne, som DSB har lejet frem til den 13. april 2001 for en samlet lejepris på 26 mio. kr., blev sat i drift den 6. september i IC- og Re-tog, som nævnt i "Jernbanen", nr. 4/99, s. 7. Fra den 22. oktober benyttes vog-



En af DSBs nye bogiegodsvogne, litra Habbillins, lejet af det tyske firma AAE, jf. "Jernbanen" nr. 4/99, s. 7.
Foto: Allan Støvring-Nielsen

nene også på fredage i IC 560 (Odense afg. 21.15, København H ank. 23.00).

De ti lejede vogne er ud af en samlet bestilling på 250 vogne, som SBB har afgivet ordre på over tre omgange, nemlig 53 stk. litra A, 40 stk. litra AD, 91 stk. litra B, 26 stk. litra Br (2. klasse m/buffetafdeling) og 40 stk. litra Bt (2. klasse/styrevogn). "Schindler Waggon AG" i Pratteln er hovedproducent og produktansvarlig - med Adtranz Schweiz (DaimlerChrysler Rail Systems) som leverandør af den elektriske udrustning og FIAT-SIG Schienen-fahrzeuge AG som leverandør af bogierne.

Den enkelte vogn (bygget af aluminiums-profiler) er 26,8 m lang, 1,75 meter bred og 4,6 m høj (og dermed 75 cm højere end et IC3-tog) og vejer 48 tons. Vognene kan fremføres med en højeste hastighed af 200 km/h (i Danmark dog kun 160 km/h). Det togsæt, som DSB normalt oprangerer bestående af 1 AD-6 B-1 Bt, kan rumme 918 siddende passagerer.

De ti lejede vogne er: AD 50 85 26-94, 019, 020 - B 50 85 26-94, 062-067 - Bt 50 85 26-94, 922, 924 - der er således normalt én AD og Bt i reserve.

I forbindelse med markeringen af skolepatruljernes 50-års jubilæum, den 15. september, blev IC3-togsæt nr. 91 døbt "Ulrik Duurloo" - opkaldt efter den tidligere direktør for Rådet for Større Færdselssikkerhed. Togsættet er samtidig blevet udsmykket af kunstneren Kjeld Heltoft, der hermed har fået sig "eget tog" efter i mange år have været DSBs rådgiver i forbindelse med andre kunstneres udsmykning af hele "IC3-flåden".

Alle DSBs 44 ER-/IR-togsæt bliver nu udstyret med elektronisk pladsreservering på samme måde som IC3-togene. Opgaven, der skal være afsluttet inden august 2000, udføres af et konsortium bestående af Focon i Sønderborg (der udviklede

Koreledningsmontagetog fra Adtranz Sweden under arbejde på Øresundsforbindelsens højbro.

Foto: Peer Kurland



systemet til IC3) og Adtranz i Randers. At projektet – til en værdi af 50 mio. kr. – går i gang nu skyldes den fremtidige samkørsel mellem togæt af litra MF og ER (hvor passagererne ikke ville kunne forstå, at informationssystemet kun fungerer i en del af togstammen).

Udrangering af 2. generations S-togmateriel indledes nu (af anden årsag end havari): MM 7504, 7505 og FS 7004, 7005 er solgt til ophugning i Århus.

DSB International sørger for, at samtlige DSBs 20 chartertogs-vogne kommer ud at rulle i skisports-sæsonen i de første måneder af år 2000. I perioden 7. januar-17. marts afsendes hver fredag to chartertog med passagerer til franske hhv. østrigske skisportssteder.

IP 13275 "SkiAlpin Express" afgår fra København H kl. 9.47 til Geneve oprangeret af 3 Bc-1 WRD-3 Bc og 2 (DB) Bcm (de sidstnævnte vogne kører afløst og uden passagerer mellem København og Odense og v.v., da de er uden nødbremse-overstropning og lukkede toiletsystemer (Storebæltstunnelen)). Toget returnerer søndag (sidste gang 19. marts) som IP 13274 til København H kl. 13.43.

IP 13285 "Skiløberen" afgår fra København H kl. 18.07 med én togdel til St. Anton am Arlberg og én til Schwarzach-S. Veit – og det er et tog af dimensioner, 15 vogne, 371,3 m: 1 WRD-3 Bc-t-1 WSD-3 Bc-t-1 (DB) WG-1 (DB) Dms-1 WSD-4 Bc-t. Toget returnerer søndag (sidste gang 19. marts) som IP 13284 til København H. kl. 14.56. Togets

længde medfører, at tre til fire vogne må aflåses, da de ikke kommer til perron på hhv. København H, Ringsted, Kolding og Røddekro stationer.

De to chartertog (der ikke er optaget i publikumskøreplanerne) er oplagte mål for fotografer!

To lande - to sprog

De to togoperatører på Øresundsforbindelsen, DSB og SJ, er i gang med at uddanne op mod 200 lokomotivførere til – sprogligt – at krydse grænsen mellem Danmark og Sverige. Der er udviklet et fem-ugers sikkerheds- og sprogkursus, som omkring 100 danske og et tilsvarende antal svenske lokomotivførere fra slutningen af september løbende deltager i. Erfaringerne til brug for dette kursus har man hentet fra den lille kreds danske og svenske førere, der i en periode fremførte "Kustpilen" på det "andet" lands strækning. De danske førere undervises i Sverige, de svenske i Danmark, og undervisningen foregår på det andet lands sprog – med hjælp af en "støttelærer" fra kursisternes eget land.

Det er oplagt, at lokomotivførerne undervises i hhv. Sjö ("Säkerhetsordning") og SR ("Sikkerhedsreglement"), men de skal også kunne kommunikere, så der ikke opstår misforståelser. En del af kurset handler derfor om sproget, at lære at tale langsomt og tydeligt og bruge det pågældende lands tekniske fagudtryk, når de er i landet – og at sige tallene i cifre.

De to togoperatørers togpersonale skal også lære sproget "hinsidan", dels for at kunne betjene passagererne, dels for at kunne indgå i beredskabet i tilfælde af uheld eller

ulykke. Trafikstyringspersonalet hos såvel Banestyrelsen som Banverket skal også på hhv. svensk og dansk kursus. De skal kunne forstå meldinger fra lokomotivførere – og i øvrigt kunne tale sammen over Øresund, fx for at kunne viderebringe meldinger om forsinkelser etc.

Erik B. Jonsen



Infrastrukturforvalter

Når Øresundsforbindelsens jernbane mellem Kastrup og Lernacken tages i brug, er det Øresundskonsortiet, bygherren på forbindelsen, der får ansvaret for forvaltning af strækningen. Det vil sige, at selskabet er infrastrukturforvalter eller spårinnehavare, som det er defineret i dansk og svensk lovgivning, og selskabet har dermed det overordnede system- og sikkerhedsansvar.

Øresundskonsortiet havde egentlig ingen ambition om at drive og vedligeholde den 16 km lange strækning, men havde hellere set oprettet et driftsselskab ejet i fællesskab af Banestyrelsen og Banverket. Men flere års forhandlinger mellem de to infrastrukturselskaber samt Trafikministeriet og Näringsdepartementet om oprettelse af et driftsselskab endte med, at det blev konsortiet, der – i overensstemmelse med regeringsaftalens tekst – nu må oprette en jernbaneadministration.

Øresundskonsortiet får altså ansvaret for både drift og vedligeholdelse af kyst-kust jernbanen (fra et grænsepunkt på halvøen i Kastrup, tunnelen, Peberholm og broen til

et grænsepunkt i Lernacken) og skal afholde udgifterne derved. De praktiske opgaver vil i stor udstrækning blive udliciteret til entreprenører, som kan tænkes at blive Banestyrelsen eller Banverket. Konsortiet får også til opgave at foretage trafikstyring og tildele kapacitet (kanaler) til interesserede togoperatører. Den opgave vil dog i praksis blive udført af de enheder under Banestyrelsen og Banverket, som er ansvarlige for tilsvarende opgaver på de danske og svenske tilslutningsanlæg. Øresundskonsortiet skal desuden godkende det togmateriel, som operatørerne vil benytte på Øresundsbanen for dermed at sikre, at materiellet lever op til de tekniske krav, der gælder på kystkust forbindelsen. (Bureaukratiet er dog ikke sluthæder. Operatører skal også indhente de nødvendige tilladelser hos Jernbanetilsynet og Järnvägs-inspektionen).

Danmark og Sverige skal hvert år – kanaliseret gennem Banestyrelsen og Banverket – betale DDK 150 mio. (i 1991 - priser) hver til Øresundskonsortiet for at få jernbanelinien stillet til rådighed for trafik. De operatører, der får tildelt kapacitet, skal betale en afgift herfor – og provenuet tilfalder: Banestyrelsen og Banverket.

Anlægsarbejderne

Øresundsforbindelsens specielle konstruktion – både på højbroen og i tunnelen – har betydet, at en række jernbanetekniske installationer har skullet udføres på nye og specielle måder. Det drejer sig fx om ballasten.

På højbroens jernbanedæk, der er lavet af stål, er der lagt en måtte af gummilignende materiale mellem broens stålkonstruktion og de skærver, der udgør jernbanens ballast. Måtten vil medvirke til at dæmpe støjen. I tunnelen har man – som tilfældet er i den engelsk/franske Channel Tunnel – valgt at støbe beton mellem svellerne. Dermed undgår man det normale skærvelag, som kræver mere plads, og man undgår at støv hvirvles op fra skærverne under togpassage.

Banverket Industridivisionen indledte sporlægningen på broen allerede inden den sidste sektion var på plads den 14. august. Der benyttes en sporlægningsmaskine af type Plasser & Theurer SVM 100 (den samme, som anvendtes ved sporlægning på Gardermobanen), og den er hurtig, den kan lægge 1.200 m spor pr. dag i skinnelængder på 420 m (antagelig en verdensrekord). Arbejdsgangen på broen er lidt anderledes på grund af pladsforholdene. Normalt trækkes skinnene frem og fæstnes på svellerne i én arbejdsgang, men det kan ikke lade

Øresundsforbindelsens lavbro set fra Lernacken. Motorvejen ligger på øverste dæk og jernbanen i etagen nedenunder. Broen er i øvrigt – udover busudflugts trafik og kørsel med arbejdstog – også taget i brug af fugle på træk sydover! Foto: René St. Olsen





Tunnelskakt under Stadsgraven, set i retning af Universitets station, er nu klar til endelige sporlægning og etablering af sideperroner. Foto: René St. Olsen

sig gøre på broen, hvor højre og venstre spor ligger i hvert sit trug. Sporlægningsmaskinen trækker derfor skinnerne frem på plads i den første arbejdsangang, for derpå at vende tilbage og lægge sveller og fastgøre skinnerne.

Banverket Industridivisionen bygger sporet på kyst-kust forbindelsen mellem Lernacken og Drogdentalunnelens munding, og der arbejdes derfor p.t. også på Peberholm, hvor de udlagte skinnelængder er lidt mere moderate i længden, 110 m. Entreprenøren har endvidere ansvaret for installationen af køreledningsanlægget hele vejen fra Lernacken og frem til Kastруп (med Adtranz Sweden som underentreprenør) – og af signal- og ATC-anlæggene frem til Drogdentalunnelens østligste del (med Adtranz Signal som underleverandør). Ansvaret for leverancerne af skinner og sporskifter (herunder design af disse) er lagt i hænderne på SRS (Swedish Rail System).

Inden åbningen ...

Anlægsarbejderne på Øresundsbroen forventes at være færdige den 1. februar 2000. Alle systemer på anlægget skal derefter igennem et kompliceret og intensivt testforløb, der styres og koordineres af entreprenøren Banverket Industridivisionen på vegne af Øresundskonsortiet. I denne testperiode afprøves anlægget bl.a. med tog, der fremføres med op til 200 km/h. Fra 15. marts kan operatørerne indlede deres testprogrammer med det rullende materiel og medarbejderne. I de tre og en halv måneder, der er til rådighed inden åbningen, skal de forskellige materieltyper (MF, Y2K, X2K, ET/X31 og EG) være afprøvet og personalet være fortrolige med strækningen, så de kan arbejde "over grænsen".

De endelige myndighedskrav til transport af farligt gods over Øresundsforbindelsen ligger endnu ikke helt færdige, men det vides,

at brand- og politimyndighederne i arbejdsgruppen vil kræve, at eksplosive stoffer kun transporteres i kvantiteter op til 100 kilo pr. transport og kun i nattetimerne. Indtil de endelige krav foreligger, arbejder Øresundskonsortiet ud fra de krav, som de danske myndigheder stiller til transport af farligt over Store-bæltsforbindelsen, som bl.a. siger, at der ikke må køre tog med farligt gods i tunnelen samtidigt med pas-sagertog.

Erik B. Jonsen

Metro

Anlægsarbejderne (ult. sept.)

Begge TunnelBoreMaskiner arbejder sig støt frem ad den ca. 3,2 km lange strækning fra Havnegade til Strandlodsvej tunnelskakt på Amager. TBM "Liva" har passeret Amagerbro tunnelstation og tilbagelagt 1.770 meter af distancen, og TBM "Betty" brød den 23. september igennem til Amagerbro tunnelstation, ca. 1.750 m fra Havnegade.

Arbejdet med *Christianhavn* tunnelstation fortsætter; toppen af sekantpælene langs stationens vægge trimmes, og støbningen af indvendige vægge i stationsrummet er i gang. I tunnelskakt ved *Stadsgraven* er støbning af vægge i selve tunnelskakt i gang, samtidig med at en vandtæt membran opsættes i den nedre tunnel (udfletningen af de to Metro-linier). Der er en række arbejder i gang i *Islands Brygge* tunnelstation, skakt og rampe. Der støbes bl.a. en ca. halv meter høj betonbund, hvorpå Metrogets skinner skal lægges, der støbes bund i tunnelen under Njalsgade, og på selve Metrostationen syd for Njalsgade støbes perroner. Desuden opsættes præfabrikerede vægelementer op ved rampen, der fører togene op til overfladen – og ud i Ørestaden.

På *Kongens Nytorv* tunnelstation

indledes arbejdet nu med at grave ud i fuld dybde, hvilket er 25 meter under jorden. Udgravningsarbejdet foregår i døgn drift. *Nørreport* tunnelstation er gravet ud i fem meters dybde, og der støbes kant- og tagbjælker til stationsrummet. Skakten ved *Søtorvet* er foreløbig færdig, og anlægsarbejdet der er stillet i bero i ca. ét år. Tunnelskakt ved *Søpavallionen* er nu gravet ud i fuld dybde, 30 meter under jorden, hvor drænlæg og vandtæt membran etableres, inden den endelige bund støbes. *Forum* tunnelstation er gravet ud i ca. fem meters dybde, og der arbejdes med at støbe tag over stationsrummet.

Tunnelskakterne ved *Landbohøjskolen* og *Hostropsvej* anlægges ved hjælp af den manuelle østrigske tunnelteknik NATM (New Austrian Tunnel Method) – en såkaldt roadheader, som er en gravemaskine monteret med en fræser, gnaver sig ned i kalken. Bundpladen for det, der bliver den fremtidige *Frederiksberg* tunnelstation, er færdigstøbt, og arbejdet med at støbe stationens vægge er påbegyndt. Den vestlige del af tunneltaget under Falkoner Allé er nu færdig, og den østlige del påbegyndt – det forventes, at arbejdet her vil være helt afsluttet i januar 2000, således at Falkoner Allé kan gen-

etableres fuldt ud. Mellem *Frederiksberg* og *Sølvbjerg* stationer er 1/3 af tunnelstrækningen fuldt udgravet, og halvdelen af tunnelernes bundplader færdigstøbt.

På strækningen mellem *Islands Brygge* og *Universitet* er sporlægningen under udførelse. På den resterende strækning mellem *Sundby* (fremtidig *Amager Fælled*) station og Kontrol- og VedligeholdelsesCentret (KVC) ved *Finderupvej* er de egentlige sporarbejder afsluttet. Det er på dette afsnit, der skal udføres funktionstest af det færdige Metro-system. Her arbejdes også med montage af strømskinnen (den tredje skinne). På *Ørestad* station er de rullende trapper monteret, og på *Vestamager* station er tagkonstruktionen fuldført, så stationen fremstår med komplet glastag.

Den 19. september ankom Metro-togsæt nr. 2 til KVC, hvor det blev samlet efter den lange køretur fra Italien. Efter en række statiske test af bl.a. de elektroniske komponenter og forbindelser blev togsættet i begyndelsen af oktober indsat i en række testkørsler, hvor det er muligt at afprøve to tog i drift på samme tid. Det giver mulighed for at afprøve det førerløse systems sikkerhed for, at togene ikke kolliderer.

Erik B. Jonsen

TunnelBoreMaskinen "Betty" under gennembruddet til Amagerbro Station den 23. september 1999.

Foto: Ørestadsselskabet



Privatbanerne



Privatbanerne på finansloven for år 2000

Som nævnt i Jernbanen nr. 4/99 besluttede regeringen og Amtsrådsforeningen i juni 1998 at nedsætte et udvalg til at analysere den regionale bus- og jernbanebetjening. Man ønskede bl.a. at undersøge mulighederne for ændret organisering af den lokale kollektive trafik, f.eks. overførsel af ansvaret for privatbanernes drift til amterne og/eller kommunerne. Rapporten fra udvalget, der består af embedsmænd fra trafikministeriet, finansministeriet, København og Frederiksberg kommuner, Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening, var endnu ikke offentliggjort i midten af oktober.

I finanslovsforslaget for år 2000 nævnes, at der i løbet af efteråret 1999 forventes aftaler om de fremtidige økonomiske vilkår for privatbanerne i forbindelse med nye økonomiske rammer for hele jernbaneområdet.

Statens tilskud til privatbanernes drift ydes i.h.t. loven om privatbanerne fra juni 1984, og statens andel i både driftstilskud- og investeringstilskud er 70 %, mens amter og primærkommuner dækker de resterende 30 %. For år 2000 er statens andel i banernes driftstilskud anslået til kun 74,7 mio. kr. mod 91,9 mio. kr. i 1999. Såfremt lovforslaget ophøjes til lov, vil privatbanerne igen skulle gennemføre besparelser på driften. Sådan har det været i mere end 10 år, men på trods af besparelser har privatbanerne gennem dygtig administration og en effektiv drift formået at øge produktiviteten. Desværre er man nu nået til det kritiske punkt, hvor besparelserne nogle steder har betydet indskrænkninger i driften m.m. Samtidig med besparelserne ønsker man, at flere benytter den kollektive trafik – ikke mindst

pendlerne. Netop pendlere eller rettere faste brugere præger trafikken på landets privatbaner, der betjener områder med behov for gode forbindelser til større byer med uddannelsessteder og ikke mindst arbejdspladser. Forhåbentlig vil nye aftaler om privatbanernes fremtidige vilkår tage hensyn til, at netop den form for lokalbanedrift ikke forringes yderligere.

Over en årrække er privatbanernes strækningsspor fornyet, og ved overgangen til år 2000 mangler man kun tiltrængte sporudskiftninger på Skagensbanen, en del af Hirtshalsbanen samt ca. 4 km spor på den tidligere DSB-strækning Slagelse-Høng, som Høng-Tølløse Jernbane overtog i 1997. De fleste baner har også relativt nye fjernstyrings- og sikringsanlæg. Størstedelen af investeringstilskuddene fra staten, amterne og kommunerne er – udover anskaffelsen af IC2-togene til Lj, OHJ-HTJ og GDS-HFHJ samt RegioSprinterne til Nærum-banen – i de seneste år gået til spormoderniseringer, levetidsforlængelse af Y-togene samt nedlæggelse af overkørsler. For år 2000 foreslås statens andel i investeringer til 50,2 mio. kr, hvor ca. 14,3 mio. kr. tænkes anvendt til spormodernisering på Hirtshalsbanen. Yderligere kan nævnes et beløb på ca. 1 mio. kr. til færdiggørelse af ATP-systemet på Hornbækbanen. På materielsiden afsættes ca. 5,6 mio. kr. til betaling af moms på IC2-togene, da Told og Skat har krævet fuld moms for disse. Endvidere er der budgetteret ca. 3,6 mio. kr. til anskaffelse af et nyt togsæt til Hornbækbanen. Beløbet er tænkt som supplement til erstatningen, der er udbetalt for det togsæt, som banen mistede ved togulykken ved Firhøj i 1997.

Privatbanerne har opgjort de samlede investeringsbehov for årene 2000-2003. Til anskaffelse af nyt

materiel ønskes knap 700 mio. kr., mens der til spormoderniseringer er behov for ca. 180 mio. kr. Dertil kommer mindre investeringer i sikringsanlæg, nye billetsystemer, overkørsler m.m. Skal blot en lille del af disse behov indfries, må investeringstilskuddene forøges kraftigt. For flere baners vedkommende foreligger tilsagn fra både amter og kommuner om større bevillinger, såfremt staten også går ind for investeringerne.

Udviklingsorienterede privatbaner

Blandt de 14 jernbaneoperatører, som har søgt Trafikministeriet om tilladelse til at køre person- og godstog på Banestyrelsens strækninger, har ikke mindre end otte af de danske privatbaner meldt sig som interesserede. Dermed viser privatbanerne, at de er parate til at omstille sig til udviklingen i samfundet. Samtidig har flere af banerne øjnet chancen for at skaffe flere godskunder på hjembane ved at kunne tilbyde transport i gennemgående godstog. Desuden vil man kunne udnytte både materiel og personale med effektivt. Privatbanerne vil i flere tilfælde gerne udføre godstogskørsel i samarbejde med DSB Gods, men hvor dette ikke er muligt, er man også parate til at køre i direkte konkurrence med DSB Gods.

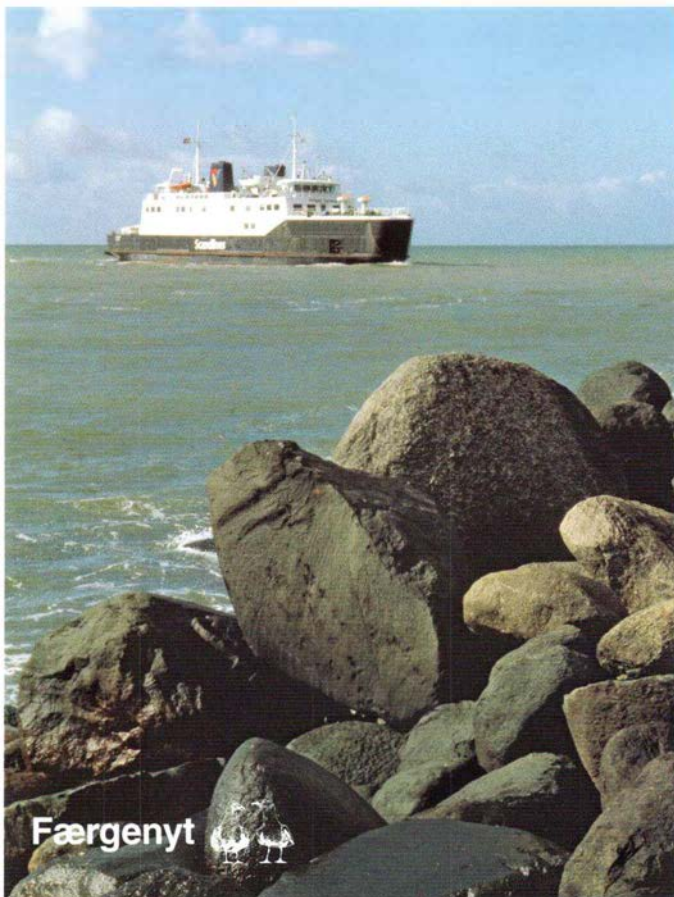
Med loven om jernbanevirksomhed fra maj 1998 blev der fastlagt nye rammer for jernbanevirksomhed i Danmark. Privatbanerne har fortsat eneret på den transportproduktion, som de præsterer på egen infrastruktur, fordi banerne betragtes som "lokale". Samtidig er det fastlagt, at privatbanerne formelt ikke kan køre på f.eks. Banestyrelsens strækninger. For at løse dette problem arbejdes der i Trafikministeriet med at give privatbanerne

ret til at etablere datterselskaber, som kan varetage en sådan trafik uden offentlige tilskud. Ved flere privatbaner har man allerede forberedt dannelsen af sådanne selskaber. De otte privatbanesøgninger kommer fra:

- Frederiksværkbanen, der gennem flere år har kørt godstog mellem Hillerød og København i samarbejde med DSB Gods.
- Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane, der søger om at køre persontog på Banestyrelsens strækninger. I forvejen kører OHJ og HTJ persontog mellem Tølløse og Holbæk. Godstogskørslen fra Holbæk til DLG i Høng sker allerede nu i samarbejde med DSB Gods.
- Lollandbanen, der ønsker at styrke godstrafikken på hjemmebane, og som tidligere har kørt godstog mellem Nykøbing FI. og Næstved i samarbejde med DSB Gods.
- Vestbanen og Lemvigbanen, der har planer om at fusionere til ét selskab, Vesttrafik, har søgt om tilladelse til både person- og godstogskørsel. Vestbanen kører godstog mellem Varde og Esbjerg i samarbejde med DSB Gods, mens Lemvigbanen og DSB Gods samarbejder om godstogskørsel Vemb-Herning, dels over Holstebro, dels over Ringkøbing. Desuden betjener Lemvigbanen Struer og Silkeborg for DSB Gods.
- Hirtshalsbanen og Skagensbanen, der har søgt om tilladelse til at køre med gods på Banestyrelsens strækning nord for Aalborg. Her er der mulighed for et samarbejde med DSB Gods samt evt. med en udenlandsk operatør, der planlægger at sende gods pr. jernbane og videre med Stena Line fra Frederikshavn.
- Fra dansk side har også det privatejede PrivatBanen Sønderjylland søgt om at kunne fortsætte kørslen med godstog på Banestyrelsens spor. Endelig har et nyt dansk selskab, X-Rail, søgt om at kunne køre over den kommende Øresundsbro.

De nye tider for trafikken på det danske jernbaneland er for alvor ved at slå igennem, og forhåbentlig vil brugerne få gavn af hele denne liberaliseringsproces. Det er glædeligt, at de efterhånden gamle privatbaneselskaber også på det organisatoriske område følger med udviklingen og melder sig som fremtidige operatører. Både på infrastrukturområdet og på materielsiden har privatbanerne tidligere markeret sig med være på forkant med udviklingen, senest ved indsættelse af lavguldsvogt på flere baner. Nu kommer en ny tid formentlig med ny organisationstruktur, men forhåbentlig også med en udbygning af den form for lokal- og regionalbanedrift, som privatbanerne har vist sig dygtige til.

Ole-Chr. M. Plum



M/F *Holger Danske* under indsejling til Rødby færgehavn på en af dagens "farligt gods" ture.
Foto: René St. Olsen

Danmark solgt til ophugning

Østersøfærgerne *Danmark*, der er bygget i Helsingør i 1968, er solgt til ophugning. Færgerne har siden den blev taget ud af drift i december 1997 været lagt op i Nakskov, men er nu blevet slæbt til Grenå. Bugseringen varede 3 dage, da bovroret havde sat sig på tværs ...

Køberen, et lokalt firma, der hidtil har beskæftiget sig med ophugning af fiskekuttere og coastere, er nu i færd med at demontere alt salgbart fra færgerne, der er placeret i det tidligere Grenå-Hundested leje. Firmaet driver i forvejen en omfattende forretning med brugte styrehuse, motorer, radarer, inventar mm. fra de kuttere, man hugger op. Tilsvarende vil det gå *Danmark*, og når færgerne ikke længere rummer salgbare ting, vil Orlas Produkt-handel fra Bjerringbro – tidligere kendt som "MO-bøddel" – tage sig af selve opskæringen som entreprenør for Grenå-firmaet.

Ved at lade ophugningen foregå i Danmark sikrer Scandlines sig mod den megen diskussion, der fulgte efter skrotningen af *Asa-Thor* og *Knudshoved* (se Jernbanen nr. 2/1998). Brugbare dele genanvendes, og skrotningen sker under miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlige omstændigheder. Men mens Scandlines fik flere millioner kr. for de i Indien skrottede færger, fik man kun 750.000 kr. for den

apteringen var raseret, da *Knudshoved* satte kursen mod Indien.

Med ophugningen af *Danmark* siges der farvel til, hvad der var den største danske jernbanefærge gennem 12 år og et på mange måder epokegørende skib. Således var *Danmark* forsynet med 4-takts V-motorer, som via Renkgear trak skruer med vendbare blade. Dette anlæg kom til at danne forbillede for maskineriet i *Romsø* og *Dronning Margrethe II*. Alle DSBs store færger fra *Storebælt* (1939) til *Asa-Thor* (1965) var ellers forsynet med et helt anderledes maskinanlæg (2-takts rækkedieseler uden gear/udveksling mellem maskine og skruer).

Omordning af trafikken på Kattegat – igen

Mols-Liniens hidtidige strategi på Kattegat har vist sig at være forfælsket, og der er derfor igen store omvæltninger i vente. Ændringerne vil ske pr. 1. januar 2000, hvor betjeningen af Odden-Århus overfarten reduceres (den ene færge afhændes), kombifærgerne mellem Odden og Ebeltoft flyttes til Kalundborg-Århus og færgerne *Kalundborg Link* (tidligere kendt som *Rostock Link* mellem Gedser og Rostock) leveres tilbage til Scandlines.

Ruterne ud af Odden reduceres dermed til rene personbilsoverfarter. På Kalundborg-Århus vil Mols-Linien både overføre lastbiler og indføre et lavprisprodukt for personbiler. Baggrunden for de drastiske ændringer, der reducerer Mols-Liniens flåde fra syv til fem færger, er udsigten til et meget dårligt 1999-regnskab med et stort underskud

(alene 1. halvår 1999 har givet over 60 mio. kr. i underskud).

Mellem Kalundborg og Århus bliver der dermed to rederier, idet en gruppe vognmænd og tidligere Scandlinesansatte den 28. september indsatte det store ro-ro skib *Kattegat Syd* (tidligere *Dana Hafnia* – med plads til 120 trailere!) på overfarten. Mols-Linien er dermed ikke længere alene på Kattegat.

Østersøen og Øresund

Easy line har skåret ned på overfarten Gedser-Rostock. Nu sejles kun med *Anja 11* (under bekvemmelighedsflag) mens *Gitte 3* er lagt op og søges indsat mellem Dragør og Limhamn, hvor Scandlines stopper den 31. oktober.

Danmarks Færgemuseum

Der er kommet et afgørende gennembrud i bestræbelserne for at få økonomien i Danmarks Færgemuseum til at hænge sammen. Told og Skat har efter års tovtværkeri nemlig accepteret, at museumsfærgerne *Kong Frederik IX* kan opnå en fritagelse for 90% af olieafgifterne og momsens heraf. De afgifter, som man gennem 2½ år har betalt, vil blive refunderet. Det drejer sig om et beløb på knap en million, som vil udgøre en grundstamme i den økonomiske rekonstruktion. Vilkårene for den videre drift er samtidigt betydeligt bedret, idet afgiftsfritagelsen vil betyde en årlig besparelse på over 300.000 kr. Det er fortsat hensigten at lade Nyborg være "basishavn" for Danmarks Færgemuseum.

Thomas N. Olesen

Pladsen mellem *Karl Carstens* og *Romsø* er tom efter at *Danmark* er slæbt til Grenå for ophugning. Og udtyndingen i Scandlines "overskudslager" synes at fortsætte, efter at *Prins Henrik* midt i oktober er solgt til drift i Middelhavet og forhandlinger mellem Scandlines og norske Color Line om salg af *Prins Joachim* synes at falde på plads. Nakskov den 3. oktober.

Foto: René St. Olsen



Udland



Ni lande, et lokomotiv: DB Cargo vender nu blikket mod hele det europæiske jernbaneland med BR 185.

Tyskland

Første ERTMS-baseret lokomotiv på vej

Adtranz er nu kommet så langt i forberedelserne til DB Cargo's kommende godstogslokomotiv type 185, at man lover, at det første serielokomotiv ruller ud af fabrikskhalen i Kassel i januar 2001. Der er bestilt 400 styks af dette fremtidens lokomotiv til en værdi af 2 mia. DEM og er dermed en af de største lokomotiv-ordre nogensinde. De første 350 lokomotiver vil blive to-strømslokomotiver til tyskernes eget 15 kV 16 2/3 Hz og nabolandenes 25 kV 50 Hz net. Det er tydeligt, at man længe har haft behov for et sådant lokomotiv, da kun den gamle type 181 kan klare disse spændingsarter. De sidste 50 lokomotiver kan derudover køre på 1500 og 3000 V jævnstrøm.

Lokomotivet vil i første omgang, når det gælder den grænseoverskridende transport, blive sat ind mellem Tyskland og Nordfrankrig og mellem Tyskland og Danmark. Når firestrømslokomotiverne bliver leveret, vil også Belgien og Holland blive betjent.

På Malmö C varetages en stor del af rangeringen med vognstammer, stadig af de to aldrende Ue-lokomotiver fra starten af 40'erne.

Foto: René St. Olsen



Type 185 vil få en topfart på 140 km/t og vil kunne yde 4200 kW. Dette giver maksimal trækraft på 300 kN. Der er mange konkurrenter med tilsvarende ydelser. I midten af halvfemserne gik både Adtranz, Siemens og Alstom ind i arbejdet med at udvikle lette godstogslokomotiver med en forholdsvis moderat ydelse. Alstoms kommende type BB437000 har nøjagtig de samme præstationer som Adtranz' type 185.

Det, der gør type 185 særlig interessant, er fremtidssikringen. Man vil sørge for, at jernbanernes kommende standard for sikringsanlæg, ERTMS – European Rail Traffic Management System, er indbygget fra starten. Italien, Frankrig og Tyskland har i 1992 udarbejdet retningslinier for satellitbaseret GPS-lokaliseringssystem kombineret med trådløs GSM datatransmission og balisebaserede punktkommunikationer. Dette kan type 185 gøre brug af – under forudsætning af, at ERTMS-anlæggene er på plads. Det kan man måske komme i tvivl om – ERTMS-brugergruppens hjemmeside på Internettet har ikke været opdateret siden 1997. Dog skulle Alcatel's Berlin-afdeling være i fuld gang med udviklingen.

Berlin – Halle/Leipzig og den nye højhastighedsbane Köln – Frankfurt er udsat til at være de første baner, der får indbygget den nye teknik.

Når leverancen af type 185 er afsluttet i 2008, vil man have afløst de gamle firekantede typer 150, men disse stammer jo også tilbage fra halvtredserne, og erstærkt nedslidte. Type 185 kommer i det ydre til at ligne type 145, som Adtranz også står bag.

Letbaner ved DB

Sporvognsdrift kan blive en stor succes, især hvis man lader sporvognene komme ud på jernbanelinjerne. Den erfaring har man draget omkring Karlsruhe. Sporvognene kører gennem en bilfri midtby i gaderne ud på jernbanesporene for at få forbindelse med forstæder og andre byer så langt som 45 kilometer fra Karlsruhes centrum. Før havde DB en andel på 10 procent af den samlede transport mellem visse af de berørte byer – nu er andelen med sporvognen vokset til mere end 50 procent. Det burde vække interessen for de såkaldte Letbaner andre steder – f.eks. i Danmark.

Tyskland/Frankrig

De to store jernbaneselskaber i Europa – Frankrigs SNCF og Tysklands DBAG – er begge blevet træt af deres respektive nationale leverandører af togmateriel. Således er SNCF's tålmodighed overfor Alstom nu ved at slippe op. Efter leverancer af svingende kvalitet, både når det gælder det dieseldrevne regionaltoget X72500, det nye superlokomotiv Asytic BB136000 og de nye dobbeltdekkertog til Paris, Z 22500, har SNCF fået nok. Ingen af de tre nævnte typer har levet op til forventningerne. Man var fire år om at rette børnesygdommene på X 72500, BB136000 går stadig i stå på stigninger, og Alstom har konstant et hold teknikere tilknyttet de forskellige maskindepoter i Paris, hvor Z 22500 holder til, for at rette de forskellige fejl på togtypen.

På modsatte side ses TMY 108 der sammen med en svensk T43 nu er opmalet i en noget utraditionel lakering. Dette er sket i forbindelse med en filmaftagelse, for det danske filmselskab Zentropa. Efter optagelserne er maskinerne atter indgået i den daglige drift ved deres svenske ejer Tågakeriet AB. Foto i Kristinehamn den 25. august 1999 af Lars Olov Karlsson.

SNCF truer nu med at købe udenlandsk næste gang, de skal have nye tog.

Det samme gør DBAG. I Tyskland vil DBAG ikke længere være Siemens' rige onkel, der kommer med en pose penge, når det kniber. Den første leverance af ICE 3 tog bliver måske også den sidste. DBAG kan ikke forstå, hvorfor stykprisen på toget pludselig er steget fra ca. 100 mio. danske kroner til 125 mio. I et interview i Die Welt den 4. september har DBAG's topchef Johannes Ludewig ladet forstå, at man ikke går med til prisforhøjelsen på ICE 3, og at man sandsynligvis i stedet køber udenlandske højhastighedstog. Der tænkes først og fremmest på Alstoms TGV Duplex, der koster det samme som en ICE 3, men kan medtage 520 passagerer i to etager i stedet for det tyske togs 400 pladser. Alstom har bekræftet, at der føres seriøse forhandlinger med DBAG om leverance af 30 TGV-tog.

Johannes Ludewig går i øvrigt af som topchef for DBAG ved årsskiftet 1999/2000. Hans afløser bliver Airbus' tidligere topchef Hartmut Mehdorn. Kritikken er haglet ned over Johannes Ludewig siden ICE-katastrofen for et år siden, hvor 101 passagerer blev dræbt. Han har desuden også fået skyld for at acceptere for mange dårlige tog fra Siemens og Adtranz, og forsinkelserne på det tyske toget har aldrig været større end nu. Halvdele af alle ICE-tog er forsinkede mere end et par minutter, og endnu værre er det for forstadstog, hvor kun 20 procent er rettidige.

Jan Agersten

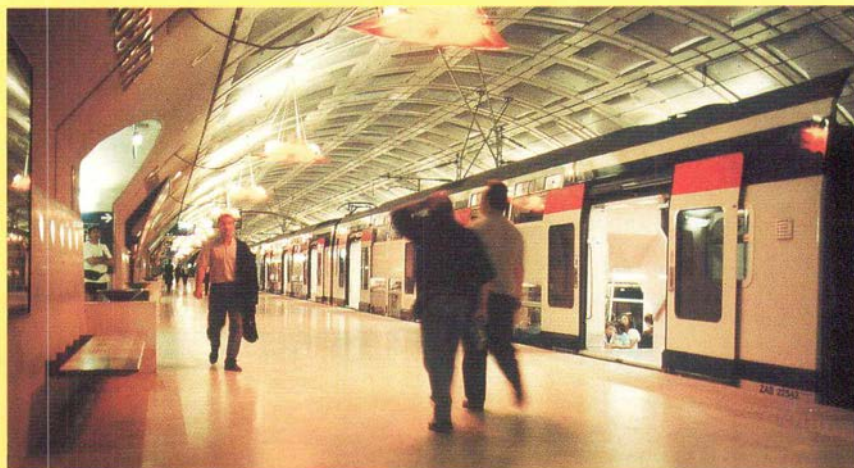


Ny ekspresmetrolinie i Paris

Den 14 juli 1999 åbnede den nye ekspresmetroforbindelse i Paris – linie E, eller EOLE – Est Ouest Lia-sion Express (Øst-vest ekspres forbindelsen). Fra den østlige forstad Chelles 30 km fra Paris' centrum går banen ind mod Paris på spor, der før benyttedes af de almindelige S-tog til og fra Gare l'Est. Lige udenfor Paris dykker EOLE ned i en ny 4 km. tunnel. I denne er der bygget to nye stationer – Magenta med forbindelse til Gare du Nord, og Haussmann St.Lazare med forbindelse til Gare St. Lazare. Herfra vil man i en senere fase bygge videre mod vest, således at de vestlige og østlige forstæder bliver forbundet direkte gennem og under Paris. Togene er af en ny dobbeltdekkertype – Z22500. Disse indsættes også på RATP (selskabet, der driver Paris' metro) ekspresmetrolinie A. Dobbeltdekkertogene er bygget af Alstom og Bombardier. Der er i al fald to store nytænkninger i togene: Man har to niveauer i vognene, men alligevel tre indgangspartier per vogn. Dette kan lade sig gøre, da de øvre niveauer ikke er gennemgangsplatforme. Dvs., at man til et øvre niveau kun har én trappe. På denne måde har man kommet både SNCF's ønske om høj komfort og RATP's ønske om hurtige ud- og indstigningsforhold i møde. Når to 5-vogns tog sættes sammen, får man en kapacitet så høj som 1.100 siddende passagerer og 2.500 passagerer i alt. Den anden nytænkning er sikkerheden. Bortset fra, at de nye stationer er fuldstændig videoovervåget, har for-

rerer af toget tre monitorer til rådighed i førerkabinen, hvor han/hun kan se ind- og udstigningen. Dette er naturligvis en stor fordel i forhold til stationer, hvor monitorerne sidder på perronerne. Der er bestilt 53 eksemplarer af Z22500, der også kaldes for MI2N – matériel d'interconnexion à deux niveau. Tophastigheden er 140 km/t, men vigtigere er, at gennemsnitshastigheden på linien er så høj som 60 km/t. Der er lagt et stort arbejde i det arkitektoniske på de to nye underjordiske stationer i Paris. Man har i stort omfang benyttet sig af støjsolierende materialer, og det sammen med et meget imponerende helhedsindtryk gør, at man har fået anlagt to unikke stationer, der bestemt er et besøg værd. Prisen har været 4 mia. francs for togene og 8 mia. francs for linien. Man har haft en budgetoverskridelse på 2 mia. francs – det viste sig at være dyrere end først anslået at bore tunnelen med stort fritrumsprofil under Paris, og det hjalp jo heller ikke på budgettet, at fundamentet under visse huse begyndte at bryde sammen under borearbejdet. Sammen med den nye fuldautomatiske linie 14 – METEOR – fra 1998, er Paris' metro kommet tilbage i toppen af 1. division af ultramoderne jernbanesystemer. Bevillingerne til den kollektive trafik i Parisområdet er da også netop steget kraftigt fra 4 til 7 mia. francs per år, og man vil derfor også i de næste år se teknologiske fremskridt i den franske hovedstad.

Tekst og foto af Jan Agersten



Efterårets videofilm om danske og svenske tog !

LEG Video har udsendt:

Svenska Tåg, del 7, med afsnit om:

Den nye Pågatågstrafik mellem Ängelholm og Helsingborg der startede den 11.1.1999.

Vi skal følge et stort godstog på tidligere Blekinge Kustbane fremført af TMY 1111, der i dag ejes af BSM Jämväg.

I 1995 købte Banverket 2 nye lok fra Mak. Nu følges de af 6 kraftigere lokomotiver. Vi besøger Banverkets anlæg i Kristianstad og får en præsentation af et af lokene.

I Valskog løber de to baner langs søen Mälaren sammen til en bane mod Arboga og Örebro. Her er der mange forskellige tog af studere.

I juli 1998 genåbnedes hestejernbanen ved Älvsjöhyttan i Värmland. Vi skal se jernbanen i drift.

65 min i hifi/stereo. Pris kr. 195,00

TÅGAB

En præsentationsvideo om Tågåkeriet i Bergslagen, der uden tvivl er det mest fremgangsrige jernbaneselskab i Sverige med godstrafik på linierne Hällefors/Persberg-Filipstad-Kristinehamn og Bofors-Strömorp. Desuden køres i samarbejde med SJ og Värmlandstrafik persontrafik Filipstad-Kristinehamn. I filmen for vi en præsentation af selskabet og dets dieselelektriske lok (Tidl. DSB My og Mx).

30 min i hifi/stereo. Pris kr. 140,00



Fra BILD-Dressinen kommer i nov 1999 **DIESELNOSTALGI**

Da My fyldte 45 år, fejredes det med et stort diesellok i Randers i maj 1999. Vi viser her mange af de rundnæsede lok, der kom fra mange egne af Europa – både med tog og som udstillede i Randers. Et og andet damplok kommer også forbi.

I Hamar afholdtes et GM-træf i august samme år med diesellok fra Norge, Danmark og Sverige. Vi skal se tog med GM 7707, Mz, Mx, T41 og T44, samt kavalakaden i Hamar.

60 min i hifi/stereo. Pris kr. 220,00

Til hver bestilling tillægges porto kr. 20,00 uanset antal film.

Der findes mange flere titler i vort katalog der kan rekvireres fra:

VIDEOFINKAN

Havrevænget 19

DK-4760 Vordingborg

Tlf. 5534 6164/Fax 5534 2782

E-mail: videofinkan@get2net.dk



Veteranbaner



Den 11. september 1999 havde GM-gruppen fotoudflugt på Silkeborgbanen. Klubbens lokomotiv MY 1105 er netop blevet færdig-malet tilbage til rød/sort design og udgjorde derfor fin frontfigur foran IC-vognstammen, broen i Funder. Foto: Jørgen Rasmussen

GM-gruppen

Vi går nu mod koldere tider, og dette har igen aktualiseret GM-gruppens planer om at indbygge oliefyr i en del af vore vogne, så vi også kan tilbyde tog i vinterhalvåret. Første vogn, der skal gøres varm, bliver vor tidligere Bax, der nu igen er kommet til ære og værdighed som en rigtig A-vogn. Når vi så har indhentet lidt driftserfaring med denne vogn, går vi videre med de øvrige vogne.

Efter at MY 1105 fik sine "rigtige" farver tilbage, vil vi nok i den nærmeste fremtid koncentrere os om

vedligeholdelsesopgaverne på vognmateriellet. Ikke fordi 1105 på nogen måde må betragtes som "færdig". Efter krav fra Jernbanetilsynet skal bl. a. hovedluftbeholderen udskiftes, ligesom der jo stadig mangler en del rustarbejde. En anden stor opgave der venter er udskiftning af lokomotivets ledningsnet.

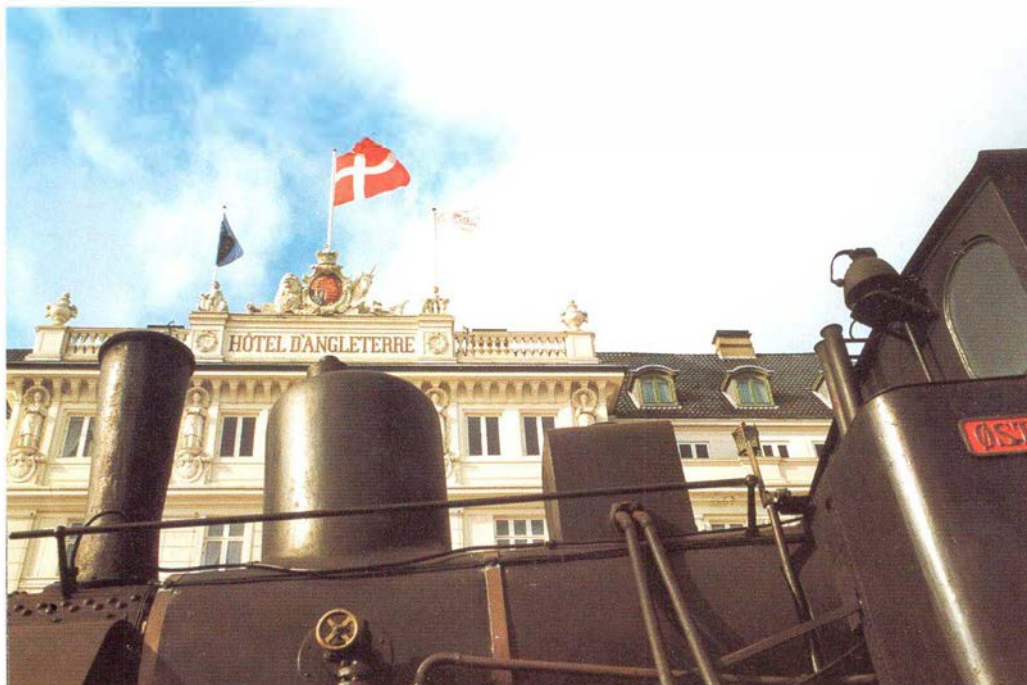
Vore problemer med velfærds- og overnatningslokaler synes nu at være på vej mod en løsning i og med, at vi har overtaget den Dm, der allerede er delvis indrettet til beboelse. Vognen står lige nu i København men kommer forhåbentlig til Holstebro om en måneds tid. Til-

ladelser for tilslutning til vand, kloak og el er på plads.

Den sidste weekend i august havde vi en særdeles vellykket tur i strålende solskin fra Århus til Løgstør. Fjorten dage senere skulle materiellet hjem fra Århus igen, og vi benyttede denne lejlighed til at køre et fint lille fototog på Silkeborgbanen bestående af to B-vogne, en A-vogn samt den indlånte Bk'er fra Struer Jernbaneklub. Børnevognen efterlod vi Århus, fordi DSB havde lejet den i forbindelse med en rullende udstilling af en masse børnetegninger.

Den 3. oktober var det "DJK-dag", den første af sin slags, men næppe den sidste. På ti arbejdssteder "åbnedes porten" for såvel medlemmer som ikke medlemmer. Målet var at vise DJKs virkefelt og tilbud. På Kongens Nytorv missede mange med øjnene ved synet af ØG 3 midt i mellem hundredevis af biler.

Tekst og foto: Jan Forslund



Her til efteråret går vi gang med en ny uddannelsesrunde for dem, der ønsker forrette tjeneste som togfører eller lokofører. Er du interesseret i at deltage i undervisningen eller generelt at deltage i GM-gruppens arbejde, er du naturligvis altid velkommen til at kigge inden for i remisen i Holstebro. Vi arbejder som regel altid i weekenden i ulige uger.

Jørgen Gade

Museumsbanen

Det sker tit, at mine bekendte venligt bemærker, at nu er Museumsbanen vel færdig med sæsonen, og togene sat i remise!?

Tja, hvad skal man svare? Her i skrivende stund – ved udgangen af september – kan vi se tilbage på en travl sommersæson, der forestår kørsler i efterårsferien, og det er livligt med forespørgsler på jule-tog.

Kort fortalt har der været omtrent samme passagertal i plantogene som sidste år – godt 11.400, hvor sidste år var et rigtig godt år. Sæsonen har været præget af Lollandsbanens jubilæum, hvor Museumsbanen deltog med 4 trækraftenheder fra perioden 1920 – 1934 (damplokomotiverne 19 og 20 samt diesellokomotiverne M 1 og M 9). En målrettet arbejdsindsats sikrede, at de var i køreklar stand ved jubilæet, og de har ligeledes været ude at køre såvel plan- som særtog mellem Maribo og Bandholm. Som "ny" enhed kom den lavsidede godsvogn fra Maribo-Torrig Jernbane MTJ Tb 222 i drift, og den har siden været flittigt benyttet til kultransport.

Også damplokomotivet KIØGE og dieseltraktoren HFHJ T 3 har kørt tog, så der har alt i alt været et anseeligt udvalg af trækraft.

Selv det hensatte damplokomotiv ØG 3 har været i gang, nemlig i forbindelse med Ravnsborg egnsspil, hvor der blev lagt spor på den gamle Horslunde station.

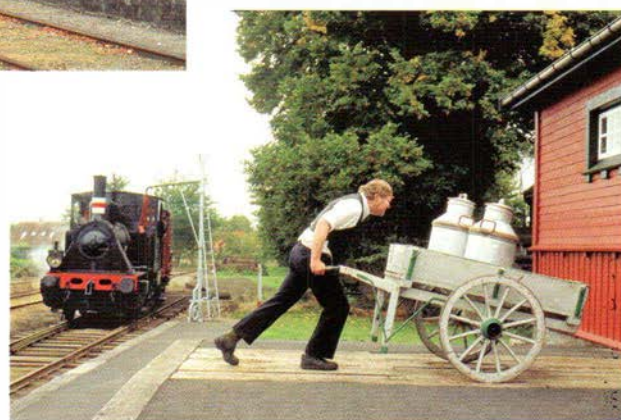
På Bandholm station er der sket ting og sager. Vi har haft megen glæde af den nye toilet- og mand-skabsbygning, hvor der er et ekstra rum til billettrykkeri og udstilling. Den nye perron 2 har der været brug for i en del tilfælde, og der er nedlagt sporskifte til et yderligere stikspor i nordenden af spor 1. Stationspladsen er nu indrammet af nyt stakit. Udseendet af stationsbygninger og sporarealet er virkelig blevet en velholdt station anno 1920, og – ikke mindst – der er skabt perfekte rammer for en videre udvikling af stationens funktioner.

Carsten Buhl



Den 26. september 1999 var både LJ nr. 19 og 20 ude at rulle for fotoklubben Klub 40. For at markere at damplokomotivet LJ 19 efter mange års restaureringsarbejder, nu atter er at finde i driften havde man taget initiativ til en fotoudflugt på banen, når nu ingen andre havde gået i disse tanker. Det var samtidig en kærdkommen lejlighed til at stifte nærmere bekendskab med det næsten fædiggjorte stationsprojekt i Bandholm, der må siges at være ganske vellykket. Turen blev gennemført med et typisk sceneri fra 20'erne, hvor alle de rigtige rekvisitter var fundet frem ved Bandholm station.

Foto: Henrik Sørensen



Nostalgiske øjeblikke i Bandholm ...

ÅRETS NYE TOGPLATTE!

Damplokomotivet ØG nr. 1

I 1899 leverede Hudswell Clarke i Leeds i England to 2-koblede lokomotiver, ØG 1 og 2, til Københavns Belysningsvæsen. I 1902 leveredes ØG 3. De tre lokomotiver, der blev brugt til rangering med kulvogne fra Frihavnen til Østre Gasværk, var såkaldte saddeltank-lokomotiver - med vandtanken anbragt som en sadel over kedlen. Der har været meget få saddeltank-lokomotiver i Danmark, og da vandtanken ligner et skjold er bl.a. ØG 1 altid kaldt "Skildpadden".

De små, men kraftige lokomotiver havde nogle helt specielle puffere og var udstyret med dampbremse.

Nordsjællands Veterantog købte ØG 1, da Østre Gasværk lukkede i 1969. Efter restaurering, hvor lokomotivet bl. a. igen fik sin oprindelige rødbrune farve, blev det sat i drift i 1970. Da lokomotivet viste sig for lille til egentlig veterantogskørsel blev det i nogle år udstillet i teatret "Gasbeholderen". Lokomotivet er nu atter sat i stand og anvendes til rangering. Det er blevet landskendt, da det lægger navn til Danmarks første børnejernbaneklub, Skildpaddeklubben, der blev stiftet i 1998. Denne klub fejrede på behørig vis lokomotivets 100 års fødselsdag i juni 1999.

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

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



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

Bestillingskupon

Undertegnede: _____

Adresse: _____

Postnr./By: _____

_____ stk. togplatte ØG nr. 1 á kr. 315,-

_____ stk. snapsedunk á kr. 190,-

_____ stk. brochure ønskes tilsendt

Priserne er incl. 25% moms

☐ Beløbet vedlægges

☐ Bedes opkrævet + ekspeditionsgebyr.

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

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

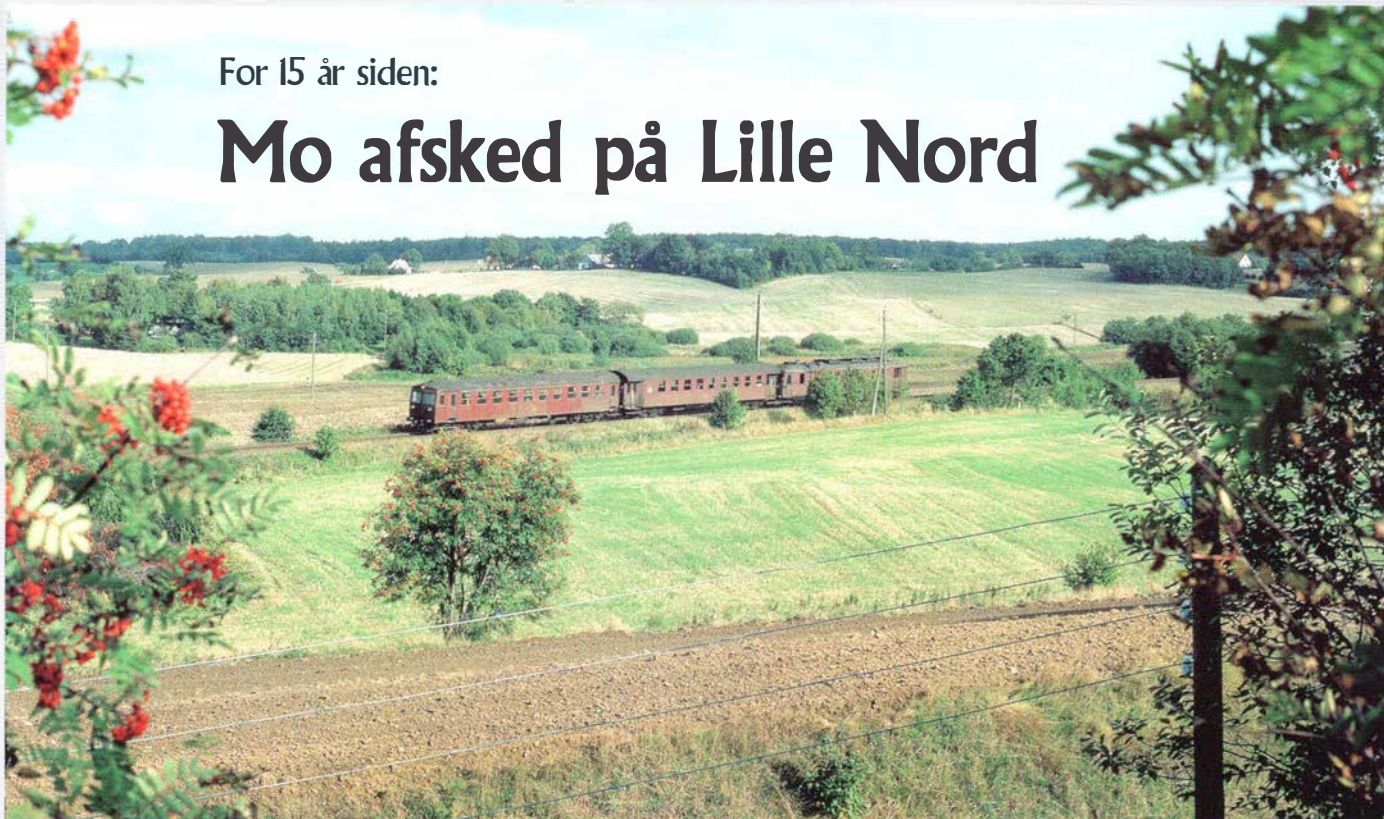
Fås kun hos

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

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

For 15 år siden:

Mo afsked på Lille Nord



I oktober 1984 blev DSBs "nye" tog – i form af privatbanelyn timer, altså reelt en togt type, som havde næsten 20 år på bagen – indsat i driften på Lille Nord mellem Hillerød og Helsingør til erstatning for de sidste Mo-vogne.

Tekst & foto af Jakob Stilling

Det måtte vel erkendes, at det var på høje tid – Lille Nord var den eneste strækning på Sjælland, hvor man udelukkende bød passagerne komfort som i 1935. Mo-vognenes driftssikkerhed var ikke den bedste, og passagerne måtte leve med hyppige forsinkelser og manglende korrespondance til S-togene i Hillerød, for der var ikke meget liv i Moernes heste, og det kneb med at holde tid, særligt hvis der var mellemvogn i toget, og togføreren var alene til at lukke dørene på begge

vogne. Det var gennem årene et fast tema i Frederiksborg Amts Avis, hvorfor "netop Lille Nord skulle være en slags museum, som kun blev betjent med førkrigsmateriel", og for at imødekomme kritikken nåede enkelte Mo-vogne omkring 1982/83 endda at blive renoveret for HTs penge. For passagerne var det kun til at se ved nyt, tofarvet "design" betræk på de klassiske Mo-sæder. Somet mirakel dukkede som led i den manøvre også en 1900-vogn op i form af 1986, som nåede at vise, at førkrigsvognene kunne være med til

det sidste. Banen havde trods den lokale dagspresses bemærkninger og det aldrende materiel sin charme, og der var en særlig stemning på Lille Nord, hvor selv den omsiggribende modernisering med høje perroner, fiskekasseventeskure og designskilte ikke rigtigt havde formået at ødelægge atmosfæren. De faste kunder glædede sig vist til de nye tog, men for os andre var den forestående omvæltning ikke kun positiv.

For jernbaneentusiaster var Lille Nord en slags reservat – deroppe fortsatte verden uforstyrret. På endestationerne var Lille Nord på rigtig sidebanemaner gemt væk i spor 0 – i Hillerødovre ved GDS, i Helsingør ude bag ved støttemuren, på den svenske side af stationen. I Fredensborg blev der givet afgang med spejlæg fra stationsbestyreren efter de faste krydsninger, og på trinbrætterne kunne man mellem togene følge helt uforstyrret og mennesketom natur. Og så kørte der Mo!

Alle vidste, at det ville holde hurtigt op, når først de nye tog kom. Overgangen var tænkt at skulle ske ved vinterkøreplanens ikrafttræden. Det kunne alle med forbindelser til DSB læse ud af rettellesbladene til TKØ, for med overgangen til vinterkøreplanen var alle tog på Lille Nord sat op med trækraft ML, og Mo-udvekslingen 9230/9269 på Kystbanen ophørte med sommerkøreplanens udløb.

Scandia var dog bagefter med leverancen af ML-erne, så det første sæt nåede først frem til Lille Nord i midten af august. Efter en periode med prøvekørsler og indøvelsesture for personalet blev ML 4901/02 indsat i driften i midten af september, og det andet sæt ankom fra Randers nogle dage før køreplansskiftet, efterfulgt i begyndelsen af oktober af det tredje sæt. Den 8. oktober 1984 om eftermiddagen overtog DSB det tredje sæt og havde dermed tilstrækkeligt materiel til

I nogle sekunder holder Mo 1986 med sittog ved Grønholt T for at samle en ældre dame med indkøbsnet op, inden toget langsomt sætter i gang og fortsætter mod Hillerød. Skovens dybe, stille ro vender tilbage til Grønholt Vang indtil 1986 vender tilbage sydfra med næste tog. August 1984.



at udfylde løbene på Lille Nord. Hermed havde Mo-vognene fået deres endelige dødsstød.

Sidste dag med Mo

Planen var så, at onsdag den 10. oktober 1984 skulle være sidste dag med Mo, men da det tredje sæt nu var klar og afleveret, blev det i løbet af mandagen besluttet at indsætte det i driften fra onsdag morgen, sådan at de sidste togpar med Mo skulle køre tirsdag aften. Remise-rygterne svirrede, og jungletrommerne hamrede, og fra hele landet samlede de mest hårdkogte "Mo-tosser" sig i Helsingør til den sidste afsked.

Mo 1881 kørte sit sidste plantog tirsdag den 9. oktober i tog 2072, mens Mo 1820, Bhl 401 og Bhs 820 kunne blive udsmykket inden togparret 2079/2082, der var udset til at være sidste plantog med Mo, fremført af lokofører Johnny Petersen.

Vi var en lille gruppe på en 20-30 mennesker, som på denne tirsdag aften i oktober havde valgt – ikke helt tilfældigt – at køre en tur med Mo på Lille Nord. Jeg stødte til 2079 i Fredensborg på vej mod syd, og stod ud for pølsevognen i perronens sydende og ventede på toget fra Helsingør. Det var tilsyneladende en helt almindelig aften, med et par ventende passagerer inde under perrontaget. Toget sydfra kom først, en ML, og lidt forsinket brummede så en gammel kending ind i spor 1 nordfra.

Men toget var smykket med et skilt, der klart udtrykte, hvad hele aftenen gik ud på: "Farvel Plan-Mo d. 9.10.1984". Rundt om skiltet var der på både styre- og motorvogn smykket med grene, dannebrogssflag og på Mo-vognen endda en krans. For det var en slags bisættelse, vi var taget på Lille Nord for at overvære.

Det var karakteristisk for "følget" den aften, at vi med enkelte undtagelser var for unge til at



"Timeglasset"-SR signal 17.5. "Holdested uden dækningssignal" viser, at der er 800 meter til perronen i Grønholt. Når det ikke mere synger i sporet, er der god tid til at klatre ned fra træet og finde det næste fotosted til det nordgående tog.

have set dampen, da den rigtigt kørte. De fleste af os gik stadig i børnehave, da der kørte E-maskiner i Grejsdalen, N-maskiner i Sønderjylland eller S- og C-maskiner på Sjælland. Vi tilhørte – i hvert fald som fotografer – generationen efter, der alle havde en "soft spot" for vor barndoms tog – en forkærlighed for Mo.

Vi stod der på perronen i Hillerød inden tog 2082s afgang og kæmpede hektisk med stativer, blitz og lysmåling på vore sidste natbilleder af Mo 1820, der i mørket på sækperronen i nord-enden af stationen stod med gyldent lys

strålende ud fra passagerafdelingen og overskuddsdamp fra varmekedlen sydende ud under vognkassen. Det var afskeden med en æra, en slags farvel til barndommen, en afsked med den tid, vi var vokset op i.

Lidt over ni satte vi os alle ind i 1820, togføreren brummede færdigmelding, Frichs-motorerne gik op i omdrejninger, og vi gled for sidste gang ud fra Hillerød. Lokoføreren fløjtede et langt farvel til byen, mens vi rullede nordpå ud i mørket mod Grønholt.

I et par sekunder dukker en 1900-vogn og en Bhl ud i solen ved stuttriet mellem Grønholt og Fredensborg, august 1984. Som dessert efter den medbragte madpakke kan DSB tilbyde brombær fra buskene langs trådhegnet i skovbrynet. Sommer i Danmark!





Det var en afsked som alle de andre: sidste tog på Hareskovbanen, Herning-Skjern, Vestkysten – og alligevel ikke: for denne gang var det uigenkaldeligt. Vi havde vel alle været med før, men denne gang var det definitivt. Selv om der kunne være håb om et par uger som nedbrudsreserve for de nye bliktog, var dette sidste dag, Mo'erne kørte planmæssigt. Efter næsten 50 år var det slut. Uvægerligt gik tankerne tilbage til "bedre tider", til dengang Mo-erne på Sjælland blev brugt til at fremføre internationale eksprestog på Kystbanen, til deres tid på Hareskovbanen, først ind til Nøl, senere for en kort bemærkning ved peron med S-togene på Svanemøllen, hvorefter Mo indviede en ny strækning i form af Hareskovbanens indførsel fra kurven ved Klædemålet over den lange bro til Ryparken og derfra ned

langs Godsforbindelsesbanen til Svanemøllen.

Tankerne gik også tilbage til Frederikssundsbanen, hvor Mo-vognene til sidst oplevede at køre med design-malede mellemvogne med underlitterat "o" i stedet for det rigtige "l". Og selvfølgelig til Jylland, hvor sidebanerne ligesom hørte sammen med Mo-vognene – et trinbræt på Vestkysten med en Mo+CI var indbegrebet af tidløs dansk jernbane. Alt det var nu forbi. I vest sluttede det den 27. maj 1983, hvor plandriften sluttede med 654/665 Struer-Esbjerg retur. På Sjælland fortsatte det så i endnu 1½ køreplan på Lille Nord.

Programmet var det sædvanlige for en "sidste tur": så mange stationsbilleder som muligt undervejs, et kort stykke vej trængt op i et hjørne i førerrummet, et stykke vej med hovedet og en

del af overkroppen ude af et vindue, et stykke vej i pakrummet ved den åbentstående dør ind til mo-torrummet. Mange af deltagerne følte sig på en gang både opstemte og sørgmodige. Fra i morgen havde det ikke længere mening at bruge et par ledige timer i solskin et sted mellem Hillerød og Helsingør i et forsøg på at få taget de billeder, som man så mange gange havde tænkt på, men som aldrig var lykkedes 100 %: høststemning med Mo, solbelyst efterårskov med Mo, o.s.v.

Nedkørslen fra Snekkersten til Helsingør blev noget særligt denne aften. Hele vejen fra Hillerød var der blevet fløjt ved afgang fra stationerne og hyppigt mellem dem, men fra Snekkersten lød der en sand symfoni fra både Bhs'ens og 1820s fløjter. Det skulle være en afsked med maner! Over Sverige stod månen højt hævet, og månestrålerne spejlede sig i det blanke Øresund; og det gav stemningen en tak til i løbet af de sidste få hundrede meter ind til Helsingør.

På vej forbi depotet blev der fløjtet uafbrudt og behørigt hilst fra de lokomotiver, som holdt ved remisen. Til lyden af fløjten fra Bhs'en rullede toget de sidste meter ind mod stopperen i spor 1 og holdt stille kl. 21.45. For sidste gang var vi alle ude af toget i løb, gjorde ivrige men forgæves forsøg på aflive hinanden med stativerne og tog de sidste billeder med stationsuret og tv-skærmen, der med sit "Medtager ikke passagerer" fik en helt særlig betydning for netop dette tog.

Lidt før 22 bakkede toget ud mod depotet og forsvandt i mørket på stationspladsen med de fleste af følgets deltagere, som i de næste par timer holdt gravøl, mens de forsøgte at variere motivet "Mo og stopbom" endnu engang. Festen var forbi. De sidste brune personvogne ville snart blive ud-rangeret. DSB havde for alvor taget afsked med fortiden, og havde samtidig mistet noget af charmen – nogle af aftenens deltagere ville mene, næsten den hele. For nu var der kun kasser på hjul tilbage ...

Absolut sidste ordinære Mo-plantog krydser ML-stamme i Fredensborg den 10. september 1984. Herefter var det uigenkaldeligt slut med Mo.

Foto: Peer Kurland



Efterskrift

Morgenen efter skulle der så køre ML i alle løb. Da den lokofører, som var udsat til morgenturen på Lille Nord, skulle starte ML-sættet, var der problemer med strømmen, og det blev nødvendigt i stedet at bruge den stamme, der var hensat i nabosporet. Lokoføreren hed Svend Jørgensen, som jo ikke var blandt de mest Mo-fjendske lokomotivmænd. I dag er man jo desværre forhindret i at spørge ham om, hvor mange forgæves startforsøg han den efterårs morgen gennemførte på ML-sættet, før han tog sin Mo-nøgle og gik over i nabosporet for at starte 1820 ...

En fotograf, som ikke havde deltaget aftenen før, havde netop denne dag besluttet sig for at køre en sidste tur på Lille-Nord med Mo og rejste til Hillerød med et af de første morgen s-tog. Som sædvanlig holdt der en Mo og en Bhs ude ved siden af GDS. Han anede først uråd, da der foregik en "let" rengøring med fjernelse af en hel del tomme flasker og papirflag langs perronen – der havde vist været et afskedsarrangement aftenen inden, som var gået hans næse forbi ...

Enkelte andre af aftenens deltagere erfarede fra deres logi i Helsingør, at der alligevel kørte Mo denne morgen og nåede netop ned til Hillerød Station til at se Mo 1820 glide ind til perronen en allersidste gang. Så var det lykkedes at få liv i ML-sættet, som kunne gå ind i sit løb, mens 1820 uden yderligere formalia blev hensat ved depotet.

I det efterfølgende nummer af Blokposten beskrev BL og PL (Bo Lindhardtzen og Peter Ludvigsen) deres del af morgens oplevelser sådan:

"Næste morgen kl. 4.55 indløb der på BLP's morgenredaktion meddelelse om, at tog 2005 og 2006 skulle fremføres med Mo. Der var kun to ladesæt til ML'erne, så det tredje sæt var afladet i nattens løb. Hurtigt i tøjet, ned på perronen kl. 5.28. Sandelig, den kendte brummen fra en Mo'er i spor 0 genlød i banegården.

Mo'en har gjort det igen: Overlevet spådomme og sig selv igen. DSB's universelle diesel-elektriske motorvogn havde endnu en gang reddet toggangen. Kl. 5.31½ afgik tog 2005 bestående af Bhs 820 + Bhl + Mo 1820 uden ud-



Enghave, december 1984. 15 år senere er kun husene i baggrunden tilbage - S-togsperronen er ombygget til uken-delighed, Carlsberg-sporet væk, der er køreledninger over Vestbanen, og DSB har ikke mere Mx, Mo-vogne eller for den sags skyld særligt mange Gs-vogne i drift mere. Selkv relæhytten er udskiftet!

smykning. Det var igen hverdag.

I Hillerød gryede det langsomt i øst. Vi fik skønne billeder med morgenlysets spejlinger i ruderne. Ved afgang fra Langerød med tog 2006 var solen stået op, og Øresund var helt gul i morgensolen. For at markere slutningen værdigt tog Mo 1820 en omgang til i togene 2015 og 2018. Kl. 7.16½ forlod vi med tog 2015 Helsingør for sidste gang med Mo-plantog. I Kvistgård forlod vi den trygge dampopvarmede Bhs for at begive os med ML til Helsingør.

Ved udtrækssporet syd for remisen i Helsingør stod EA 3001 badet i morgensol. Et billede af de to generationer måtte være et værdigt afskedsbillede. Kl. 8.45½ kom så Mo 1820 med Svend Jørgensen ved førerbremseventilen suse ind i spor 1. Klik. Mo t.v., EA t.h. Sidste Mo-plantog var ankommet.

Mo 1820 tankede efter tog 2018 olie ved depotet. Hele stammen blev parkeret ved pakhuset. Her dukkede to andre entusiaster op. Begravelsen har fundet sted i stilhed. Ære være

Mo-minderne."

Samme dags eftermiddag kørte den sidste Mo-udveksling på Kysten. Kl. 16.15 afgik de to sidste Mo-vogne i særtog ved egen kraft til Helgoland, og dermed var risikoen for, at Mo-driften ville genopstå, reduceret til et minimum.

Fjernelsen af den yderste driftsreserve var dog ikke befordrende for regulariteten på Lille Nord – flere gange i de kommende dage var der indsat busser i visse tog, når startstrømmen på MI'erne svigtede.

På Helgoland fulgte en periode, hvor de sidste vogne stod hensat, inden 1820 endte i Kallundborg som mobilt forvarmningsanlæg. Den sidste transport vestpå fandt sted en af de første vinterdage, hvor 2 udrangerede Mo-vogne bag Mx 1010 blev transporteret til Korsør på den sidste rejse mod Henriksens skrotplads i Århus. Jeg stod i snesjappet på broen ved Vesterfælledvej og så toget forsvinde ud under Carlsbergbroen. En æra var forbi.

Sådan har materiellet på Lille Nord set ud i de sidste 15 år: Det første ML-sæt passerer få dage efter leveringen en privat overkørsel ved gården lige nord for Jespervej i Hillerøds udkant.



Farvel til UIC kupévognene

I august 1964 modtog DSB den første personvogn af litra B og indledte dermed leverancen af denne populære vogntype og dens nærmeste slægtninge A, AB og BD frem til 1983. I det følgende gennemgås historien bag disse nu næsten forsvundne vogntyper, der i sin velmagtsdage talte sammenlagt 304 enheder og udgjorde grundstammen i Intercity-systemet i godt 17 år.

Af Tommy O. Jensen



Standardpersonvogn type Y

I efterkrigsårene var der et stort for behov for modernisering af jernbanemateriel ved de europæiske jernbaneforvaltninger. Den internationale jernbaneorganisation UIC havde allerede i starten af 50'erne med stor held fået standardiseret en række godsvognstyper til nogle få enhedstyper (bl.a. Gs, E og Ks), med store rationaliseringsgevinster til følge. Det var derfor naturligt at fortsætte standardiseringen til også at omfatte personvognsmateriellet, især for de vogne der anvendtes i international trafik. Her var behovet stort, idet 2. verdenskrig havde sat en stopper for udviklingen, og det materiel, der havde overlevet, mindst talt var af en broget karakter og tilstand.

Resultatet af standardiseringsarbejdet blev to hovedtyper, hvor 4 lande sluttede op om X-typen med en længde på 26,4 m efter tysk forbillede og 10 lande (heriblandt DSB) om Y-typen på 24,5 m efter fransk forbillede. Nødvendigheden af to typer standardvogne kan synes underlig, men med det kølige forhold, der var mellem Tyskland og Frankrig i efterkrigsårene, måtte UIC indgå dette kompromis. DSBs grund til at vælge Y-typen var dog af praktiske årsager fremfor politiske; de

nyeste færger på Storebælt havde en sporlængde på de midterste spor på lidt over 100 m, akkurat nok til 4 vogne af Y-typen.

Fælles for de to typer var, at vognene skulle have gummisvulstovergange, at indstigningsdørene i siderne skulle være drejefoldedøre, der kunne åbnes udad. Vogntyperne skulle kunne indgå i tog ved maksimalhastighed på 160 km/t og modstå statiske trykkræfter på 200 t i pufferhøjde. Endvidere blev der fastlagt en række forskrifter for vognkassedimensioner, vindues- og dørmål, centerafstand mellem bogier, samt opvarmning og belysningsforhold. For Y-typen blev det fastlagt, at der skulle indrettes 10 2. klasses kupeer med hver 8 pladser, toilet og særskilt rum for håndvask i hver vognende.

Projektering af B-vogne

I forhold til mange europæiske lande, var Danmark i en heldigere situation med hensyn til personvognsmateriellet. Der havde været en betydelig tilgang af nye stålvogne i Danmark i efterkrigsårene, primært hovedtyperne litra CI og CC, hvis konstruktion går tilbage til 1943 henholdsvis 1950. Og der var endda bevilget midler til et omfattende moderniseringsprogram for ældre stålpersonvogne i slutningen af 50'erne.

Trods dette var der fortsat et stort behov for nyt materiel, som følge af passagertilgang og den løbende udvidelse af køreplanen. I lyset af dette så DSB chancen for at forny beholdningen af personvogne. Dels kunne man herved udnytte muligheden for en forøgelse af toghastigheden, som indsættelsen af diesellokomotiverne MY og MX havde tilvejebragt, og dels at skaffe sig af med den store hob af træ- og pladebeklædte personvogne litra CP, CM og CR, der stammede tilbage fra 20'erne og 30'erne.

Derfor nedsatte DSB i juli 1961 et internt personvognsudvalg på 9 personer, der skulle opstille et nybygnings- og moderniseringsprogram for personvognsmateriel til såvel indenlandsk som udenlandsk trafik. Et af hovedmålene var, at alle eksprestog inden for en årrække udelukkende skulle formeres af stålvogne. Hertil kræves yderligere 115 vogne på hverdage og 200 vogne, hvis weekendtrafikken også skulle dækkes ind. Personvognsudvalget bestod i øvrigt gennem en række år, og andre resultater af udvalgets arbejde var moderniseringsprogrammet for ældre stålvogne samt udvikling af nærtrafikvognene litra An, Bn og Bns.

Der blev hurtig enighed om, at der skulle tages udgangspunkt i det arbejde, der allerede var lagt i UIC-regi med Y-typen, og udvalget kunne derfor koncentrere sig om at præcisere og detaljere kravene til den kommende danske version af standardpersonvognen. Som noget nyt skulle vognlitraet ikke starte med C, som andre fællesklassevogne, men i stedet kort og enkelt med B som litra. Herved fik man markeret, at der var tale om en ren 2. klasses vogn, og ikke et levn fra tiden med 3. klasser.

DSBs hovedleverandøren af materiel, Vognfabrikken Scandia A/S i Randers blev inddraget i arbejdet, og i



MZ 1407 og et par B-vogne afgår fra Hovedbanegården i "Alpen Express", den 15. september 1972. Foto: Gunnar W. Christensen

efteråret 1961 opbyggedes en 2. kl. prøvekupe inkl. sidegang, hvor en lang række konstruktionsdetaljer, materialetyper og farvesammensætninger blev afprøvet.

I tidens ånd blev det plastmateriale, der kom til at dominere indretningen. Væg- og loftbeklædningen blev udført med plasticlaminatplader, gulvene med slidfast plasticbelægning og sofaerne betrukket med okseblodsfarvet plastskind og indvendig skumgummipolstring. Dog var interiøret suppleret med teaktræslistes, ligesom plasticlaminatpladernes kanter var dækket med træ. Det kunne også blive for skrabet! Sofaerne blev i øvrigt opbygget som tredelte, 2 enkeltsæder og 1 dobbeltsæde i midten, idet der ved normalbelægning regnes med 6 rejsende pr. kupé.

Udvendigt lakeredes vognene vinrød på sider og gavle, sølvfarvet tag, og sort undervogn. Påskrifter udførtes med gult tekst og litrering med de velkendte skyggebogstaver og tal, suppleret med kongekronen over bomærket og vognummer.

Leverancen påbegyndes

Resultatet af forarbejdet blev en ordre i juni 1962 til Scandia A/S på i alt 20 stk. B-vogne, hvoraf de 10 skulle leveres med elektrisk varmeanlæg, udover dampvarmeanlæg, af hensyn til kørsel på elektrificerede strækninger i udlandet. Inden leverancen overhovedet var kommet i gang, blev ordrebeholdningen hos Scandia udvidet med 30 vogne i august 1963 og yderligere 35 vogne i juni 1964, alle til indenlandsk brug.

De første B-vogne blev leveret i sommeren 1964 og blev straks indsat i de store landsdelstog. Vognene blev en succes blandt de rejsende, især for den nye og lyser indretning. Dette satte skub i yderligere anskaffelser samt modernisering af ældre vogntyper med ny indretning. Som kuriosum kan nævnes, at en række ældre nittede stålvogne litra CA fra 1932, blev testobjekter for "B-vogns" modernisering i forbindelse med etablering af rejsegodsrums (ny litra CAE, senere BDh) og var i drift med denne indretning til starten af 80'erne.

Medens leverancen af de 85 B-vogne pågik, ordredes der i årene 1965-1966 yderligere 80 vogne til levering i 1967-1969.

Konceptet udvides med A, AB og BD-vogne

Nu hvor der for alvor var kommet hul på leverancen af 2. kl. standardvognen litra B, var det nærliggende at finde en afløser til den ældre 1. kl. vogntype litra AC fra 1937. Udgangspunktet blev naturligvis UIC-type Y, men med et kupéantal og indretning tilpasset efter danske forhold. Vogntypen benævntes litra A.

Også her blev der opbygget en prøvekupe hos Scandia A/S, hvor indretningsforslag blev afprøvet. Resultatet blev med tilladelse fra UIC, et afvigende



vognkoncept med 8 kupéer med hver 6 siddepladser, modsat 9 kupéer i UIC oplæg til 1. classesvogn af Y-typen.

Vægbeklædningen blev udført med ægte mørkt nødfiner, modsat de lidt mere "tarvelige" 2. kl. vogne med imiteret lyst australsk valnødfiner. Endvidere blev sofaerne betrukket med olivengrøn uldplis, ligesom gulvene i kupéerne blev belagt med tæpper. Herudover blev der installeret læselys ved hver siddeplads. Vognene blev lakeret som B-vognene, suppleret med en gul kantlinie mellem vinduer og tag i hele vognlængden til markering af 1. classeskuperne.

I foråret 1965 kunne Scandia A/S således sikre sig en ordre på i alt 15 stk. A-vogne til levering i 1966, hvoraf de 8 første udover dampvarmeanlæg var suppleret med elvarmeanlæg for international brug. 8 år senere bestiltes yderligere 10 vogne i forbindelse med lancering af InterCity-systemet i 1974, alle med dampvarmeanlæg.



Det er vel de færreste der forestiller sig at B-vognsmaterialet faktisk var i ordinær drift med f.eks. nedenstående vogn af Cr-vogns typen. Her på Bellevedere i sommeren 1969. Foto: Gunnar W. Christensen





MY 1115 og ukendt MZ af serie 1, gennemkører Dybbelsbro med Eksprestog til Jylland i sommeren 1969.

Til højre krydser to persontog på Grindsted station i foråret 1971. Flotte vogne på en bane der kort tid efter desværre lukkede. Fotos: Gunnar W. Christensen

1964

1. serie på 20 stk. litra B leveres:
B 2000-2009
B 2300-2309 (RIC, med elvarme)

1965

2. serie på 30 stk. litra B og 18 stk. af
3. serie leveres:
B 2010-2039, 2040-2057

1966

Resterende del af 3. serie på 17 stk.
litra B og 40 stk. af 4. serie leveres:
B 2058-2074, 2075-2114. Endvidere
leveres 1. serie på i alt 15 litra A:
A 100-107 (RIC)
A 108-114

1967

Leverance på 17 stk. af 5. serie B-
vogne på i alt 40 stk. påbegyndes:
B 50 86 20-84 115-121
B 51 86 20-80 310-319 (RIC)

Tidligere leverede A og B-vogne
påbegyndes omnummeret efter i
UIC-norm, dvs. til:

A 51 86 18-80 000-007 (RIC)
A 50 86 18-84 008-014
B 50 86 20-84 000-114
B 51 86 20-80 300-309 (RIC)

1968

Leverance på 13 stk. af 5. serie B-
vogne fortsætter:
B 50 86 20-84 122-134

Endvidere leveres 10 vogne af
1. serie BD på i alt 20 stk.:
BD 50 86 82-84 000-009

1969

Leverance af 10 stk. af 5. serie B-
vogne afsluttes:
B 50 86 20-84 135-144
Leverance af 18 stk af i alt 20 stk.

Næste kategori i hovedtyperne blev litra BD, som bestiltes i marts 1967 i et styktal på 20 vogne. Vognen tog udgangspunkt i B-vognen, med 6 stk. 2. kl. kupeer, tjenestekupé og et rejsegodsrum på i alt 18 m². Udvendigt var to vinduespartier erstattet med 4 drejefolde-døre på begge sider og indvendigt med 2 skydedøre i sidegangen, således uhindret gennemgang af vognen kunne foretages. Med indsættelsen af BD-vognene blev de forholdsvis nyrenoverede CAE/BDh-vogne skubbet længere ned i togarterne, og DSB kunne her-ved overflødigsgøre en del af de bedagede EH og ECO-vogne. Ordren suppleres i 1968 op med yderligere 10 vogne, udstyret med elvarmeudrustning af hensyn til kørsel i udlandet. Den samlede beholdning nåede således op på 30 BD-vogne.

Alle BD-vogne blev fra starten litereret efter det ny UIC koncept, dvs. med 11 cifre og et kontrolciffer. Samtidigt fik alle tidligere leverede A og B-vogne ændret deres 4 cifret vognummer til det ny UIC-standard.

Da begge hovedtyperne litra A og B var færdigudviklet i daglig drift, fremkom selvfølgelig ønsket om en kombination af de to vogntyper. Denne gang var det de efterhånden bedagede AV, hvoraf de ældste stammede fra 1940, der trængte til afløsning, især i de internationale tog til Tyskland/Frankrig. Resultatet blev en kombineret 1. og 2. kl. kupévogn litra AB, som ørdres hos Scandia A/S i efteråret 1967 i et antal på 20 stk. Bortset fra nogle mindre forbedringer blev vogntypen udstyret i den ene halvdel som litra A med 4 stk. 1. kl. kupeer og den anden halvdel som litra B med 5 stk. 2. kl. kupeer. Måltret for udenlandsk trafik fik alle AB-vognene fra starten installeret elvarmeanlæg og tilknyttet RIC-ordningen; den europæisk samarbejdes organisation for international persontrafik.

Driften frem til 1974

I årene fra 1964 til 1971 sendte Scandia A/S i Randers i alt 260 vogne af litra A, AB, B og BD ud på sporene. Personvognsudvalgets strategi med at få udfaset de resterende træ- og pladebeklædte personvogne var dermed lykkedes.



Vogntyperne anvendtes stort set i alle betydende landsdelstog, hvilket vil sige II- og Eksprestog på hovedstrækningen København-Frederikshavn, samt "sorte lyntog". De "sorte lyntog" var et produkt af de allerede etablerede lyntogsforbindelser, der i 1963 og 1966 havde fået en saltvandsindsprøjtning i form af nyt tysk materiel; MA-togsættene. De jyske købstæder forlangte flere hurtige forbindelser til hovedstaden, og det lod sig i nogen grad løse ved at indsætte hurtige MX-fremførte tog med to B-vogne og en A-vogn. F.eks. var der i 1967 tre forbindelser til Århus; "Aros", "Lillebælt"/"Storebælt" og "Østjyden", og til Herning hhv. Thisted var der to forbindelser; "Gudenåen" og "Uldjyden".

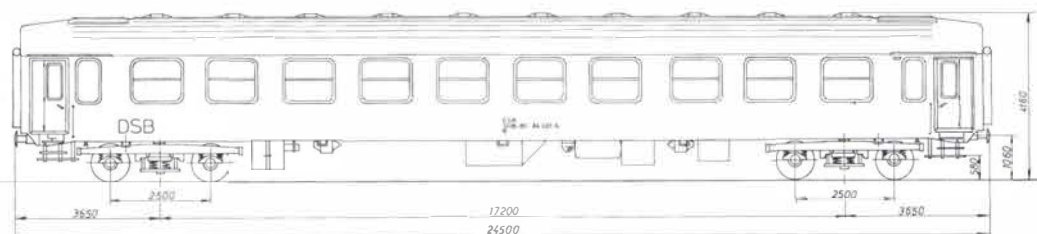
Også i mindre tog kunne man finde B-vogne, typisk som vognflytninger i forbindelse med op- og nedformering af stammer på endestationerne for landsdelstog. F.eks. kunne man i en del lokaltog på den østjyske længdebane møde en MX eller MO'er med en eller to B-vogne på slæb.

Endvidere indgik vognene efterhånden i alle udlandsforbindelser, hvor DSB havde faste tur-vogne, f.eks. "Nordpilen" mellem Hamburg og Frederikshavn. Til disse løb anvendtes de RIC-mærkede vogne, der var udrustet med elvarmeanlæg efter europæisk norm fra leveringen.

Omkring 1971-72 iværksatte DSB et omfattende moderniseringsprogram for det tilbageværende personvognsmateriel. Markedsandelene var begyndt at vige til fordel for privatbilerne, og skulle man trods denne tendens, måtte der sættes mere offensivt ind. Moderniseringen omfattede primært vogntyperne litra AC, AV og CC bygget hovedsageligt i 50'erne, men også de forholdsvis nye standardpersonvogne. Dette passede fint med, at de første B-vogne nu havde kørt 6-7 år og trængte til et større eftersyn.

Moderniseringen omfattede forbedrede ind- og udstigningsforhold, indbygning af højtaleranlæg og talesteder, stofbeklædning af sæder i 2. kl. kupeer og nyt stærkere betæk i 1. kl. kupeer samt forbedret regulering af varmeanlæg. I samme forbindelse blev vaskerummene inddraget til fordel for pladsforøgelse og modernisering af toiletterne i vognenderne.

I det ydre blev vognene forsynet med fastindbyggede slutsignaler, og de dobbelte gavldøre blev udskiftet





med én skydedør med et vindue. Fra 1972 introduceres et nyt udvendigt design i stedet for den lidt triste brune/vinrøde farve. Designet blev det, som er kendt fra det røde vognmateriel i dag, dvs. rød vognkasse med gråt tag og sort undervogn. DSB-logo og vognnummersamt litra med hvidt skrift, øvrige tekniske påskrifter med gult. Designlakering af vognene fortsatte helt frem til 1978, hvor de sidste BD-vogne mistede den brune farve.

B og BD-vogne ombygges til Bk

Som led i det omfattende moderniseringsprogram, blev der i 1972 forsøgsvis ombygget en B-vogn med faciliteter for udvidet salg af kioskvarer samt lettere servering. Ideen var dels at erstatte de aldrende restaurantvogne litra BRh, tidligere ombyggede CA-vogne, med en mere tidssvarende vogntype og samtidig tilpasse det faktiske behov, dels at indføre et fast kiosksalg. Tidligere benyttes en almindelig kupé, hvor serveringspersonalet havde base med serveringsvogn, populært kaldet "trillebaren".

To kupeer blev indrettet til kombineret salgssted og køkken, og toiletet ombygget til togetørkupe. Til indbringning af varer, blev der indbygget en to-fløjet foldedør, hvor det 3. vindue i mellemgangen var placeret. Mellemgangen blev udvidet til ca. 1,2 m i bredden, således at trængslen mellem ventende kunder og forbi-passerende ikke blev for stor. Samtidig blev vognen omlakeret i det nye røde design, som introduceres samme år. Centralværkstedet i Århus forestod selve ombygningen, medens Scandia i Randers foretog designlakeringen.

Vogntypen benævntes litra Bk, og blev bl.a. indsat i eksprestog mellem København og Frederikshavn. Her indhentes en række praktiske erfaringer, bl.a. fandt man ud af vareindleveringsdøren var overflødig. Den blev 3 år senere fjernet på forsøgsvognen. Det nye koncept levede op til forventningerne, og i 1973-74 ombyggede centralværkstedet i Århus yderligere 24 B-vogne til litra Bk.

I 1977 ophørte muligheden for befordring af rejsegods i indenlandske fjerntog. Det besluttes derfor, at ombygge en del af de overtallige BD-vogne til kioskvogne efter samme koncept som i første serie, dog



med mindre indvendige forbedringer. I årene 1977-78 ombyggedes 9 stk. af 1. serie BD-vogne om til 2. serie Bk-vogne. Indretning var identisk med 1. serie, dog kun med 7 kupeer, idet den 8. blev indrettet som toget personalekupé med 2 siddepladser.

K74 - Intercity-systemet lanceres

Ved overgangen til sommerkøreplanen i 1974 lanceredes Intercity-systemet, hvis grundidé var, at der med faste minuttal en gang i timen skulle køre fjerntog mellem København og Frederikshavn. Hertil kom 2 til 4 daglige direkte forbindelser mellem hovedstaden og Thisted/Struer over Herning, Esbjerg og Padborg. Rygraden i disse IC-tog, som de oftest blev kaldt, var naturligvis de op til 10 år gamle standardpersonvogne, de ny leverede A-vogne og ombyggede Bk-vogne, samt moderniserede vogne af typen Ag, ABg og Bg ved forstærkninger og som lokalvogne vest for Storebælt.

Et typisk IC-tog var oprangeret således ved afgang fra København: lok+(B)+ B+B+Bk+A eller Ag. Ved Storebælt overførtes vognene normalt med de nyanskaffede intercityfærger M/F Dronning Margrethe II, M/F Prins Henrik eller den lidt ældre motorfærge M/F Prinsesse Benedikte. I Nyborg tilkoblede ofte 2-3 B eller Bg vogne som lokalvogne, som medgik enten til Århus eller Aalborg.

Systemet blev en succes fra starten, bl.a. på grund af den enkle køreplansstruktur, og gav DSB det nødvendige løft til at beholde nogle af de passagerer, som oliekrisen i 1973 med bl.a. bilfri søndage, havde jaget ud af privatbilerne. Samtidigt var der også noget smart klingende over begrebet "Intercity"-tog, som i øvrigt var hentet fra British Rail i England. Dette signalerede, at DSB var istand til at følge med tiden. Med til forbedringen hørte også, at siddepladsantallet i 2. classes kupeerne blev ombygget fra 8 til 6 pladser, og at vogne, der anvendtes i IC-togene, blev piftet op med det nye design.

Trods passagertilvæksten blev der i årene efter 1974 ikke bevilliget yderligere midler til nyanskaffelse

MY 1105 der nu er i DJK regi og MX 1042 er netop ankommet til Nyborg H med et stilrent 80'er Intercity fra Århus, i sommeren 1985.

Foto: René St. Olsen

litra AB:

AB 51 86 39-80 000-017 (RIC)

Endvidere leveres resterende 10 vogne af 1. serie BD:

BD 50 86 82-84 010-019

1970

Slutleverance af 2 stk. litra AB:

AB 51 86 39-80 018-019 (RIC)

Leverance på i alt 30 stk. af 6. serie

B-vogne påbegyndes:

B 50 86 20-84 145-146

B 51 86 20-80 320-339 (RIC)

Leverance af 2. serie BD på i alt 10

stk. gennemføres:

BD 51 86 82-80 020-029 (RIC)

1971

Leverance på resterende 8 stk. af 6.

serie B-vogne afsluttes:

B 50 86 20-84 147-154

B 328 udrangeres efter uheld i

Tyskland, herefter skifter B 320

nummer til B 328, og

B 20-84 144 ombygges med elvarme

til ny B 20-80 320.

1972

Forsøgsombygning af B 027 til Bk 50 86 85-84 027

1973

Ombygning af 19 stk. B-vogne til Bk

forsætter: omfattende

B 012,013,015-024,026,028, 030-034

til Bk 50 86 85-84 ... (samme vogtnr.)

1974

Ombygning af 5 stk. B-vogne til Bk

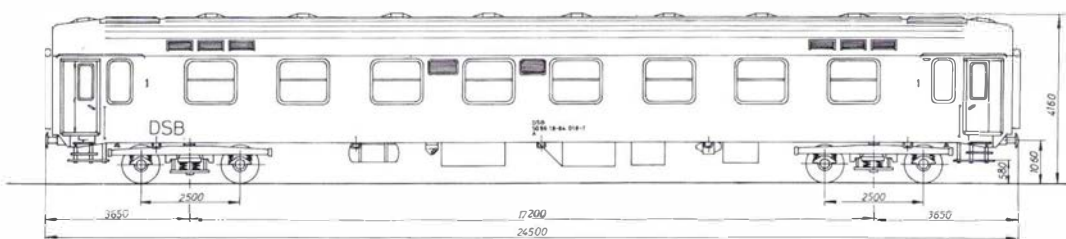
afsluttes; omfattende

B 010,011,014,025,029 til

Bk 50 86 85-84 ... (samme vogtnr.)

Leverance af 10 stk. af 2. serie A-vogne gennemføres:

A 50-86 18-84 015-024





MZ 1420 under indkørsel til Langaa station med Intercity til Frederikshavn i sommeren 1986. Foto: René St. Olsen



På billedet til højre ses der af ren 70'er stemning i A-vognskupéen. Foto: Adtranz



1975

Omnummerering af 20 stk. B-vogne i forbindelse med indbygning af elvarmeanlæg:
B 107, 108, 114, 116-118, 120-125, 128, 133-135, 137, 139, 141, 143 til B 50 86 20-83 507 ... 543.

1976

Omnummerering af alle ikke RIC-mærkede vogne fortsætter i takt med indbygning af elektrisk varmeanlæg; dvs. 7. og 8. cifre ændres fra 84 til 83.

1977

Ombygning af 8 stk. BD-vogne af i alt 9 vogne til 2. serie Bk-vogne begynder: BD 000-004, 007-009 til Bk 50-86 85-83 035-039, 041-043

1978

Ombygning til 2. serie Bk-vogne afsluttes: BD 006 til Bk 50 86 85-83 040

1979

Bk 023 brænder i København. Genopbygges som B 20-83 023 og leveres tilbage til DSB i 1981.

1980

B 129 og 317 totalhavares i København, nye vognkasser beordres.

1981

Leverance af i alt 33 stk. 7. serie B-vogne lægger ud med 16 vogne: B 50 86 20-83 155-170

af IC-materiel. Pengene gik i stedet til Bn og Bns materiel til den sjællandske regionaltrafik, som nu efterlyste erstatningsmateriel for de bedagede CI-vogne. Heldigvis var en del af de endnu ikke moderniserede 2. classes vogne fortsat udstyret med plads op til 8 personer, hvilket tog det værste tryk af de store rejsedage; fredag og søndag. På hverdage blev vognmanglen i nogen grad løst ved at ændre oprangeringen (B)+B+ Bk+A+B og nedformere stammerne i Fredericia og Århus.

Elvarmen indføres

I 1972-74 anskaffedes den 3. serie af MZ-lok (1427-1446), men som noget nyt var de forberedt for indbygning af elvarmeaggregat. Det besluttedes derfor i 1974, at indbygge et supplerende elvarmeanlæg i en række vogne for at opbygge en tilstrækkelig vognpulje til kommende indenlandske elopvarmede tog. Fordelene ved elvarme var umiddelbar, idet håndteringen var enklere og sikre for personalet end ved varmeslanger; passagerer eller personale generes ikke af damptåger og

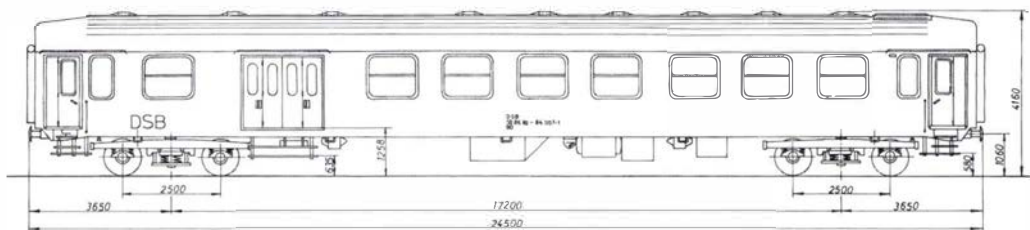
endelig var omkostningerne til vedligehold betydelig mindre. Ulempen var dog, at sikringsanlæg skulle immuniseres før ibrugtagning af elvarme, da det elektriske systemet er baseret på en fase med returstrømvej i skinner.

I første omgang fik i alt 20 vogne B-vogne indbygget elvarmeanlæg fabrikat Schaltbau med en driftsspænding på 1500 V, og omnummeres fra løbenr. 1 xx til 5 xx for lettere identifikation. Denne omnummerering gav anledning til en del korrespondance fra efteråret 1974 og frem til sommeren 1979, inden man enedes om ikke at føre numrene tilbage, når samtlige vogne var blevet forsynede med elvarme. Denne beslutning havde sin baggrund i, at de resterende B-vogne var udstyret med elvarmeanlæg fabrikat BBC.

Med leverancen af 4. serie MZ-lok (1447-1461) i 1977-78, hvor togopvarmning kun forsynes fra elvarmeaggregat, og efterhånden komplet immunisering af sikringsanlæggene på Sjælland og hovedstrækningerne i Jylland/Fyn, startede udfasningen af dampvarmen for alvor op. I årene frem til 1981 indbygges elvarmeanlæg i de resterende godt 160 A, B, Bk og BD vogne hos Scandia samt en stort antal Ag, ABg og Bg vogne. Dampvarmesystemet blev dog bibeholdt intakt til midt op i 80'erne, indtil alle MZ og en håndfuld MY-lok havde fået elvarmeaggregat installeret og de sidste hovedstrækninger havde fået immuniseret sikringsanlæg.

Efternølerne

I 1978 røg de arabiske lande atter i totterne på hinanden, hvilket medførte den 2. oliekrise. Dette betød igen en passagertilvækst for DSB, men også en forøget arbejdsløshed i landet. Regeringen iværksatte en række beskæftigelsestiltag for dæmme op for denne udvikling ved især at skaffe ordre til skrantende storvirksomheder landet over. Det nød værftsbyerne Helsingør





gør og Nakskov godt af med ordren på de 3 nye 4-sporede IC-færger, men også Scandia i Randers fik en del af kagen. Fabrikken fik således i 1979 en ordre for regeringens beskæftigelsesmidler på 30 B-vogne, samtidig med levering af yderligere 3 B-vogne som erstatning for brændte B og Bg'er. Vognene leveres i 1981-82.

Udover levering af personvognsmateriel til folket, blev det også besluttet, at kongehuset skulle have en erstatning for den gamle kongevogn litra S fra 1937. Hertil bestilte DSB en vognkasse magen til B-vognene, hvor aptering fra den gamle kongevogn kunne flyttes over i. Imidlertid var der også pengeknaphed i kongehuset, og man valgte i stedet at beholde S-vognen, som senere blev moderniseret kraftigt med bl.a. nye bogier, nye endegavle med gummivulstovergange og indvendige forbedringer. B-vognkassen blev derimod udstyret på vanlig vis for folket og leveret til driften i 1983. Dermed blev vognen den uigenkaldelige sidste standardpersonvogn, der leveres fra Randers, 20 år efter den første rullede ud af fabrikken.

Serviceprofil 84

Brugen af vognene i IC-trafikken havde tæret hårdt på deres tilstand, bl.a. med slidte sæder og rustskader i vinduesrammer. Det besluttedes derfor i 1983 at foretage en omfattende levetidsforlængelse af alle leveret i 60'erne og 70'erne, i alt 267 enheder, således at de kunne klare trafikken indtil nyt IC-materiel var leveret.

Renoveringen omfattede bl.a. ompolstring af sæderne, modernisering af toiletter med det formål at gøre dem mere rengøringsvenlige. Endelig fik vognene indvendigt en omfattende hovedrengøring. Udvendigt omfattede renoveringen total afslibning af vognsider, bearbejdning af vinduesrammer, reparation af rustskader og komplet oplakering af vognkassen. Bogierne blev



revideret og fik samtidig foretaget en række forbedringer af affjedring og hjulprofil. Dørene blev udstyret med automatisk dørlukning med centralbetjening ved hver dør samt indbygget blokeringsystem, der hindrede åbning ved en hastighed over 10 km/t. Af hensyn til togpersonalet blev der i den ene vognende placeret en gul meldelampe for automatisk døråbning. På en del af Bk-vognene blev der endvidere udvendigt malet lodrette hvide striber ved kiosken for at synliggøre kioskvognen i stammen.

Renoveringsprogrammet var en kærkommen opgave til den skrantende Scandia-Randers A/S, som med jævne mellemrum måtte have kapitalindsprøjtninger og rekonstruktionstiltag.

Den omfattende renovering tog i alt 36 arbejdsdage pr. vogn, og med levering af en nyrenoveret vogn hver anden dag, var det en opgave, der strakte sig over godt 2 år. Revision af bogier blev dog foretaget af DSBs centralværksted i Århus.

I forlængelse af Serviceprofil 84 og indsættelse af superfærgerne Peter Paars og Niels Klim på Århus-Kalundborg, blev det i 1986 besluttet at indsætte tilslutningstog mellem København og Kalundborg, de såkaldte "Bådtog". Hertil moderniserede DSB en række Af og Bf-vogne samt ombyggede 4 BD-vogne til at indholde kupé for kiosk / togsalg og for togpersonale. Disse vogne blev literet BDK.

Afløseren IC-3 opfindes

I starten af firserne erkendte DSB, at der var behov for nyt materiel til IC-trafikken. To 5-vognsprototype IC-tog/Lyntog var blevet leveret af Scandia i 1982, men levede ikke op til forventningerne. Hovedproblemet var den alt for høje vognvægt, ca. 45 t pr. vogn, som krævede stærkere trækraft, hvis der skulle opnås en egentlig køreplans forbedring. Endvidere var elektrificeringsprojektet ved at gå ned i omdrejninger, kun Kystbanen kørte på strøm, og udvidelserne rakte i midtfirserne kun til Roskilde. Kartoffelkuren havde også ramt DSB.

Midt i håbløsheden rystede et par forholdsvis nysatte ingeniører DSBs maskinafdeling med at lancere

Til venstre ses en A-vogn tilkoblet Orient-ekspressen under gennemkørsel af Engshave station i 1985. Foto: Jakob Stilling

Øverst th.: A-vogn hos Scandia i Randers, i forbindelse med levetidsforlængelsen af materiellet i 1984. Foto: Adtranz

Omnummerering af B 20-83 528.533 til B 20-83 128.133 i forbindelse med udskiftning af elvarmeanlæg.

1982

Leverance af 17 stk. B-vogne afslutter 7. serie B-vogne:
B 50 86 20-83 171-187

Erstatningsvogn B 50 86 20-83 129 og B 51 86 20-80 317 leveres.

1983

Efterfølgeren B 50 86 20-83 188 leveres.
B 317' omnummeres til B 340.

1984

B 129' omnummeres til B 189.

1985

AB 005 udrangeres efter brand i København.

1986

BD 011, 012, 017 og 019 ombygges til BDK 50 86 82-70 ...

1987

B 008 udrangeres efter brand.

1988

B 073, 110 og 534 udrangeres efter afsporing i Sorø.
AB 014 og BD 023 udrangeres efter rangeruheld i Hamborg Altona.

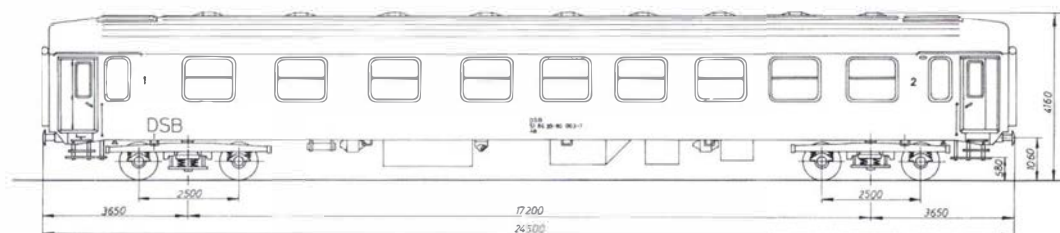
1989

B 126 udrangeres efter brand.

1990

BD 016 udrangeres efter brand. Sælges til HFHJ, istandsættes og sættes idrift som nr. BD 66.

BDK 012 og 017 ombygges til BDK.





Barnevogn indlæsses i BD'en på Skjern station under en DJK udflugt i sommeren 1993.
Foto: René St. Olsen

1991

Deklassering af 1. kl. vogne til 2. kl. medfører flg. omlitreringer:

A 18-80 005-020 til Ba 28-70 ...

A 18-83 021-024 til Ba-x 28-76 ...

AB 39-80 000-004 til Bab 29-70 ...

I forbindelse med ombygning omlitreres Bk 041-043 til Bk-x

1992

I forbindelse med modernisering og ombygning omlitreres:

Bk 039, 040 til Bk-x

Ba 51 86 28-70 015-020 til

Ba-x 50 86 28-76 015-020

1993

I forbindelse med indbygning af talested, omlitreres B 20-83 164, 165, 167-184, 186-189 til B-t 29-76 ...

Ombygning til liggevogn:

B 51 86 20-80 300-305 til

Bc 51 86 50-71 ...

BDk 50 86 82-70 011, 019 omlitreres til WRD 51 86 87-71 ...

Årets udrangeringer (46 vogne):

B 000, 062, 085, 103, 140, 159, 160, 166, 185, 315, 331, 523

Bab 000, Bk 011-022, 024-038

BD 005, 010, 013-015, 018.

1994

Årets udrangeringer (11 vogne):

B 049, 050, 074, 080, 081, 082, 101, 130, 148, 516, BD 025

et helt nyt togsætskoncept IC-3, der skulle erstatte samtlige lokomotivtrukne IC-tog inden udgangen af 80'erne. Konceptet var baseret på selvkørende dieselmekaniske togsæt, der var opbygget efter et modulprincip og med standardkomponenter fra bus- og lastvognsindustrien. Alt imens kunne elektrificeringen af hovedbanesystem gennemføres og være klar, når togsættene stod for udfasning efter en levetid på 15-20 år.

DSBs ledelse var imponeret over nyskabelsen, og kvitterede Ascan A/S i Randers, som Scandia nu hed, med ordren på 23 togsæt i 1985, til levering i 1988. Ordren efterfulgtes i 1989-90 af yderligere 65 togsæt. En række problemer med bl.a. softwaren i de nye tog betød, at de først kom i ordinær drift i januar 1990, hvor de lagde ud med at afløse MA-lyntogene. Først i slutningen af 1990 begyndte de togsættene at optræde i IC-tog.

Storhedstiden slutter

Leverancen af IC-3 togsæt blev enden på litra A, AB, B, Bk og BD's storhedstid ved DSB.

Ved ikrafttrædelsen af K91 lanceres en ny landsdækkende køreplan, baseret på IC3-togsæt i alle Intercitytog, og B-vognsmateriel i Interregionaltog mellem København/Nyborg og Århus/Aalborg. Dog måtte en del IC-tog i ca. et halvt årstid fortsat køres med røde vogne, især mellem København og Esbjerg/Padborg, idet IC3'erne til stadighed led af en række langvarige børnesygdomme. Nedrykningen af B-vognsmateriel til regionaltogstjeneste betød i øvrigt, at de sidste repræsentanter af Ag, ABg og Bg-vogne forsvandt definitivt ud af tjeneste.

Efter IC3'ernes fremmarch, blev behovet for 1. kl. vogne stærkt reduceret, og det besluttedes derfor i 1991 at deklassere 20 A-vogne og 8 AB-vogne til rene



Et karakteristika ved Bk-vognene var de hvide striber, der viste hvor togkiosken var placeret i toget. Foto: Henrik Sørensen



2. kl. vogne med nyt litra Ba og Bab. De deklasserede vogne blev primært anvendt i den sjællandske regionaltogstrafik sammen med de øvrige B-vogne til Kalundborg og Nykøbing, men også i sidste tilbageværende loko-trukne regionaltog i det jyske frem til efteråret 1997.

Men ikke alle vogne faldt helt i unåde, 4 Ba-vogne og 3 Bk-vogne blev i 1991 moderniseret til brug som lokalvogne i Eurocity-tog mellem København og Rødby Færge. Moderniseringen omfattede ombetrækning af sæder i blå farve, nye gardiner, og for Bk-vognenes vedkommende ydermere en sløjfning af togkiosken og delvis reetablering af kupeer. Den ene kupé blev indrettet til Togservice med bl.a. køleskab og lager, den anden til tjenstekupé for personale. Vognene benævntes Ba-x og Bk-x. I 1992 blev yderligere 6 Ba-vogne og 2 Bk-vogne moderniseret og fik det supplerende -x på vognlitraet.

Endnu et nyt litra blev indført året efter; nemlig litra B-t. Behovet for Bk-vogne var med indsættelsen af IC3 forsvundet, og vognene stod for udrangering. Der var blot den hage, at der netop i disse vogne var indbygget talested for togpersonale til lokofører. Det besluttes derfor at flytte talestedet over i de nyeste B-vogne og indrette en fast togpersonalekupé. I alt 25 vogne fik indbygget talested, suppleret med yderligere 7 vogne i 1995.

I starten af 90'erne var anvendelsen af rødt materiel i udlandstrafikken mere stabil, idet RIC-mærkede AB, B og BD vogne fortsat indgik i faste løb mellem bl.a. København og Berlin med "Østersøekspressen", og "Nordpilen" Frederikshavn - Hamburg. Men også her var det en stakket frist, for i 1995 nedlages forbindelsen til Berlin, og yderligere IC-3 togsæt overtog de direkte forbindelser mellem København og Hamburg. I udlandsløbende til Oslo/Stockholm erstattede svensk materiel turene, og "Nordpilen" fik moderniseret tysk Interregionalmateriel.

De tilbageværende A- og AB-vogne kunne hermed deklasseres til Ba og Bab.

Sidste tog med B-vogns materiel blev "Nord-West-Express" mellem København og Amsterdam, der kørte frem til den 1. september 1997, og afsluttede dermed æren for brug af B-vognsmateriel i ordinære tog. 4 B-t vogne fik dog forlænget fristen, idet de sammen med 5 Bc-vogne udgjorde den jyske del af lejrskoletog i sommeren og efteråret 1997 og kørte en fast tur mandag-fredag Aalborg-Fredericia-Aalborg. I januar 1998 var det slut med brugen af B-vogne.



emfører her en klassisk IC-oprangering med 5 B-Bk-B-A i IC 147, dal og Skalborg, den 9. april 1988. Foto: Tommy O. Jensen

Uheld og udfasningen

Frem til 1993 skete udrangeringen af B-vogns materiellet kun ekstraordinært. Årsagen var næsten den sædvanlige; et alvorlig rangeruheld eller brandstiftelse. 5 vogne blev udrangeret på den konto, den første allerede i 1971 efter et uheld i Tyskland. I starten af 80'erne brændte et par B-vogne, men da der var vognmangel, blev der leveret erstatningsvognkasser, hvor det, der kunne genanvendes fra de brændte vogne, blev brugt.

Men også driftsuheld kostede livet for en række vogne. I 1988 skete nok det værste toguheld med B-vognsmateriel; et IC-tog afsporede i Sorø, og tre vogne blev totalskadede. Samme år totalhavarerede 2 vogne under rangering i Hamborg.

Efter 1993, hvor IC3 nu var totalt dominerende i fjern-togene, var udfasningskriteriet en anden; et stort eftersyn, rust i vognkasse eller større fejl var nok til at dømme en vogn ude.

Samtidig var DSB også begyndt at få liv i de elektriske ER-regionaltog efter utallige startproblemer, så dette medvirkede også til at overflødig gøre kupévognene. Således blev der mellem 93 og 96 udrangeret ca. 140 vogne, knap halvdelen af den samlede bestand. Selv de sidst leverede B-vogne fra 1981-82 var ikke fredet; 4 vogne blev udrangeret i 1993 kun 12 år gamle. Unægtelig en kort levetid for jernbanemateriel.



Det endelige dødsstød til de røde kupévogne kom da den faste Storebæltsforbindelse åbnede i sommeren 1997, og køreplanen blev radikal omlagt ved overgangen til K97V. IC-materiellet kunne nu udnyttes bedre, og over 100 Bn var blevet ombygget til kørsel i tunnelen. Trods betydelig passagertilvækst blev næsten alle de resterende kupévogne udrangeret i løbet af 1996-1997. Vognene blev i stedet hensat i store bundter på afsides steder som Frederikshavn, Gedser og Rødby Færge. Argumentet mod at sætte dem i drift igen var udsigten til betragtelige renoveringsomkostninger, bl.a. tunnelsikring og lukkede toiletter samt et forventet passager nedgang, når vejforbindelsen over Storebælt åbnede sommeren 1998. DSB så dem helst hugget op så hurtigt som mulig, især da aviser og tv-medier var begyndt at få øje på de mange tomme sæder, der stod hengemt, mens passagerne både i den sjællandske regionaltogetrafik og i IC-togene ofte måtte stå op.

Problemet var blot, at langt de fleste af vognene var isoleret med asbestmateriale og kunne ikke uden videre hugges op. Redningen kom fra en uventet side; de iranske jernbaner, der i forvejen havde købt 35 overtallige Bk- og BD-vogne i 1994 via en tysk mellemhandler, savnede fortsat personvognsmateriel. Købet blev en realitet i starten af 1998, og i marts 1998 kunne de første 100 vogne sendes af sted gennem europa, Rumænien og Tyrkiet til Iran i 5 stammer af hver 20 vogne. Sidste sending skete i juli, hvor i alt 80 vogne blev afsendt med kurs mod Iran. I alt 152 kupévogne blev i 1998 eksporteret til Iran, resten af sendingen var overtallige ADns, BDan og BDn-vogne.

Den 26. juni 1991 indlæsses frisk kaffe ombord på "Nordpilen" under ophold på Kolding station. De faste B-vogne i "Nordpilens" løb var i denne tid udstyret med ovenstående intermistiske klistermærkat. Foto: Henrik Sørensen

33 vogne sendes til Iran;
27 stk. Bk og 6 stk. BD

1995

I forbindelse med indbygning af talested, omlitreses B 20-83 155-158, 161-163 til B-t 29-76 ... samt B 51 86 20-80 340 (RIC) til B-t 50 86 29-76 190

Deklassering af 1. kl. vogne til 2. kl. medfører fig. omlitresinger:

A 51 86 18-80 000-004 til Ba 50 86 28-70 ...
AB 51 86 39-80 006, 007, 010, 011, 013, 015, 019 til Bab 50 86 29-76 ...
AB 51 86 39-80 008, 009, 012, 016 til Bab 51 86 29-70 ...

Årets udrangeringer (48 vogne):

AB 017.018. B 004, 005, 035, 040, 041, 045, 053, 056, 060, 063, 067, 072, 076, 086, 088, 090, 091, 092, 095, 097, 099, 102, 106, 119, 127, 136, 145, 150, 151, 152, 154, 311, 313, 314, 507, 508, 518, 522, Bk-x 040, 041, BD 021, 022, 024, 026, 028, 029

1996

Ombygning til liggevogn:
B 51 86 20-80 306 til Bc 51 86 50-71 306

Årets udrangeringer (36 vogne):

Ba-x 015, 018, 021, Bab 008 B 006, 038, 042, 046, 048, 052, 064,



Tog P 3107 fra Aalborg til Frederikshavn var nok et af DSBs mindste persontog, her oprangeret af MZ 1424 og enlig BD-vogn ved Hvorupgård, den 12. juli 1988.

Foto: Tommy O. Jensen



Herover ses ME 1507 fremføre den næstsidste nordgående "Eurocity" med Ba-x vogne, syd for Glumso den 27. september 1997. Foto: Henrik Sørensen

Øverst til højre ses sidste "Neptun Ekspress", Prag-Dresden-Berlin-København, med gennemgående danske B og BD vogne, på Berlin Ostkreutz, i maj 1994. Foto: René St. Olsen

065, 066, 070, 071, 079, 084, 094, 096, 098, 109, 112, 128, 133, 142, 146, 147, 149, 308, 310, 321, 327, 336, 517, 520, 541

1997

Årets udrangeringer (125 vogne)
Ba 000-014, Ba-x 016, 017, 019, 020, 022-024, Bab 001-004, 006, 007, 009-013, 015, 016, 019
B 001, 002, 003, 007, 009, 023, 036, 037, 039, 043, 044, 047, 051, 054, 055, 057, 058, 059, 061, 068, 069, 075, 077, 078, 083, 087, 089, 093, 100, 104, 105, 111, 113, 115, 131, 132, 138, 153, 307, 309, 312, 316, 318, 319, 320, 322, 323, 324, 325, 326, 328, 329, 330, 332, 333, 334, 335, 337, 338, 339, 514, 521, 524, 525, 535, 537, 539, 543
B-t 155-158, 161-164, 165, 167, 168, 171, 172, 175, 176, 178, 182, 187, 188, 189

1998

Ombygning til liggevogn:
B-t 173, 174, 177, 180, 184, 186, 190 til Bc-t 51 86 50-30 310-316 (RIC)
Tidl. udrangerede B 20-80 308, 327, 336 idriftsættes atter som Bc-t 51 86 50-30 317-319 (RIC)

152 vogne sendes til Iran;
21 stk. Ba/Ba-x, 15 stk. Bab, 114 stk. B/B-t og 2 stk. Bk-x

På Sydbanen indgik vognene den sidste tid i regionaltogetrafikken, hvor de blandt de rejsende var særdeles populære. På billedet ses ME 1517 med nordgående tog ved Glumso, den 15. marts 1997.

Foto: René St. Olsen



Således blev der i 1993 ombygget 7 stk. RIC-mærkede B-vogne til liggevogne, med nyt litra Bc. Vognene afløste hermed en række ældre liggevogne litra Bcm, der i 80'erne var indkøbt brugte fra Tyskland. Kupeerne ombygges til om natten at kunne indeholde 5 liggepladser og om dagen 6 siddepladser. To af BDK-vognene blev allerede i 1990 ombygget til kombinerede ski-transportvogne og barvogne. Vognene omklædes i 1996 til WRD, idet der i international terminologi egentlig er tale om en bistro- eller restaurantvogn, omend i en noget skrabet udgave. De to øvrige blev ombyggede til rullende varmeaggregater, som kunne levere elvarme til medfølgende togstamme, og fik endnu et litra i rækken: BDK. Udvendigt lignede vognene det øvrige materiel, idet de kun blev oplakeret i den sædvanlige røde farve, og ikke nattogsblå som ligge- og sovevognene.

Lanceringen af "Skiløberen" og "Ferieexpressen" blev efterhånden en succes, og DSB besluttede derfor i 1996 at reinvestere i konceptet. Yderligere 7 stk. B-t vogne, de fleste bygget i starten af 80'erne, blev sammen med 3 stk. udrangerede RIC-mærkede B-vogne ombygget til liggevogne Bc-t, efter samme koncept som Bc. Udover ombygning af kupéer, blev der også indbygget lukkede toiletter. Vognene lakeres i blå med røde dørpartier og endegavle og påføres det nye DSB-logo; vingægget. I samme forbindelse blev de 4 servicevogne, 2 stk. WRD og 2 stk. BDK renoveret, fortsat i rød bemaling.

Chartertog

Midt i afviklingen af det røde fjerntogsmateriel kom der et uventet behov for nye indsatsområder, nemlig danskerne stigende lyst til at drage på skiferie i tog fremfor langtursbusser. Til det formål fik et mindre antal B og alle BDK-vogne deres renæssance i chartertoget "Skiløberen" til skisportsstederne i Alperne og i Norge samt sommertoget "Ferieexpressen" til Tyrol.

Efterskrift

Gør man status over UIC-kupévognenes tilværelse, må man sige, at de gjorde det godt til det sidste. Vogn typerne løftede DSB op, medens privatbilerne tordnede frem i 60'erne, og udgjorde grundstammen i det revolutionerende IC-system i 70'erne. Og i 80'erne bidrog





vognene til at holde gang i beskæftigelsen med omfattende renoveringsarbejder og yderligere nybygninger. Man kan derimod ærgre sig over, at vognene ikke fik større chance i 90'erne, idet de i renoveret tilstand kunne have udgjort et perfekt Interregionaltogs-system i kølvandet på IC3'ernes passagersucces, parallelt til det svenske og tyske InterRegio-koncept, hvor ældre men anvendelig personvognsmateriel blev genanvendt.

Årsagen er ikke kun DSBs mangel på visioner, men også den evindelige ustabile trafikpolitik der føres her til lands. Bevillinger og ønske om styrkelse af kollektiv trafik følges sjældent ad, hvilket tydeligst sås ved de kaotiske trafikforhold efter Storebælts-forbindelsens indvielse. Samtidig introduktion af et godt stabilt IR-sy-stem mellem København og Århus/Ålborg med gen-nemrenoveret materiel, og ikke blot ombetrukket og -lakeret som MR-togsættene, kunne DSB formentlig ha-ve undgået massiv negativ presseomtale og noget af den passagernedgang, som skete efter vejbroens åbning. Og nok så vigtigt at have bevaret IC-konceptet som et ægte fjern-togs-system med den kvalitet i rejsen det indebærer.

Heldigvis blev de fleste af vognene reddet på mål-stregen, og knap 200 af vognene kommer til at gøre nyttig tjeneste i fjern-tog til og fra Teheran fremfor op-hug. Hvem ved, måske bringer vognene de iranske jernbaner sikkert ind 00'erne, som de gjorde for DSB for over 30 år siden?

Teknisk data

Oprindelig bygget antal:

Litra A:	25 stk.
Litra AB:	20 stk.
Litra B:	229 stk.
Litra BD:	30 stk.

Længde:	24500 mm
Bredde:	2876 mm
Højde:	4160 mm
Akselafstand:	17200+2500 mm
Max. hastighed:	160 km/t

Vognvægt UIC:

Litra A	40 t
Litra AB	37 t
Litra B	37 t
Litra BD	36,5 t
Litra Bk	37 t
Litra Bc	37 t

Siddepladser 1.kl/2.kl.

Litra A	48 / 0
Litra AB	24/30 (opr. 40)
Litra B	0/60 (opr. 80)
Litra BD	0/36 (opr. 48)
Litra Bk	0/48 eller 42
Litra Bc	0/50 liggepladser



Nymalede Bc-t-vogne i København, i efter-
året 1998. Foto: René St. Olsen

WRD 87-71 011, 019 moderniseres og omnummereres til
WRD 51 86 89-30 101-102 (RIC)
Tilsvarende moderniseres BDK 82-70
012, 017 og omnummereres til WSD 51
86 89-30 001-002 (RIC).

Årets udrangeringer (4 vogne):
B-t 169, 179, 181, 183

1999

Ved årsskiftet var følgende af de oprindelige kupévogne i drift eller på vej i drift:

Bc 300 - 306
Bc-t 310 - 319
WRD 101-102
WSD 001-002

Øvrige vogne i Danmark der er overdraget til klubber og baner:
Ba 000 - DSB-museumstog
Ba 021 - DJK GM-gruppen
Ba 022 - Gedser Remise

B 000 - DSB-museumstog
B 064 - Djursland Jrb.museum
B 169 - DJK GM-gruppe
B 188 - DSB-museumstog
B 332 - DJK GM-gruppe
B 520 - DJK GM-gruppe

Bk 014 - DSB-museumstog
Bk 041 - Struer Jernbane-Klub

BD 016 - HFHJ BD 66
BD 020 - Struer Jernbane-Klub
BD 021 - Danmarks Færgemu.
BD 026 - DSB-museumstog
BD 029 - DJK GM-gruppe

Kilder:

Litteratur; diverse nr. af bladene:

Vingehjulet
DSB-bladet
DSB-årsberetninger
Scandia orientering
Jernbanen
Blokposten
Lokomotivet
DLM 91

Efter åbningen af Storebæltstunnelen blev de tomme godsspor anvendt som op-stil-ling til de mere end 200 udrangerede UIC-vogne. Foto den 11. februar 1998 af Allan-Støvring Nielsen.

Vognene blev i sommeren '98 afskibet til Iran, og siden da har arealerne atter ligget gabende tomme ...



Af Frank Nielsen

På sporet af Langelandsbanen (LB)

Opdagelser fra en cykeltur, juli 1999



Frank Nielsen



Forhistorie

Langelandsbanen blev indviet d. 4. oktober 1911. Forud var gået mere end 30 års diskussion og fremsættelse af diverse forslag.

Det første var en et projekt til en sporvej anlagt i landevejsgrøften fra Rudkøbing til Spodsbjerg. Det blev fremlagt af driftsbestyrer Dyhr fra Sydfynske Jernbane (SFJ), som så en idé i at sammenbinde trafikken på Fyn med trafikken på Lolland. Der havde længe været skibsforbindelser mellem Svendborg og Rudkøbing og mellem Spodsbjerg og Nakskov.

I 1895 fremkom et selv efter nutidig målestok storstilet projekt, der indebar anlæg af jern-

bane med tilhørende broer og dæmninger fra Svendborg over Tåsinge og Siø til Langeland og derfra videre til Spodsbjerg. Endvidere skulle der bygges en jernbane fra Rudkøbing over Ristinge og ad dæmning og bro til Marstal på Ærø. Broerne skulle udføres som hængefærdgebroer (!). Af en eller anden grund blev det aldrig til noget.

I 1903 fremlagde øens folketingsmand et forslag til lov om anlæg af tre smalsporede jernbaner på Langeland: fra Rudkøbing til Lohals, Spodsbjerg hhv. Bagenkop. Sagen trak i langdrag, og banen på det nordlige Langeland blev frarådet. Endelig blev ønsket om at få en normalsporet jernbane ikke opgivet.

Endelig i november 1908 blev der udstedt



eneretsbevilling, og anlægget af en normal-sporet jernbane fra Rudkøbing til Bagenkop med sidebane fra Skråbelev til Spodsbjerg kunne gå i gang.

Langelandsbanen blev åbnet på et tidspunkt, hvor det endnu var det almindelige, at det var med jernbane, man befordrede personer og gods. Derfor var der heller ingen, som bekymrede sig om, at banen faktisk det meste af vejen kom til at gå lige op og ned ad hovedlandevejen.

Både persontrafik og godstrafik var da også i de første mange år ganske pæn også selv med skelen til, at banen lå "isoleret" på en ø. Først i 1926 blev Langelandsbanen forbundet med landets øvrige baner med indsættelsen af jernbanefærgeren "M/F Langeland" mellem Svendborg og Rudkøbing.

Nogenlunde samtidig begyndte LB at basere det meste af sin persontrafik på motorvognsdrift. Det er derfor man senere i teksten kan læse, at det ene trinbræt efter det andet åbnede i 1926. Og så blev det alligevel landevejstrafikken, som kom til at spille den afgørende rolle ved lukningen af LB. Først byggedes Siødæmningen mellem Tåsinge og Siø, og højbroen fra Siø til Langeland fulgte umiddelbart efter. Den åbnede 10. november 1962. Langelandsbanen var lukket allerede d. 29. september samme år – man havde for længst set skriften på væggen.

Den sidste "besværlige" færge forsvandt, da Svendborgsundbroen fra Fyn til Tåsinge åbnede i 1968, men da var Langelandsbanen på det nærmeste ved at være glemt. I Rudkøbing kunne man dog stadig gå ned på banegården og tage bussen.

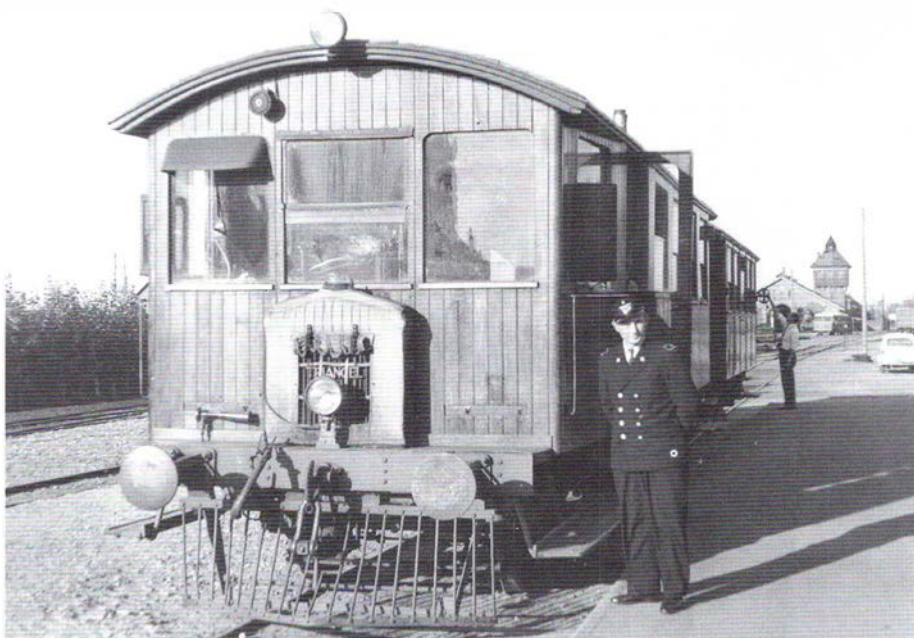
Cykeltur juli 1999

Stationsområdet i RUDKØBING kom til at ligge langs med havnen, idet man trods alt indså, at det ville blive for besværligt med havnebane og rangering m.v., hvis stationen skulle ligge ved gasværket, som oprindeligt planlagt.

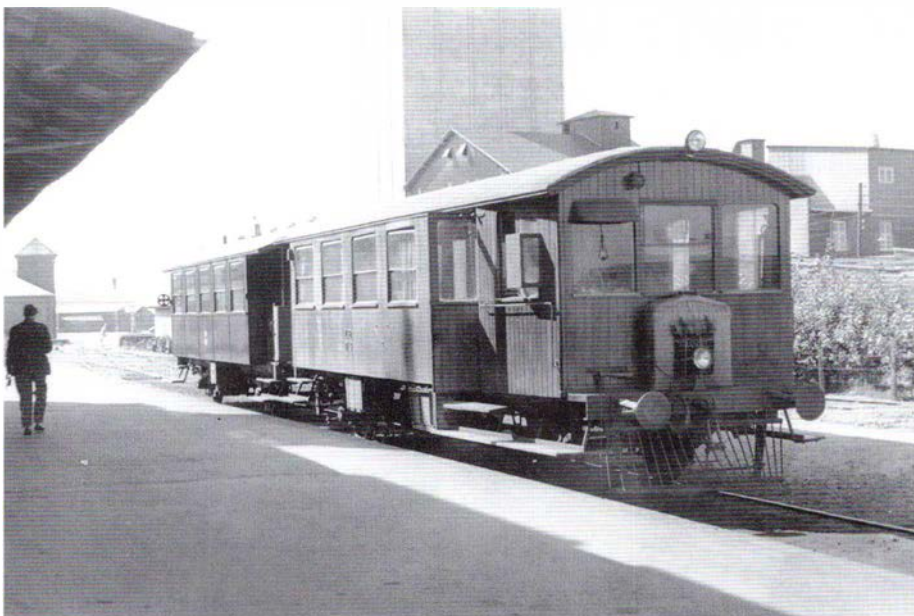
Banegården står endnu. Ventesalen kan stadig bruges, men der er ikke så meget at vente på mere, for det er kun to lokale skolebusser, som holder ind her. Alle andre busser er flyttet ud på Ringvejen, men så er de også næsten alle blevet gennemgående til og fra Nyborg via Svendborg, hvad enten de kommer fra eller kører til Lohals, Spodsbjerg eller Bagenkop.

Under det oprindelige halvtog ud mod peronen hænger fortsat det berømte stationsur, hvor den lille viser er 24 timer om at gå rundt. I det hele taget er det sjovt, at man stadig kan se de mange detaljer på bygningen: bl.a. de små, støbte bomærker med bygstaverne LB i toppen af hver eneste murbue over vinduerne.

Havneområdet i Rudkøbing er undergået en større forvandling (udvikling) siden 1962. Ved indsættelsen af jernbanefærgeren til Svendborg i 1926 anlagde man ved færgelejet 400 m syd



Øverst: I lav aftensol er Langelandsbanens Triangelmotorvogn M4, ankommet til Rudkøbing den 2. september 1962. I baggrunden ses remiseanlæg og vandtårn, der nu er forsvundet. Motorvognen var en ombygget personvogn. Nederst: Samme tog samme dags morgen er klar til afgang fra Rudkøbing. Foto: Ulf Holtrup/arkiv: Jens E. Kroman



for banegården et trinbræt kaldet RUDKØBING HAVN. Praktisk taget alle persontog havde siden deres udgangspunkt her. Der er ingen rester af noget havnespor tilbage.

Stationsområdet er i tidens løb blevet overbygget af diverse siloer og fabriksbygninger. Langelandsbanens remise ude mod nordenden

er forlængst forsvundet. Ikke så langt efter remisen, men stadig inde på stationsområdet, anlagdes omkring 1950 trinbrættet KASTANIE-ALLÉ ud for vejen med samme navn (i dag hedder vejen Kastanievej). Det ikke til at finde længere.

Efter at have passeret Ringvejen kommer man til den gamle vej – i dag cykelsti – mod Peløkke. Her åbnedes i 1926 trinbrættet RIFBJERGVEJEN. Det kan ikke ses længere, for her går i dag en lille villavej kaldet Banevænget.

3,1 km fra Rudkøbing anlagdes i 1926 trinbrættet MØLLEMOSE. I 1927 blev her også etableret et sidespor, som gennem årene blev rimeligt benyttet. I starten af 1950'erne kom her en ventesalsbygning, som i stil kunne minde lidt om NESAs trolleybusventesale på Bernstorffsvej i Gentofte ved København. Der er ikke længere noget at se på stedet.

Kun 800 m længere mod øst lå SKRØBELEV station, som blev bygget med både krydsningsspor og læssespor. Her drejede banen til Spodsbjerg fra. Ved et af de talrige tiltag, der gik ud på at finde besparelser i driften, blev krydsnings-

Rudkøbing - Bagenkop												Bagenkop - Rudkøbing																	
Hverdage og s						Søn- & Helligdage						Hverdage og s						Søn- & Helligdage											
Fra	1	2	3	4	5	Fra	1	2	3	4	5	Fra	1	2	3	4	5	Fra	1	2	3	4	5						
Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Bagenkop	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Bagenkop	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00						
Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Rudkøbing	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Rudkøbing	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30	Rudkøbing	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30	Rudkøbing	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30	Rudkøbing	09:30	09:45	10:00	10:15	10:30						
Bagenkop	09:45	10:00	10:15	10:30	10:45	Bagenkop	09:45	10:00	10:15	10:30	10:45	Bagenkop	09:45	10:00	10:15	10:30	10:45	Bagenkop	09:45	10:00	10:15	10:30	10:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00						
Bagenkop	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	Bagenkop	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	Bagenkop	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	Bagenkop	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	Rudkøbing	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	Rudkøbing	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	Rudkøbing	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30						
Bagenkop	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	Bagenkop	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	Bagenkop	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	Bagenkop	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	Rudkøbing	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	Rudkøbing	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	Rudkøbing	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00						
Bagenkop	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	Bagenkop	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	Bagenkop	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15	Bagenkop	14:15	14:30	14:45	15:00	15:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	Rudkøbing	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	Rudkøbing	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30	Rudkøbing	15:30	15:45	16:00	16:15	16:30						
Bagenkop	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	Bagenkop	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	Bagenkop	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45	Bagenkop	15:45	16:00	16:15	16:30	16:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	Rudkøbing	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	Rudkøbing	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	Rudkøbing	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00						
Bagenkop	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	Bagenkop	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	Bagenkop	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15	Bagenkop	17:15	17:30	17:45	18:00	18:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	Rudkøbing	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	Rudkøbing	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30	Rudkøbing	18:30	18:45	19:00	19:15	19:30						
Bagenkop	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	Bagenkop	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	Bagenkop	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45	Bagenkop	18:45	19:00	19:15	19:30	19:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	19:45	20:00	20:15	20:30	20:45	Rudkøbing	19:45	20:00	20:15	20:30	20:45	Rudkøbing	19:45	20:00	20:15	20:30	20:45	Rudkøbing	19:45	20:00	20:15	20:30	20:45						
Bagenkop	20:00	20:15	20:30	20:45	21:00	Bagenkop	20:00	20:15	20:30	20:45	21:00	Bagenkop	20:00	20:15	20:30	20:45	21:00	Bagenkop	20:00	20:15	20:30	20:45	21:00						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	21:00	21:15	21:30	21:45	22:00	Rudkøbing	21:00	21:15	21:30	21:45	22:00	Rudkøbing	21:00	21:15	21:30	21:45	22:00	Rudkøbing	21:00	21:15	21:30	21:45	22:00						
Bagenkop	21:15	21:30	21:45	22:00	22:15	Bagenkop	21:15	21:30	21:45	22:00	22:15	Bagenkop	21:15	21:30	21:45	22:00	22:15	Bagenkop	21:15	21:30	21:45	22:00	22:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	22:30	22:45	23:00	23:15	23:30	Rudkøbing	22:30	22:45	23:00	23:15	23:30	Rudkøbing	22:30	22:45	23:00	23:15	23:30	Rudkøbing	22:30	22:45	23:00	23:15	23:30						
Bagenkop	22:45	23:00	23:15	23:30	23:45	Bagenkop	22:45	23:00	23:15	23:30	23:45	Bagenkop	22:45	23:00	23:15	23:30	23:45	Bagenkop	22:45	23:00	23:15	23:30	23:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	23:45	00:00	00:15	00:30	00:45	Rudkøbing	23:45	00:00	00:15	00:30	00:45	Rudkøbing	23:45	00:00	00:15	00:30	00:45	Rudkøbing	23:45	00:00	00:15	00:30	00:45						
Bagenkop	00:00	00:15	00:30	00:45	01:00	Bagenkop	00:00	00:15	00:30	00:45	01:00	Bagenkop	00:00	00:15	00:30	00:45	01:00	Bagenkop	00:00	00:15	00:30	00:45	01:00						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	01:00	01:15	01:30	01:45	02:00	Rudkøbing	01:00	01:15	01:30	01:45	02:00	Rudkøbing	01:00	01:15	01:30	01:45	02:00	Rudkøbing	01:00	01:15	01:30	01:45	02:00						
Bagenkop	01:15	01:30	01:45	02:00	02:15	Bagenkop	01:15	01:30	01:45	02:00	02:15	Bagenkop	01:15	01:30	01:45	02:00	02:15	Bagenkop	01:15	01:30	01:45	02:00	02:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	02:30	02:45	03:00	03:15	03:30	Rudkøbing	02:30	02:45	03:00	03:15	03:30	Rudkøbing	02:30	02:45	03:00	03:15	03:30	Rudkøbing	02:30	02:45	03:00	03:15	03:30						
Bagenkop	02:45	03:00	03:15	03:30	03:45	Bagenkop	02:45	03:00	03:15	03:30	03:45	Bagenkop	02:45	03:00	03:15	03:30	03:45	Bagenkop	02:45	03:00	03:15	03:30	03:45						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	03:45	04:00	04:15	04:30	04:45	Rudkøbing	03:45	04:00	04:15	04:30	04:45	Rudkøbing	03:45	04:00	04:15	04:30	04:45	Rudkøbing	03:45	04:00	04:15	04:30	04:45						
Bagenkop	04:00	04:15	04:30	04:45	05:00	Bagenkop	04:00	04:15	04:30	04:45	05:00	Bagenkop	04:00	04:15	04:30	04:45	05:00	Bagenkop	04:00	04:15	04:30	04:45	05:00						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	05:00	05:15	05:30	05:45	06:00	Rudkøbing	05:00	05:15	05:30	05:45	06:00	Rudkøbing	05:00	05:15	05:30	05:45	06:00	Rudkøbing	05:00	05:15	05:30	05:45	06:00						
Bagenkop	05:15	05:30	05:45	06:00	06:15	Bagenkop	05:15	05:30	05:45	06:00	06:15	Bagenkop	05:15	05:30	05:45	06:00	06:15	Bagenkop	05:15	05:30	05:45	06:00	06:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	Rudkøbing	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	Rudkøbing	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	Rudkøbing	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00						
Bagenkop	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	Bagenkop	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	Bagenkop	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	Bagenkop	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	Rudkøbing	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	Rudkøbing	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	Rudkøbing	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00						
Bagenkop	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	Bagenkop	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	Bagenkop	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	Bagenkop	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	Rudkøbing	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00						
Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Bagenkop	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	Rudkøbing	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	Rudkøbing	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00	Rudkøbing	09:00	09:15	09:30	09:45	10:00						
Bagenkop	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	Bagenkop	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	Bagenkop	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15	Bagenkop	09:15	09:30	09:45	10:00	10:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	Rudkøbing	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	Rudkøbing	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	Rudkøbing	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00						
Bagenkop	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	Bagenkop	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	Bagenkop	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	Bagenkop	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15						
Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing						Bagenkop - Rudkøbing					
Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	Rudkøbing	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	Rudkøbing	11:00																

Lommekøreplan

Langelandsbanen

gældende

fra 10. Maj 1935

De på Køreplanen anførte Afrejsesteder vil som vidt muligt blive overholdt, men Jernbanestyrelsen påtager sig intet Ansvar for de af manglede Forbindelser for de rejsende opstaaende følger.

For Rigtigheden af Tidsangivelserne påtager Jernbanestyrelsen sig intet Ansvar

København 1. Maj 1935.

BESTYRELSEN

LANGLANDS JERNBANESTYRELSEN



Spodsbjerg station i ny bemaling og indrettet til kontor for Scandlines' overfartsledelse på ruten Spodsbjerg-Tårs.
Foto: Frank Nielsen

sporet pillet op. Det skete i 1950, og siden løb de to baners spor sammen lige i østenden af stationen. Den relativt lille stationsbygning står her endnu for enden af en lille grusvej inde bag æl-decenteret.

Kort efter stationen svingede banen mod Baggenkop mod sydøst og kørte hen over landevejen til Spodsbjerg. Godt i skjul bag et levende hegn kan man syd for landevejen endnu i dag lige skimte en lille gennemskæring.

De næste godt 3 km fortsatte banen i sydøstlig retning øst om den store gård Søvertorp med tilhørende skov – og hvor der mærkeligt nok aldrig kom noget sidespor. 7 km fra Rudkøbing rullede toget ind på Longelse station.

LONGELSE station lå knap ½ km vest for landsbyen Sønder Longelse. Senere voksede byen hen til banen. I dag er stationen hovedsæde for et vejstribe-firma, der har bygget en kæmpe fabriks-hal og garager på det gamle sporområde og asfalteret hele forpladsen. Ja, vejstriber har man brug for i dag – ikke jernbaner...

I Sverige har man noget, der kaldes "allemandsretten" – i Danmark sætter man skilte op med forbud mod uvedkommende kørsel – så den lille grusvej, jeg havde fundet på det geodætiske 2-cm-kort, måtte jeg ned ad. Snarremose trinbræt lå lige ved vejens anden ende. Jeg ved ikke, om det var "nemesi" eller hvad, men ud for gården Skovsbo, var vejen pludselig spærret af grene fra de store kastanietræer, som var ved at

blive grundigt beskåret. Grenene var man åbenbart ikke til sinds at fjerne for end alle de, der skulle ned, var kommet ned. Men, kære læser: Deres jernbanearkæolog gik selvfølgelig gennem ild og vand (!) og stod af cyklen og løftede den videre frem de næste 300 m.

For at fuldende succesen var SNARREM-ØSE trinbræt (km 8,8) helt og aldeles forsvundet fra jordens overflade – man kunne ikke engang nøjagtigt stedfæste banens forløb hen over vejen. Trinbrættet åbnede i 1926 og fik oven i købet sidespor i 1927 ligesom ved Møllemose.

Gennem Helleved gik det nu ad den officielle kommunevej (!) videre til ILLEBØLLE (km 10,3), hvor man kan køre helt hen til stationen, som ligger lige ud til vejen og er fuldstændig magen til stationen i Longelse. Syd for stationen står også pakhuset af træ endnu.

I km 11,8 fra lå LINDELSE station. Den står her endnu, men være svær at finde, fordi den i dag står inde bag en række tætte cedertræer.

Banen fortsatte i næsten sydvestlig retning, og knap 1½ km efter Lindelse anlagdes i 1926 HAUGBØLLEVEJEN trinbræt. Trinbrættet lå i virkeligheden ud til hovedlandevejen mod Baggenkop, som banen kort efter passerede.

På dette sted er man oppe i 30 meters højde, og der er en flot udsigt mod vest ud over det Sydfynske Øhav til både Strynø og Ærø. Banen er også tydelig her, fordi to pænt høje banedæmninger på hver sin side af landevejen stadig findes.

KÆDEBY station (km 16,0) var næste stop. Stationen findes fortsat inkl. pakhuset lige ud til hovedlandevejen. Selve Kædeby ligger en god kilometers vej mod vest. Stationen er forandret temmelig meget: Her er nemlig indrettet en restaurant kaldet "Kædeby-Caféen". Bygningen er helt hvidmalet, men i den ene ende ud mod vejen er det gamle navneskilt kommet op at hænge.

Efter at have passeret vejen ud mod selve Kædeby kan man ane resterne af en lav banedæmning, men herefter kniber det – bortset fra stationerne – at genfinde LB resten af vejen sydover. I den nordlige ende af Humble ved vejen mod Helsned anlagdes i 1926 trinbrættet HEL-SNEDVEJEN. Det er ikke længere til at se.

I forventning om at HUMBLE skulle blive banens største mellemstation, byggede man den som den eneste i to fulde etager. Her blev også fra starten anlagt krydsningsspor og flere læssespor. Forventningerne kom da også til at holde stik.

I dag er stationsbygningen blevet til en del af rådhuset i Sydlangeland Kommune. Stationsbygningen i sig selv var for lille, så rådhuset omfatter indtil flere tilbygninger ud over det oprindelige sporområde. I ly af træer og buske kan man dog godt tage billeder, hvor man næsten kun kan se stationen.

500 m nord for Tryggelev, ved NØRREBALLEVEJEN, åbnedes i 1926 et trinbræt med samme navn. Også her er det umuligt at genfinde banen.

TRYGGELEV station (km 20,6) står endnu. Her er der mulighed for at studere de små detaljer i murværket som f.eks. byggeåret 1910 opsat i jern og det fremskudte vingehjul i mursten indmuret mellem vinduerne på 1. salen. Ellers skjuler resten af stationen sig inde i en privat have.

500 m syd for Tryggelev åbnedes i 1926 trinbrættet ØSTERSKOVVEJEN – i dag totalt forsvundet. Kort efter kommer man til en stor frugtplantage, og inde i den kan man se LB omdannet til grusvej.



Triangelmotorvogn LB M1 trækker godsvogne i land fra færge M/F Langeland i færgelejet på havnen i Rudkøbing.
Foto: Ulf Holtrup/arkiv; Jens E. Kroman



Tv. Tryggelev station. Bemærk det indmurede vingehjul mellem vinduerne på 1. salen. Th. Nordenbro station set fra perronsiden, hvor det karakteristiske "pagode-halvtag" stadig kan ses. Fotos: Frank Nielsen

I km 22,6 lå NORDENBRO station. Stationen her har fået nyt tag, men er ellers uforandret. For første gang er der her mulighed for at komme om på perronsiden af en af de gamle stationer, og man kan se, at det oprindelige pagodelignende halvtag findes endnu. Alle stationer undt. Humble var (er) udstyret med et sådant. Dette halvtag gjorde stationerne, der var tegnet af den københavnske arkitekt Helge Boisen-Møller, temmelig enestående.

Frem mod næste by kan man endelig komme lidt væk fra hovedlandevejen og køre "bagom" gennem nogle samlinger af smågårde med de herlige navne Søndergade og Nikkestræde.

Lige neden for Magleby kirke lå fra banens åbning trinbrættet BROLØKKE (km 24,2). Fra 1912 kunne her også indskrives banepakker og lokalt stykgods, og i 1928 kom her endvidere ét sidespor. I 1951 opførtes her en pæn lille ventesalsbygning magen til den ved Møllemose. I dag er stedet ikke til at finde mere. Trinbrættet blev i øvrigt opkaldt efter herregården Broløkke, som stadig ligger 500 m mod sydøst.

1 km længere mod syd åbnedes i 1926 trinbrættet RØJLEVEJEN. Den lille grusvej, der førte fra trinbrættet og op til landevejen ud for gården med navnet Røjle, findes endnu, men banen er ellers helt forsvundet her.

Sidste mellemstation var SØNDENBRO (km 26,2). Station og pakhus findes også her endnu. Mellemrummet mellem hovedbygning og retirade er blevet bygget om til garage, men heldigvis var porten ikke lukket, så man kunne se lige ind til det oprindelige stationsskilt, som hang inden for på gavlen. Så fik man samtidig opklaret, at dervar 2,10 km til Bagenkop og 26,24 km til Rudkøbing.

Banen fortsatte nu mod sydvest, indtil den passerede over hovedlandevejen, hvorpå den drejede direkte mod vest det sidste stykke. Lige ved landevejen ses på nordsiden endnu et ganske kort stykke af banedæmningen.

28,3 km fra Rudkøbing endte den lange, sydlige gren af Langelandsbanen i BAGENKOP. Her er der kun hovedbygningen tilbage. Pakhuset i østenden og remisen i vestenden er væk. Stationen anvendes for den største del i dag som bibliotek, mens stueetagen i østenden bebos af Combust, som har opholdsrum for chauffø-

erne her. En lille ansats af kollektiv trafik er der altså stadig tilbage på stationen.

Kort efter stationen kan man stadig se, hvor havnebanen gik i form af en lille gennemskæring. Havnebanen gik fra stationen i en svag bue ned til midterkajen i havnen, hvor det til gengæld ikke længere er muligt at finde spor.

Visse persontog kørte til havnen, når der var forbindelse med SFDS' skib til Kiel, men det opførte allerede i 1914. Havnebanen blev officielt lukket i 1961, men da havde den været uanvendelig i flere år og var reelt opgivet allerede i 1958. Bagenkop er i dag en stille fiskerby. Der var mere liv, indtil Kiel-færgerne indstillede sejladsen d. 1. juli d.å. pga. ophøret af muligheden for salg af toldfri varer. Der har åbenbart ikke været noget reelt behov for transport af gods og personer (!). Nu ligger færgeleje og landgangsbroer øde hen.

På den lille del af Langelandsbanen mod Spodsbjerg var der kun én mellemstation, KROGSBJERG, som lå 2,3 km fra Skrøbelev ved den lille landsby Pederstrup. Den lille station – banens mindste – står her endnu.

Videre mod øst ad den lille bivej mod Spodsbjerg kan man følge banen i form af nogle få rester af banedæmninger lige op ad Lysmose Skov. 3,6 km fra Skrøbelev krydsede banen vejen, og her åbnedes i 1926 trinbrættet PEDERS-TRUPVEJEN. Alle spor af banen her er væk.

Efter godt endnu 1 km lå banens endestation, SPODSBJERG. Det første man ser er stationens pakhus, som i dag har fået en dør i nordgavlen, hvorover der på et skilt står "Spodsbjerg Borgerforening", så huset gør åbenbart stadig nytte.

Selve stationen står her også endnu. Den er sat pænt i stand med nyt tag og alting, men det kan skyldes den omstændighed, at den i dag er hovedkontor for Spodsbjerg-Tårs overfarten, og derfor ejes af Scandlines.

Efterskrift

I skrivende stund er der nu gået 37 år siden Langelandsbanens lukning, og det kan derfor næppe komme bag på nogen, at der ikke er så meget tilbage af den mere. Men det faktum, at alle stationerne står endnu, betyder, at det antagelig vil vare endnu en rum tid, før alt er væk.

Og så findes der altså mennesker, som kun var fem år i 1962, og som først blev ramt af "jernbane-bacillen" langt senere – og som nu drøner af sted på deres cykel og foreviger herlighederne med deres fotografiapparat ...

PS.: Langeland gør det i øvrigt ikke meget i cykelstier, og i sommerferien kan det kun anbefales at cykle på hovedlandevejen så lidt som muligt!

Kilder:

Niels Jensen: Fynske Jernbaner,
Ib V. Andersen: Langelandsbanen
Diverse årstal og andre tekniske oplysninger skyldes Morten Flindt Larsens "Banedata".
Billetter m.m. Jens Erik Kromans arkiv.



Et af de få steder, hvor man stadig kan se Langelandsbanen i terrænet, er her ved banens passage af hovedlandevejen, syd for Lindelse. Her lå trinbrættet Haugbøllevejen.
Foto: Frank Nielsen

Gardermobanen



Tekst: Erik B. Jonsen
Foto: René St. Olsen

Det norske storting vedtog den 8. oktober 1992 at bygge en jernbane som tilbringersystemet til den norske hovedstads nye storlufthavn, der var vedtaget anlagt ved Gardermoen. Hele strækningen Oslo-Gardermoen-Eids-voll var planlagt færdig til ibrugtagning samtidig med lufthavnens åbning den 4. oktober 1998, hvilket senere blev ændret til den 8. oktober af hensyn til indførelsen af de nye europæiske flykorridorer. NSB Gardermobanen AS, der blev stiftet den 24. november 1992 som et aktieselskab helejef af den norske stat ved Norges Statsbaner (NSB), fik som opgave at planlægge og anlægge Gardermobanen. I december 1996 blev det endvidere vedtaget, at selskabet skulle have ansvaret for såvel driften af selve strækningen som "Flytoget" - det kommercielle navn for de særlige togsæt (16 stk.), der trafikerer banen.

Gardermobanen er den første højhastighedsjernbane, der er bygget i Norge, og den er dimensioneret for en højeste hastighed på 210 km/h. Da det stiller store krav til alle de delelementer, der har betydning for hastigheden, såsom linieføring, sporet, sporskifter, køreledningsanlæg og signalanlæg, er totalløsningen gennemført i 20 forsknings- og udviklingsprojekter.

Gardermobanen udgår fra Etterstad (2,3 km fra Oslo S, hvorfra Gjøvikbanens spor benyttes) og er ført via Lillestrøm til Oslo Lufthavn Gardermoen og Eidsvoll. Anlægsarbejderne startede i februar 1994. Linielængden er 66 kilometer (48 km fra Oslo S til lufthavnen), og banen er dobbeltsporet med undtagelse af de sidste 3,5 kilometer før Eidsvoll. På strækningen mellem Lillestrøm og lidt syd for Jessheim løber Gardermobanen i hovedsagen parallelt med Hovedbanen, Norges ældste jernbanestrækning (Oslo-Eidsvoll, åbnet i 1854) - se kortskitsen. Sporarbejderne har omfattet bygning af i alt 130 km spor og 30 sporskifter. Til det er medgået 300.000 t skærver og 205.000 betonsveller. Skinnerne (type UIC 60) blev leveret i længder af 108 og 400 m, og de er helsvejset. Som skinnebefæstelse er benyttet Pandrol FastClip - også i sporskifter.

Der indgår tre tunneler i Gardermobaneprojektet, hvoraf Romeriksporten er den længste - 13,8 km (og dermed Norges længste). Bekkedalshøgda

Den 22. august 1999 blev Gardermobanen taget i brug i fuldt omfang - efter en til tider besværlig anlægsperiode på fem og et halvt år.



fjelltunnel er 1,6 km lang, og den såkaldte løsmassetunnel (dårligt fjeld) ved Eidsvoll er 550 m lang. Der er sprængt 2,2 mio. kubikmeter fjeld ud - hvoraf alene de 1,65 mio. kommer fra Romeriksporten.

Der har været en række alvorlige problemer knyttet til bygningen af tunnelerne, specielt i forbindelse med etableringen af Romeriksporten, hvor der i februar 1997 blev konstateret lækager inde i tunnelen, hvor det nedsvigende vand stammede fra søerne Nordre Puttjern og Lutvann. Senere konstateredes en generel grundvandssænkning i hele Østmarka-området ovenover tunneltraceen, som førte til sætningsskader på omkring 100 huse. I oktober 1997 måtte hele arbejdet standses, efter at der var fundet rester af sundhedsskadelige stoffer efter brug af tætningsmiddelet Rhoca Gil, som leverandøren ikke havde oplyst indeholdt giftstoffet akrylmid (samme kalamitet, der har stoppet anlægget af tunnelen for ny linieføring af Västskustbanan gennem Hallandsåsen i Skåne). Først efter en uendelig lang række tiltag kunne tætningsarbejderne af Romeriksporten primo marts 1999 erklæres for udført, og spor- og køreledningsarbejderne blev derefter afsluttet i rekordtempo i juli.

Tilsammen er bygget 12 større og en række mindre broer på Gardermobanen - både for krydsende veje og vildtstier, hvortil er gået 130.000 kubikmeter betong.

Signalanlæggene er dimensioneret for den nævnte højeste hastighed på 210 km/h og baseret på nyeste datamatteknik for sikringsanlæg, fjernstyring og ATC. Strømforsyningsanlægget er ligeledes af nyeste teknologi, bl.a. de to omformerstationer - og køreledningsmasterne (præmieret for "god design") er konstrueret specielt for Gardermobanen.

Der er opført en særlig Flytogsterminal, der er integreret i Oslo Sentralstasjon, hvor der ved ankomstområdet (taxi, bus og korttids-P) er bygget et

Hoveddata for Flytoget, NSB/GMB type 71

Nummereringseksempel:

BM 71.001-BMU 71.201-BFM 71.101

Akselrækkefølge:	Bo'2'+Bo'2'+2'Bo'
Maks hastighed:	210 km/h
Maksimal acceleration :	0,8 m/s ²
Maksimal deceleration:	0,9 m/s ²
Vægt:	158,0 t
Maks. akseltryk:	16,5 t
Længde:	82,1 m
Højde:	3,7 m
Bredde:	3,0 m
Antal bogier:	6
Afstand mellem bogiecentertappe:	19 m
Akselafstand i bogier:	8,7 m
Spænding og frekvens:	15 kV, 16 2/3 Hz
Fremdrivning:	3-faset asynkron motor, GTO thyristor kontrol
Antal motorer:	6
Maks. effekt:	2.645 kW
Maks. udvendigt støjniveau:	88 dBA
Maks. indvendigt støjniveau:	67 dBA



parkeringshus til 650 biler. Under gadeniveau er der direkte forbindelse til Jernbanetorget T-banestation. I terminalen er der billet- og informations-skranker for såvel Flytoget som for luftfartsselskaber. Sporene 13 og 14 er reserveret Flytog.

I Lillestrøm er stationen fuldstændigt ombygget og der er etableret sporforbindelser, så også tog på Hovedbanen og Kongsvingerbanen kan benytte sporene gennem Romeriksporten. Der er bygget ny stationsbygning og etableret en stationshal (forretningsgade), der binder bysiden og søsiden sammen under sporene. I Gardermobanens anlægsbudget er endvidere indgået opførelse af nye bygninger og anlæg af nye perroner og spor på en række stationer, der ikke betjenes af Flytoget, men af NSBs øvrige tog (IC- og lokaltog): Leirsund, Lindeberg, Kløfta, Eidsvoll Verk og Eidsvoll.

Flytogsterminalen, Oslo Lufthavn Gardemoen, er integreret i selve den elegante ekspeditionsbygning i lufthavnen. Der er to perroner med i alt fire spor på lufthavnsstationen, de to inderste for Flytoget og de to yderste for NSBs øvrige tog.

I sommeren 1998 besluttedes det at indlede trafikken på Gardermobanen fra den 27. september 1998 med et nødprogram baseret på kørsel ad Hovedbanen mellem Oslo og Lillestrøm (udenom Romeriksporten) med reduceret køreplan, da der kun var "køreplanskanaler" til to Flytog i timen mellem Asker-Oslo-Lillestrøm, med en rejsetid Oslo-lufthavnen på 33 minutter mod de planlagte 19 minutter. I et vist omfang kørtes Flytog uden stop undervejs mellem Oslo S og Gardemoen (33/35 min.!) i planer fem minutter før og efter togene i halv-times drift. Kørsel med NSB IC-tog i retning til/fra Hamar via lufthavnsstationen indledtes.

Efter at Romeriksporten endelig var meldt klar til trafik, blev første prøvetur gennem tunnelen foretaget den 2. juli 1999, og den 8. august blev den officielle åbning foretaget – således at trafikken kunne starte den 22. august 1999 i fuldt omfang, dvs. med 20-minutters drift med faste tider fra kl. c. 4.00 til over midnat mellem Asker-Oslo S og Gardemoen (med stop i Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret og Lillestrøm) (49 min.), suppleret af non-stop tog Oslo-Gardemoen (19 min.) i intervallerne ind imellem, svarende til tog hver tiende minut mellem Oslo og lufthavnen mellem kl. c. 5.30 til c. 22.00 på mandage til fredage og mellem kl. c. 12.00 til midnat på søndage. Andre NSB-tog ledes nu også gennem Romeriksporten.

En enkeltbillet med Flytoget Oslo S-Gardemoen koster NOK 140,-. Passagerer, der kører i ordinære tog, som kører på Gardermobanens strækning skal betale et tillæg herfor, hvilket er NOK 15,- for IC- og andre fjern tog og NOK 7,- for lokaltog, hvilket er en følge af Stortingets vedtagelse af, at Gar-

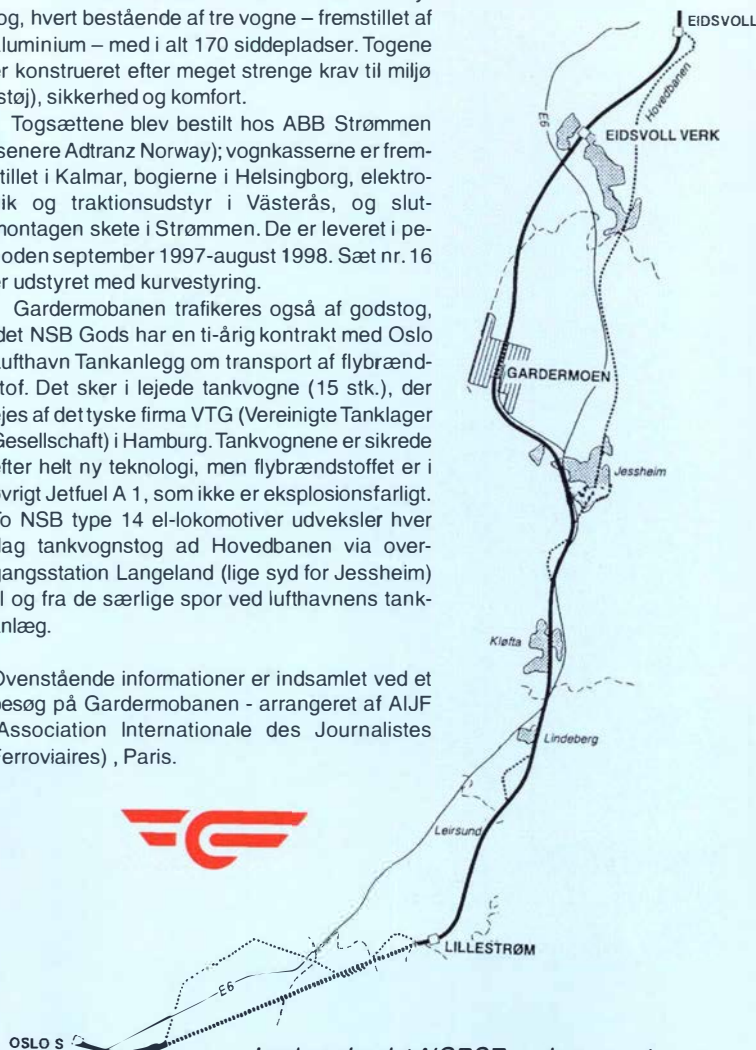


dermobanen skal være brugerfinansieret. NSB Gardermobanen AS har anskaffet 16 Flytog, hvert bestående af tre vogne – fremstillet af aluminium – med i alt 170 siddepladser. Togene er konstrueret efter meget strenge krav til miljø (støj), sikkerhed og komfort.

Togsættene blev bestilt hos ABB Strømmen (senere Adtranz Norway); vognkasserne er fremstillet i Kalmar, bogierne i Helsingborg, elektronik og traktionsudstyr i Västerås, og slutmontagen skete i Strømmen. De er leveret i perioden september 1997-august 1998. Sæt nr. 16 er udstyret med kurvestyring.

Gardermobanen trafikeres også af godstog, idet NSB Gods har en ti-årig kontrakt med Oslo Lufthavn Tankanlegg om transport af flybrændstof. Det sker i lejede tankvogne (15 stk.), der ejes af det tyske firma VTG (Vereinigte Tanklager Gesellschaft) i Hamburg. Tankvognene er sikrede efter helt ny teknologi, men flybrændstoffet er i øvrigt Jetfuel A 1, som ikke er eksplosionsfarligt. To NSB type 14 el-lokomotiver udveksler hver dag tankvognstog ad Hovedbanen via overgangsstation Langeland (lige syd for Jessheim) til og fra de særlige spor ved lufthavnens tankanlæg.

Ovenstående informationer er indsamlet ved et besøg på Gardermobanen - arrangeret af AIJF (Association Internationale des Journalistes Ferroviaires), Paris.



Jernbanelandet NORGE er dog meget mere - læs mere på de næste sider ...

På sporet af en nordisk klassiker



Af René St. Olsen & Peer Kurland

Mens en lille del af jernbanenettet i Norge med højhastighedstog og banegårdsarkitektur i gedigen hitech på mange måder er milevidt foran både danske og svenske jernbaneforhold, er Norge også jernbanekontrasternes land. Trondheim i det nordvestlige Norge byder stadig på dieselstordrift med lokomotiver og vogne, der i dag vel godt kan betegnes som forældede.

Jernbanefotografer fra hele verden retter i disse år blikket, som så mange gange før når timeglasset er ved at rinde ud, for endnu en jernbaneraitet, mod denne afsides krog af Europa for at opleve særegne og unikke jernbanestemninger. Dette kombineret med den storslåede norske naturlandskab giver absolut enestående muligheder for jernbanefotografer til at boltre sig i landskabsfotografiets udtømmelige muligheder.

Men det er ved at være sidste udkald, hvis det skal være med Di.3 som hovedaktør, for jernbanerne i Norge gennemgår i disse år en kraftigt

foryngelseskur. Forti år siden bestod en meget stor del af NSBs materiel af lokomotiver og vogne fra starten af halvtresserne - dette er med få undtagelser nu erstattet. Som nævnt holder mange af NSBs Di.3'ere stadig stand ved NSBs værksted i Marienborg i Trondheim, og enkelte af de klassiske El.13'ere har som aftægtsopgave fået en lidet flatterende opgave som rangerlokomotiver i Oslo. Trods ihærdige forsøg på at finde en egnet afløser, senest med Siemens mislykkede Di.6 konstruktion, må den mere end 40 år gamle Di.3 stadig holde for som grundpille i

Di.3 625 undervejs mellem Trondheim og Storlien ved Malvik, den 18. maj 1999. Foto: René St. Olsen

person og godstrafikken på Nordlandsbanen, Meråkerbanen og Raumabanen samt enkelte optrædender i persontog på Rørbånsbanen. Di.3'ernes virkeområde er altså stadig langt mere vidtrækkende end man umiddelbart skulle forestille sig. Fra Bodø i nord, over Trondheim, til Hamar i syd - en strækning på ikke mindre end 1.100 km hvor det altså stadig muligt at opleve et af Norges mest karakteristiske lokomotivfænomener i fuld udfoldelse som trækraft for gods-, ekspres- og persontog.

Hvordan griber man så en Norgestur an med fokus på ovennævnte? Slår man op på et kort kan man umiddelbart hurtigt miste pusten, da afstandene er ret overvældende og et hurtigt kig i køreplanen tyder ikke ligefrem på megen aktivitet. Men skindet bedrager, for der er bestemt rigeligt at se på. Som udgangspunkt vil jeg dog mene, at forudsætningen for en tur med rigeligt i "kassen", er at turen gøres i bil, med mindre man da har næsten ubegrænset tid til rådighed. Det mest tidsbesparende og absolut mest bekvemme er en af SAS eller Mærsk daglige flyvninger til lufthavnen i Værnes ca. 30 km fra Trondheim, hvor også flere af de anerkendte biludlejningsfirmaer har kontorer. Vælger man togløsningen fra København, tager turen frem og tilbage 38 timer. Er man i egen bil, er sejlturen København-Oslo en glimrende løsning. Dette kan gøres til særdeles rimelige penge og passer faktisk ret godt tidsmæssigt, da færgeren ankommer til Oslo klokken ni om morgenen. Her bør det være oplagt at kigge lidt på den tidligere omtalte Gardermobane, eller byens sporvogne og forstadsbaner. Hamar der ligger 130 km nord for Oslo er et godt første pejlepunkt for den ca. 300 km lange færd videre ad



Strækningen mellem Hamar og Elverum løber gennem et landbrugsområde med karakteristiske røde gårde. Her ses Di. 3632 ved Løten. Foto: René St. Olsen

hoved- og landeveje til Trondheim – en biltur der bestemt ikke er kedeligt, for allerede her starter den "vilde" togjagt. Klokken 15.13 returnerer dagens eneste lokomotivfremførte togpar med Di.3 til Trondheim. Kører man i god tid fra Oslo kan man evt. følge Hovedbanen, langs vej E47, hvor specielt stål-gitterbroen over Mindesund byder på flotte fotomotiver. Det kan også anbefales at være i god tid i Hamar, hvor der er mulighed for at se Di.3'eren blive vendt på den lukkede drejeskive ved remisen i sydenden af stationen (ca. kl. 13.30). Banegårdsrestauranten med dets elegante indretning er et besøg værd, dels pga. de smukke lokaler, og dels fordi den forestående togjagt til Trondheim først ender ved 22.30 tiden!. Og så er der lige Dovrebanedæmningen syd for stationen, hvor der er mulighed for at se både person- og godstog til tider med ganske korte intervaller.

Di.3 på Røråsbanen

Røråsbanen er egentlig stærk undervurderet når det gælder Di.3. Ofte er det Nordlandsbanen fokus falder på i relation til disse lokomotiver. Men det er i grunden synd, for hvorfor rejse 6-700 km nordpå i jagten på de klassiske fotomotiver af Di.3'ere på kanten af grolde fjeldsider, når Røråsbanen har tilsvarende at tilbyde. Turen fra Hamar til Trondheim går faktisk næsten hele de norske landsskabsspektre igennem og byder på masser af fremragende og ikke mindst let tilgængelige fotosteder langs landevejen. På de første 25 km mellem Hamar og Elverum kan det dog være lidt vanskeligt at nå toget mere end én gang. Banen forløber her, i et for norske tilstande, meget frodigt landbrugsområde, med røde gårde så langt øjet rækker. Der er ikke en egentlig oplagt vej at følge banen på her, og køretiden tillader ikke mere end ét fotostop.

Anderledes nemt bliver det efter stationen i Elverum og rent faktisk hele den resterende vej til Trondheim, hvor hovedvej 3 det første stykke til Rørås løber mere eller mindre parallelt med banen. Her er det kun den øvrige vejbårnetrafik der

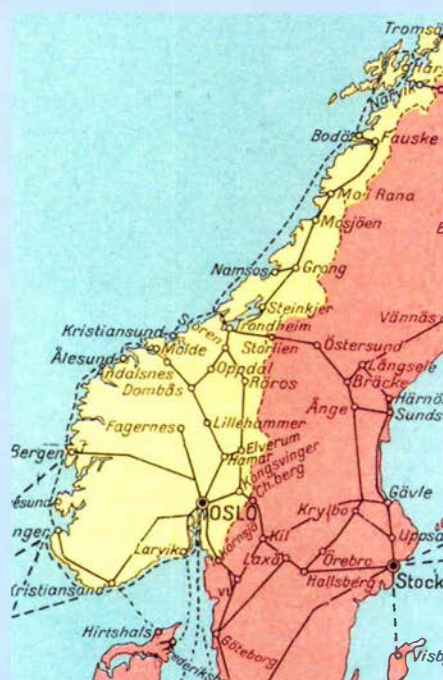


Di.3 632 hviler ud på Hamar station før det lange returløb til Trondheim, den 15. maj 1999. Størsteparten af Di.3 lokomotiverne er ikke renoveret i ende 2 og har derfor stadig det karakteristiske gitter. Foto: Kenneth Dam

sætter grænser antallet af fotos. Landskabet ændrer samtidig karakter, og byder fra nu af skiftesvis på skov og engområder i et mere kuperet landskab. Omkring Grundset får banen følgeskab af Glommaelven, og det byder i sagens natur på flotte scenerier hvad enten banen løber på den ene eller anden side af elven. De mange små stationer, hvoraf mange desværre er nedformet til standsningssted, er særdeles idylliske og bestemt et foto værd.

Mellem Elvdal og Rørås bliver landskabet mere barsk og langt mindre frodigt. Et område der på visse stræk godt kunne minde en del om den øvre del af Nordlandsbanen. Det videre forløb fra Rørås til Støren er meget afvekslende. Specielt er stykket efter Haltdalen utroligt flot, da bane og vej forløber side om side helt op af Gaulaelven med bunkevis af fotomuligheder. På Støren station nås den elektrificerede Dovrebane, ad hvilken Di.3 løbet kører de sidste ca. 25 km ind til Trondheim. Alle øvrige persontog på Røråsbanen fremføres af motorvognssæt type 92.

Di.3 632 er den 15. maj 1999 undevejs nordpå ad Røråsbanen, ved Alvdal. Mange af NSBs persontog er som pakkvognen her forrest stadig at finde i det gamle design. Foto: René St. Olsen





Di.3 631 på Raumabanen undervejs mod Åndalsnes ved Bjorli, den 22. august 1998. Foto: Peer Kurland

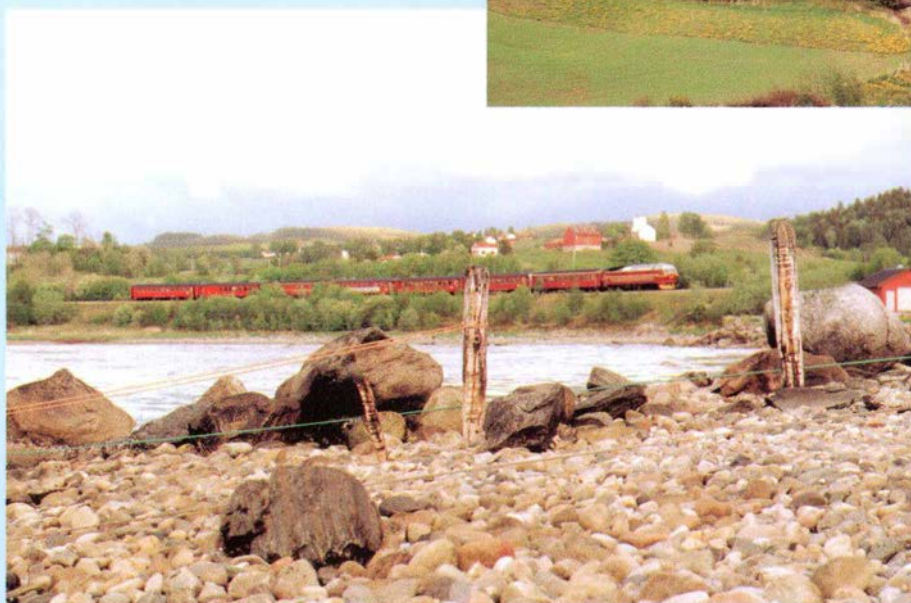
Di.3 på Raumabanen

På Raumabanen, som er betegnelsen for den 114 km lange strækning mellem Dombås og Åndalsnes, anvendes Di.3 stadig i alle personførende tog. Det drejer sig om 3 togpar dagligt. Udover de 2 returløb med dagtog køres der alle nætter, dog ikke natten mellem lørdage og søndage, et nattoget som medfører en gennemgående sovevogn til/fra Oslo. Denne bliver mellem Dombås og Oslo befordret i Dovrebanens nattoget. På søndage fortsætter en stamme som personførende tog mellem Dombås og Trondheim af hensyn til udveksling af Di.3 og vogne. Modsatte vej foregår som tomt materiel. Normalt fremføres godstogene på Raumabanen nu af Di.8 og det må bemærkes, at der også køres søndag aften på grund af postbefordring.

Banen byder på mange gode fotomuligheder, især hvis man er til "dramatiske" landskaber. På det meste af strækningen følges elven, som har lagt navn til banen – hvilket, alt efter årstiden,

Mellem Trondheim og Stjørdal løber banen smukt ind og ud langs de mange bugte.

Di.4 lokomotiverne ses for det meste i de lange persontog på Nordlandsbanen. Fotos: René St. Olsen

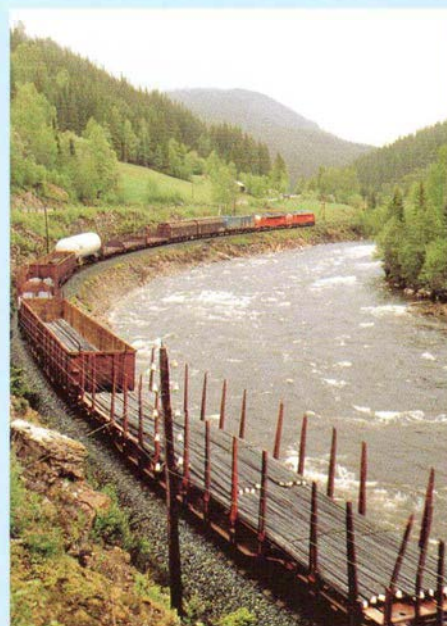


giver mulighed for en række motiver med "brusende" elv. To steder krydses elven på broer; den mest kendte er Kylling Bro, hvorfra der er muligt at iagttage tre forskellige niveauer på banen idet denne passerer en vendetunnel. Desværre er det efterhånden svært at få det perfekte motiv af broen, da bevoksningen igennem årene er blevet temmelig højt og derfor skjuler det meste af de imponerende bropiller. Endvidere skal der og-så forceres hegn og marker, hvis man vælger at tage sine billeder fra den side hvor europavejen løber, og hvor det bedste motiv trods alt er.

Den anden bro er mere fotogen, men ikke så stor. Den befinder sig 3 km fra Bjorli (mod Åndalsnes), der er den ene af de 3 tilbageværende mellemstationer.

På de første 57 km falder banen 75 m til 574 meter over havet og på de sidste 57 km er der et fald på 570 meter, hvilket gør at banen, især på den sidste del, er omgivet af bratte fjeldsider, og der er her mulighed for at få toget sammen med evig sne på Romsdalsfjeldene.

Generelt er banen let tilgængelig i bil, da europavej 136 følger banen på hele strækningen. På grund af den tætte vejtrafik, især i turistsæsonen, skal man dog ikke påregne at kunne "jage" toget. Man bør i stedet udvælge sig det bedst mulige motiv på strækningen og så koncentrere sig om dette. Med kun 2 persontogspår i dagslys kræver Raumabanen megen tid, hvis man har ambitioner om at fylde en hel film. Hurtigt lærer man at sætte pris på de serveringssteder, som findes langs vejen og som kan benyttes til at udfylde ventetiden. Men bør man besøge Åndalsnes før nattogets afgang. Her kan man føle sig hensat til 60'erne, da både stationsbygning, vogne og lokomotiv giver en sammenstøbt helhed fra denne periode.



Den 20. maj. 1999 var Dovrebanen lukket og godstogene måtte føres via Rørbånsbanen med Di. 3. Her ses 619 og 621 ved Bjørgen. Foto: René St. Olsen

Kort om Trondheim

NSBs værksted Marienborg i Trondheim er bl.a. hjemsted for Di.3 og Di.4 lokomotiverne. Her udføres ud over det almindelige vedligehold også hovedrevisioner på størsteparten af NSBs diesellokomotiver. Det er forholdsvis nemt at få adgang til værkstedet. Det er dog en god idé at søge om tilladelse hjemmefra, evt. via telefax. Værkstedet vil i de kommende år gennemgå en omfattende reduktion, hvor ca. halvdelen af de nuværende



arealer bliver solgt fra. I takt med at lokomotivparken er blevet stærkt reduceret er der ikke længere brug for så store værkstedsfaciliteter, specielt ikke når NSB i de kommende år for leveret et stort antal togsæt af typen "Talent" til afløsning for størsteparten af de diesellokomotivfremførte persontog. Efter fiaskoen med Siemens Di.6, har man i Marienborg lavet en nødplan, hvor de 12 bedste Di.3'ere gennemgår en levetidsforlængelse, så disse fortsat kan varetage godstrafikken på Nordlandsbanen frem til år 2005, hvis man da ikke inden finder en egnet afløser.

Stationen i Trondheim er der ikke meget at skrive hjem om. Bygningen er en usædvanlig grim betonklods, blottet for den mindste charme. I vestenden af stationen bør man dog kigge på den tosporede vippebro på Dovre/forbindelsesbanen til Marienborg, hvor udvekslingslokomotiverne til

og fra banegården passerer. Nordlands- og Meråkerbanens godstog har ikke samme rute ud af byen som persontogene, idet disse kører over en flot gitterbro via Lerkendal. Der er masser af overnatningsmuligheder i Trondheim, hvoraf specielt vandrehjemmet Rosenborg kan anbefales. Har man mulighed for det, bør man også bruge et par timer på byens hyggelige spor-vognsline, der udgår fra St. Olavsgade tæt ved trinbrættet Skansen.

Meråkerbanen

Meråkerbanen er navnet på strækningen til den svenske grænse i Storlien. Denne udgår i østenden af stationen i Trondheim. Banen kan deles op i to afsnit. De første 28 km til stationen i Hell, hvor Nordlandsbanen grener fra, deler Meråkerbanen trafik med denne, hvilket er ensbetydende med en både varieret og rimelig intensiv toggang, specielt da Trønderbanens motorvognssæt supplerer fjerntogene. Strækningen forløber meget smukt langs vandet, ind og ud af bugtene langs kysten, med et utal af fotomuligheder. Den gamle landevej løber mere eller mindre parallelt med banen, så det er forholdsvis nemt at flytte sig hurtigt mellem fotostederne. Man bør holde sig langt væk fra den nye hovedvej mellem Trondheim og Stjørdal, når man bevæger sig frem og tilbage langs denne del af banen, ellers kan det hurtigt løbe op i mange bompenge!

Efter Hell forlader strækningen både kysten og Nordlandsbanen og begiver sig gennem et flot dal- og slugtstykke side om side med Stjørdalselven op til stationen i Gudå. Her er specielt jernbanebroen i østenden af stationen særdeles fotogen (se forsiden), men selve stationen er bestemt heller ikke uden evner. Denne og stationen i Kopperå er døgnbetjent, da strækningen fra Hell stadig ikke er fjernstyret, dette betyder at stationspersonalet stadig benytter signalfag til afvikling af trafikken! Den sidste del af strækningen op til den svenske grænsestation i Storli-en er meget svær at angribe, da der næsten ingen veje er i dette område. Stationen i Storlien er meget anderledes end resten af banen.



SJ Rc 3 1046 er netop ankommet til Storlien den 19. maj 1999 og Di.3 625 holder klar til at overtage toget det videre af Meråkerbanen til Trondheim.

Foto: Henrik Sørensen

Dette skyldes ikke alene, at vi nu er havnet i Sverige, men også at eldriften begynder her. Det er her muligt at få det klassiske billede med Di.3 og Rc-lok side om side. Man bør aflægge den overdækkede drejeskive et besøg når Di.3'en vendes for returløbet til Trondheim, der oftest forgår med solo-maskine. Man kan undre sig over disse tom-løb. Hvis man satte en enkelt personvogn bag disse lokomotiver kunne antallet af persontog fordobles. Persontrafikken er gået lidt op og ned de seneste år og består i dag af to InterNord-tog med svensk vognmateriel. Godstrafikken afvikles hovedsageligt med Di.8 lokomotiver.

Nedre afsnit af Nordlandsbanen

Banens længde på 728 km og de få tog, gør Nordlandsbanen vanskeligt at indarbejde i en normalt fototur. Og hvis man kan leve med ikke at få det kendte billede, når Di.3'eren krydser Polar-cirklen, kan de karakteristiske scenerier fra det nordlige stykke som tidligere omtalt også findes bl.a. på Rørbåsanen. Godstogene frem-

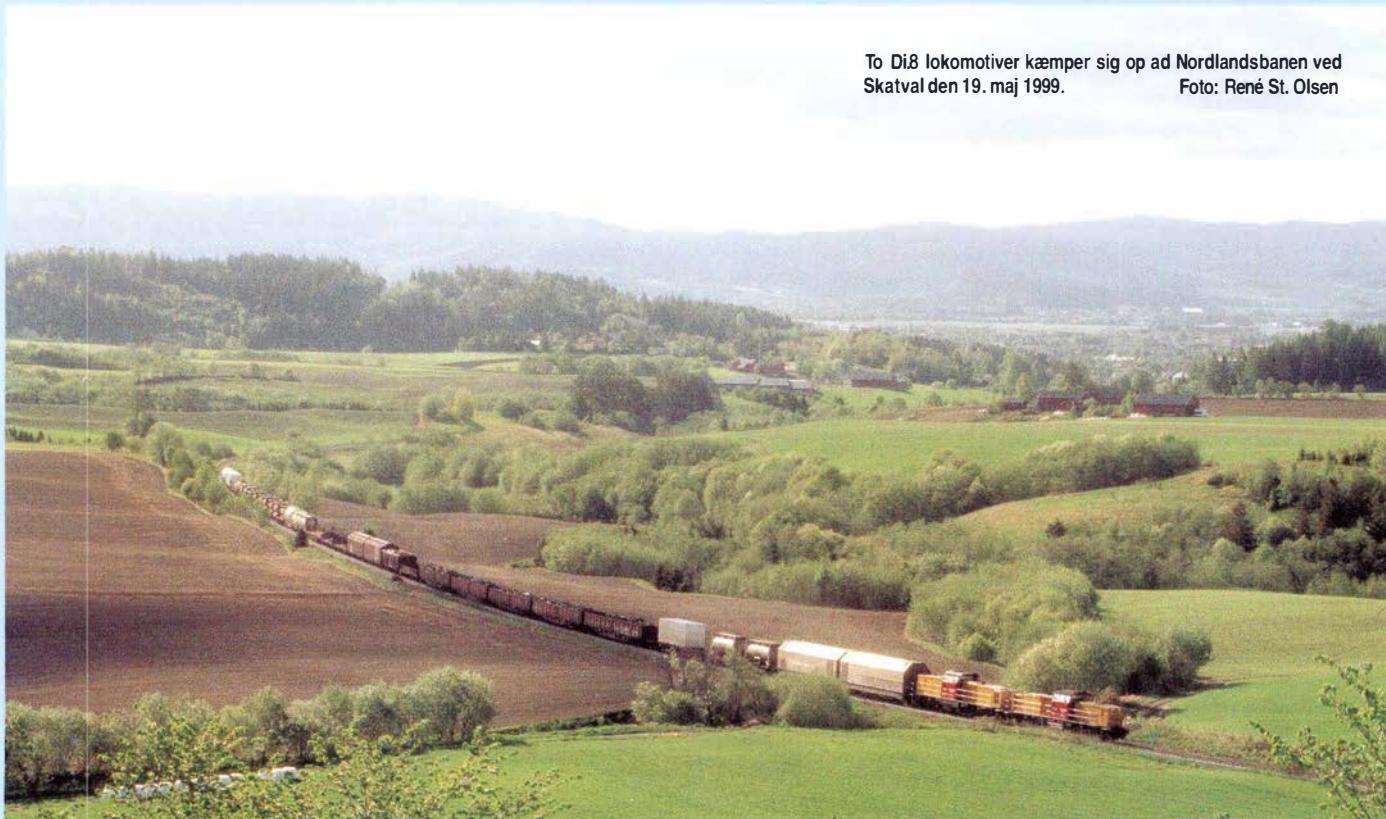
føres i reglen af Di.3 eller Di.8 i to- eller tre-spand. Kun sjældent ser man Di.4 i disse tog, da Di.4 lokomotiverne normalt er at finde i fjerntogene. De lokale persontog veksler mellem brugen Di.3 og Di.4. Det er en oplevelse i sig selv, når lokomotiverne arbejder sig op gennem de mange skrap-pe kurver og stigninger.

Efter at banen grener fra i Hell løber denne videre langs kysten mod Stjørdal, og går herfra igen videre op mod Levanger, gennem et smukt og et for området karakteristisk dal landskab. På denne del af Nordlandsbanen betjenes stationerne også af Regionstog type 92. Også Nordlandsbanen stationer har et nostalgisk præg, med ind og udlæsning af rejse- og ekspressgods. Det specielle ved stationsbygningerne på denne del af strækningen er at de er opført i noget nordmændene kalder "nationalromantisk stil" hvilket bør opleves.

Gør alvor af det, og tag til Norge næste sommer for en række uforglemmelige jernbane og naturoplevelser. Rigtig god fornøjelse.

To Di8 lokomotiver kæmper sig op ad Nordlandsbanen ved Skatval den 19. maj 1999.

Foto: René St. Olsen



Boganmeldelser



My, Mx & Di3 kører videre

...en video om Nohabs GM-lok

Produceret af Bild-Dressinen/Videofinkan

60 min. HiFi-Stereo, Kr. 220,-

Antallet af videoer om jernbaner er i kraftig vækst, og kvaliteten bliver naturligvis bedre og bedre, når producenterne og fotograferne får erfaring i det relativt nye medies styrke og svaghed. Videofinkans seneste video på 60 min i hifi/stereo, koster kr. 220,- og viser glimt af diverse GM-lokomotiver i såvel Danmark, Norge, og ikke mindst Sverige. Optagelserne er rimelig aktuelle, og alle optaget af Erik Forss, der er kendt som en stilsikker fotograf, der ikke ryster på hånden. Og flere af optagelserne er da også ganske fremragende og vidner om et stort forarbejde og planlægning ... fx det at følge Di3 i snestorm i Norge. Lydsiden er af-dæmpet, korrekt, og ind i mellem ledsages billederne af informativ tale på dansk. Informationerne er tydeligvis oversat fra den originale svenske version, og man studser umiddelbart over udtryk som "der gøres rundgang" (omløb) og "lokende" (fører-rum).

Det er svært at afgøre, hvilket medie der er stærkest, når det gælder dokumentation af jernbaneforhold, bogen eller videoen. Hvert medie har sikkert sin målgruppe. Selv vil jeg nok oftere tage en GM-bog ned fra reolen end sætte videoen i maskinen. Med nye optageteknikker vil varesortimentet blandt videoer givetvis eksplodere. Man kunne ønske, at kvaliteten ville følge med, således at skarp-hed, farvebalance, komposition og aktualitet var mærkevarer. "My, Mx ..." har mange kvaliteter, især unikke svenske optagelser, men der er også tomgang. At videoen er materielfikseret vil for de fleste nok være et plus, men det ville nu klæde mange nyudgivelser, om der blev ofret mere båndplads til fx infrastruktur, stationsmiljøer, jernbanepersonale etc.

Jan Forslund

Sæbybanen

– Historiske træk og fortællinger

Af Arnold Andersen

144 sider, rigt illustreret i s/h og farve, format 20,5 x 21 cm.

Forlaget Nord-Press, Dronninglund. Kr. 178,-

Jernbanelitteraturen fortsætter med at flyde i en lind strøm ind på det danske bogmarked. Senest er udkommet en bog om Sæbybanen, hvor driften indstilledes for mere end 30 år siden, helt nøjagtigt den 31. marts 1968. Bogen er, ligesom den i sidste nummer af Jernbanen anmeldte "Livet ved Banen", en helt anden type jernbanemonografi, end dem vi er vandt til. Forfatteren Arnold Andersen er nu ikke ukendt i vor interessekreds, for han har tidligere bl.a. begået "På sporet af Svendborg-Nyborgbanen". Hans nye bog "Sæbybanen – Historiske træk og fortællinger" er formuleret i en behagelig prosastil, både i gennemgangen af banens historie og det rullende materiel. Arnold Andersen skriver meget medlevende om, hvordan banen gennem en generation eller mere måtte kæmpe for at overleve og om perioden, hvor alle vidste, at det bar mod nedlæggelse – og med en stænk af vemod om det sidste tog i Vendsyssel. Det meget righoldige billedmateriale er fortræffeligt, i sig selv hele bogens pris værd.

Bogens sidste del, som vil gøre den salgbar i de lokalhistorisk interesserede kreds, er helliget en snes af banens medarbejdere, bl.a. lokomotivføreren, trafikleven, ekspeditricen, togføreren og

rutebilchaufføren, der fortæller både om dagligdagens og de specielle hændelser med stor indlevelse. Man kan ikke lade være med at undres over, hvor meget livsvilkårene er ændret her i landet i de sidste 50-60 år. "Sæbybanen" er 144 siders læsestof egnet for lænestol og forfriskende anderledes. Jeg må gøre indsigelse mod en enkelt detalje i bogen, jeg tror lokomotivfører Willy Ladefoged husker galt, når han påstår, at en "kongevogn" sammen med en CIWL-sovevogn var indlemmet i værneamtsgeneral Georg Lindemanns salontog. Mon ikke det var DSB AZ 375, der oprindeligt blev specielt indrettet til hans forgænger, general Hermann von Hanneken!

"Sæbybanen" kan købes hos Jernbanebøger, boghandlere eller direkte hos forlaget, jf. ovenfor.

Erik B. Jonsen

Læserne skriver ...

Almindelig hensyntagen under jernbaneudflugter og udstillinger, eller det lokomotiv, man ikke kan se på fotografiet!

Dette kan godt af andre blive udlagt som et jammerkatalog om ikke at tage hensyn til andre, en løftet pegfinger eller bedrevinden. Og det er det sikkert også. Det er helt klart mine personlige oplevelser og meninger og dermed ikke en officiel holdning fra nogen klub, museum eller forening. Det handler om de få jernbaneentusiaster, der gør livet surt for andre og ikke mindst, derigennem giver jernbaneinteressen som helhed et dårligt rygte, da alle bliver sat i samme bås under det noget negativt ladede udtryk som "Train-spotter" = påtrængende, enfoldig og ensopret jernbanetosse. Der er helt sikkert andre, der har en anden opfattelse, og sådan er vi heldigvis så forskellige.

Mine oplevelser startede helt tilbage som stor dreng i midten af 60'erne, da jeg deltog i de senere så berømte ture, "Farvel til H-, S-, C-maskinen og De gamle lyntog" osv. arrangeret af DJK.

Det jeg husker mest fra dengang – foruden oplevelsen med damplokomotiverne når de kunne ses – er desværre alle de tilsyneladende nødvendige formaninger vi udflugtsgæster fik fra turlederen, den fremføringsansvarlige eller lokomotiv- og togpersonalet, om at passe på ved sporene, holde dørene lukkede i under kørsel, ikke sidde med benene ud af ECO-vognen under kørsel mv. Der var altid nogen, der ikke hørte efter eller måske bare var ligeglade, da det var meget "vigtigt" for dem, at få taget lige det billede hér og nu fra den bestemte vinkel. Jeg gjorde det også, men blev "sat på plads" på første tur af ældre og mere erfarne og kunne faktisk allerede derefter se ideen med at tage hensyn. Andre gange havde turlederen efter megen råben og besvær fået lavet en fotolinie, og alle var klar, hvorefter de sædvanlige personer dukkede op foran linien, helst inden for frispør i togets køreretning eller stående i modkørende hovedspor. Jeg er sikker på, at jeg kan lave en billedkavalkade over temaet "På sporet af 60'erne med lokomotiver man ikke kan se for fotografer i forgrunden", og i denne kategori er der sikkert mange der kan deltage, hvis DJK eller andre arrangerer en sådan konkurrence!

Helt ærligt, det blev for meget, og jeg stoppede. Heldigvis var der andre måder at dokumentere dampens sidste dage på. Det blev gjort alene, sammen med en kammerat på Otto Bussesvej eller ude på strækningerne via cykeltransport, men det almindelige sociale samvær med ligesindede manglede, ikke sandt? Helt frem til 1985 varede pausen som deltager i klub- og foreningsarrangementer. Tingenes tilstand måtte da have ændret sig ikke? Men ak – igen set fra min vinkel – intet

var ændret, snarere tvært imod. Foruden almindelige forgræfere var der nu kommet en tilgang af video- og lydfolk, hvorfor al tale var bandlyst. Men jeg bør dog også bemærke, at heldigvis langt de fleste prøvede at tage hensyn, lige ind til de sædvanlige havde fået lavet så meget ravage, at anarkiet tog over. Hvad gjorde man så – jo, man satte sig i observatørens rolle, og det var ikke kedeligt. Godt nok ingen billeder i kassen, men en hel masse smil, når en fotokæde med 15 fotografier væltede over hinanden!

Mine sidste oplevelse var nær ved at ødelægge min og andre tjenestegørendes "stille sig til rådhed", når der er udflugt for klubber/foreninger eller udstillinger. For at bruge Winston Churchill lettere omskrevet: "sjældent har jeg set så mange gøre det så svært for så få at få gennemført så meget".

Før disse store arrangementer bliver der brugt hundrede af mandtimer på planlægning, ændring af tjenesteplaner, tilpasning af frihed, omlægning af ferie, for slet ikke at tale om den økonomi der skal afsættes, for at det hele skal være i orden til dagene til glæde for alle jernbaneinteresserede. Selvfølgelig skal der kunne handles "fra sadlen", og man ved godt, at alt måske ikke lige går efter planerne, da evt. forsinkelser eller ændringer i de almindelige- som særtogsplaner kan få indflydelse, men frivillige som tjenestegørende stiller op alligevel.

Af hensyn til gæsternes- og den almindelige sikkerhed, bliver der trukket hegn mod hovedsporene, der opsættes skilte og oversigter med tider, henstillinger og advarsler bliver udleveret til alle besøgende. Ligeledes bliver der afholdt møder med turlederne om, hvor megen tid de skal bruge til de forskellige ting, de ønsker der skal foregå. Alligevel overtrædes hegnene så plantog må advares, de sædvanlige fotografer står i vejen, således at der må rangeres til helt ud på morgenen for at få tingene på plads, og turlederens planer må ændres. Uagtet udleverede oversigter med tider og henstillinger fra turlederne forbliver man med at fotograferer eller stå i vejen, selvom ekstra tid er lagt til. Når så endelig opstilling til næste dag kan påbegyndes, råbes der efter tjenstgørende af video- og lydfolk og almindelige fotografer, når de prøver at udføre det nødvendige arbejde under hensyntagen til andres- og egen sikkerhed. Det er ikke lige motiverende at udføre et pålagt stykke arbejde, når man bliver skældt ud på alle Europas sprog, mens man bort rangere store lokomotiver, nogle ovenikøbet uden radio og med udenlandsk fører. Det er virkelig "spændende" at være lods, fører eller rangist, når der hele tiden løber fotografer rundt i de døde vinkler foran eller ved siden af maskinen. Enhver mislyd får en til at stifte og tænke, hvad skete der nu, og når man kontrollerer, så samtidig få at vide, at man bare skal stikke hovedet ind ad vinduet igen, "for der fotograferes altså her for hel ...!"

Derfor kære venner, der føler sig tråd over tæerne ved dette lille "opkast". For at undgå at andre kan blive deltagere i den eventuelle konkurrence om "lokomotiver, der ikke kan ses på foto på grund af fotografer i forgrunden", lær at tage hensyn til andre, overhold de skrevne- som uskrevne spille-reglerne, henstillinger og forbud og accepter de tjenestegørendes arbejde. Sidstnævnte udfører det jo til glæde for alle jernbaneinteresserede – frivilligt! En eventuel ulykke kan måske få konsekvenser – ikke alene for den forulykkede – men også for jernbanearrangementer som helhed. Og det skulle jo nødt sige, for vi skal jo alle sammen nyde jernbanehobbyen, hver på den måde vi synes bedst om og i samarbejde med andre!

Steffen Dresler



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).
Bramslykkevej 61, 1. th., 2500 Valby

Kenneth Dam
Vestre Stationsvej 45, 2960 Rungsted Kyst

Peer Kurland
Rådmandshaven 15, 3. th., 4000 Roskilde

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 Mariager

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

Jernbanens arkiv
Frank Nielsen
Brunevang 56, 1. th.
2610 Rødovre

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, DSB, Bo Lindhardt, Ole Lennarth, Jan Agersten, Morten Sigaard, Mark xxxxxxx

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 fejlede ekspeditioner og fejlede eksemplarer sker ligeledes hertil. Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

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

Deadlines for kommende numre:

06/99: Mandag den 8. november 1999
01/00: Mandag den 3. januar 2000



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, udflygter, 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 UNIBOKKK,
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.: 4 77 2 55 39

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- ▲ Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk,
tlf.: 49 19 42 35
- ▲ Poul Kaspersen, Østergade 24, 3200 Helsingør,
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 småsporsmateriel)

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 Bramming og Herning

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.: 96 31 00 98
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

Dobbelt op!

**Prøv de nye dobbeltdækkertog
mellem Fredericia og København**



2 etager. Flere sæder. Mere plads. DSB gør det nu dobbelt så spændende, at rejse tværs over Danmark.

Giv dig selv en ny rejseoplevelse. Få togets køreplan på nærmeste DSB station eller på DSBs homepage: www.dsb.dk.

Fra september 1999 til april 2001 har DSB lejet et splinternyt dobbeltdækkertog fra det schweiziske jernbaneselskab SBB.

DSB hvis tiden er vigtig

