

Jernbanen

December 1999 Nr. 6 Pris kr. 60,-



Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Ny bog om Færøskibet „Tjaldur“

I 1953 leverede Ålborg Værft passagerskibet „Tjaldur“, der i de følgende år kom til at udgøre Færøernes „livsnerve“ til Danmark.

Nu har Forlaget Nautilus udgivet en bog om skibet. Bogen, der er skrevet af Bjarni Ákesson Filholm, er på 88 sider i A4-format, med stift bind og rigt illustreret. **Pris kr. 230,-**

Vi forhandler også en række færgebøger på engelsk, udgivet af „Ferry Publications“:

Winston Churchill. 32 sider om DFDS-passagerskibet, mange farvebilleder. **Kr. 68,-**

St. Germain. 32 sider om den elegante jernbanefærge fra Helsingør. **Kr. 68,-**

DFDS - The Fleet. 56 sider, mange farvebilleder. Om skibene hos DFDS og Tor Line i dag. **Kr. 110,-**

Alle priserne inkluderer forsendelse i Danmark.

Bøgerne kan bestilles hos: Forlaget Nautilus, H.P. Christensensvej 18, 3300 Frederiksværk eller ved at indbetale det relevante beløb på giro 1 685 3569 (samme adresse - husk at angive hvilke bøger du bestiller på talon til modtager).

Ny video film fra KOW Studie

Engelske Veteranjernbaner:

En film fra „The Bluebell Railway“, „The Great Cockcrow Railway“ og „The Romney, Hythe, Dymchurch Railway“. En ny og anderledes film fra et spændende Jernbaneland. Varighed omkring 45 minutter. **Pris 225,- kr.**

Andre videofilm, Smalfilmoptagelser:

Damp i Danmark 1, 225,- kr.

Damp i Danmark 2, 225,- kr.

Jernbaneforbindelsen Nyborg - Korsør, 225,- kr.

Førerrumsoptagelser:

Jernbanestrækningen Vojens - Haderslev, 198,- kr.

Jernbanestrækningen Padborg - Kolding, 198,- kr.

Jernbanestrækningen Århus - Odense, 198,- kr.

Derudover CD:

Damp i Danmark 1, 149,- kr.

Damp i Danmark 2, 149,- kr.

GM Europa 1, 149,- kr.

Alle priser + forsendelse.

Ring eller skriv til:
KOW Studie
c/o Martin Nielsen
Beatesmindevej 62, 1 tv
DK 9210 Ålborg SO
98 14 16 90
kowmfn@post7.tele.dk
www.kow.dk

Vores produkter forhandles også af Trinbrætterne.

Al den snak om trafikpolitik - Nye organisationsstrukturer kræver også penge

Det er ganske naturligt, at den vigtige diskussion om den kollektive trafik optager megen plads i medierne. Jernbanens læsere har naturligvis specielt interesse i udviklingen af trafikken på og ikke mindst de fremtidige investeringer i det danske skinnenet. Man hører og læser om nye tiltag, der skal få flere til at benytte den kollektive trafik, men samtidig truer politikerne hele tiden med sparekniven. Det kan være svært at forstå.

Nye strukturer for jernbanedriften drøftes og nye operatører dukker op i takt med liberaliseringen af jernbanetrafikken i EU. Midt i hele denne virak søger Banestyrelsen, DSB og privatbanerne at få skabt grundlag for ikke bare at kunne fortsætte med deres nuværende trafikudbud, men også en forøgelse og fornyelse. Det går imidlertid galt, når der fra politisk side med relativt korte mellemrum udsendes nye signaler om, hvorledes man nu mener at have fundet den rigtige løsning for fremtidig jernbanedrift i Danmark.

Der er ikke noget specielt nyt i ovenstående, men under overfladen sker der alligevel en udvikling på det jernbanemæssige trafikområde, som politikerne måske burde se lidt nærmere på, nemlig de operatørernes side for et godt tilbud om såvel dring. Senest har DSB baner omkring den 1. man vil indlede et tættere samarbejde med henblik på både person- og godsområdet fra år 2000. Målet er en bedre udnyttelse af de fælles ressourcer til gavn for kunderne.



For persontrafikens vedkommende vil et kommende samarbejde mellem DSB, Vestbanen og Lemvigbanen formentlig betyde en bedre trafik med flere direkte forbindelser i Vestjylland. Rejsetiden vil blive reduceret ved en forøget frekvens af togafgange. Resultatet skulle blive kortere ventetider på stationerne samt ved skift til den øvrige kollektive trafik.

I flere år har DSB Gods, Hirtshalsbanen og Skagensbanen drøftet den fremtidige godstrafik på skinner i Nordjylland, og et tættere godssamarbejde vil uden tvivl betyde et bedre produkt til fordel for såvel eksisterende som nye godskunder. Godstrafikken til og fra yderområderne kan uden tvivl gøres bedre, og netop derfor er det nu alle privatbanerne i Jylland, der sammen DSB Gods har nedsat en arbejdsgruppe, der skal belyse mulighederne for et fremtidigt samarbejde. Skagensbanen har siden begyndelsen af 1990'erne haft rimelige godstransporter, og senest i 1999 har Lemvigbanen skaffet sig aftaler om transport af gods i samarbejde med DSB. Bygges der videre på sådanne koncepter, vil mere gods uden tvivl kunne flyttes fra landevej til bane.

DSB har lanceret konceptet „Gode tog til alle“ ud fra ønsket om at kunne tilbyde kortere rejsetider, større komfort og et bedre miljø. Pendlerne har krav på, at politikerne støtter dette med de nødvendige bevillinger, men til gengæld må man også sikre, at der menes gode tog til alle. Her tænkes på, at trafikken i de tyndt befolkede områder, herunder privatbanerne, også skal tilgodeses. Netop fra disse områder kommer en række pendlere, der enten rejser langt og ofte med togsift eller er afhængige af, at den kollektive trafik ikke forringes yderligere i morgen- og aftentimer.

Hvad konsekvenserne af det trafikforlig, som politikerne netop i dag har indgået, er det for tidligt at vurdere noget om. Dog må man håbe på, at ændringen af bl.a. organisationsstrukturen for privatbanerne, der skal overføres til amterne, ikke betyder en yderligere udsultning/manglende investering i yderområdernes jernbanetrafik.

Jeg går ikke ind for, at „de krumme agurker“ afskaffes på det danske jernbanenet!

Godt nytår!

Ole-Chr. M. Plum

Forsiden:

Den 10. november 1999 blev Øresundstogene præsenteret for pressen hos leverandøren ADTranz i Västerås. DSBs Adm. direktør Henrik Hassenkam ses her ved førerpinden på sæt 4501. Foto: René St. Olsen

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Nr. 6 December 1999

Lars Rønnow Larsen



Banestyrelsen	4
DSB	7
Privat / industribaner	11
Færgefart	13
Udland	14
Veteranbaner	16

Min sære bane

Nyd den stemningsfulde beretning fra de glade dage på Hareskovbanen i 60' og 70'erne. Forfatteren Jørgen Pagh beretter om sine barndomsår ved banen.

Side 20



Et liv på maskinen

Følg med i en lokomotivførers spændende beretning om sit lange 45-årige liv ved banerne. Et liv der har budt på mange oplevelser, bl.a. kørsel med uindbudte gæster på maskinen.

Side 28

Lokomotivombygning i København	17
De nye Øresundstog	18
Hareskovbanen	20
Byggeplads Frederiksberg station	26
Et liv på maskinen - del 1	28
Lokomotiv bedemanden	34
Tættere på Skåne	36
Berlin - „Hauptstadt der DDR“	38

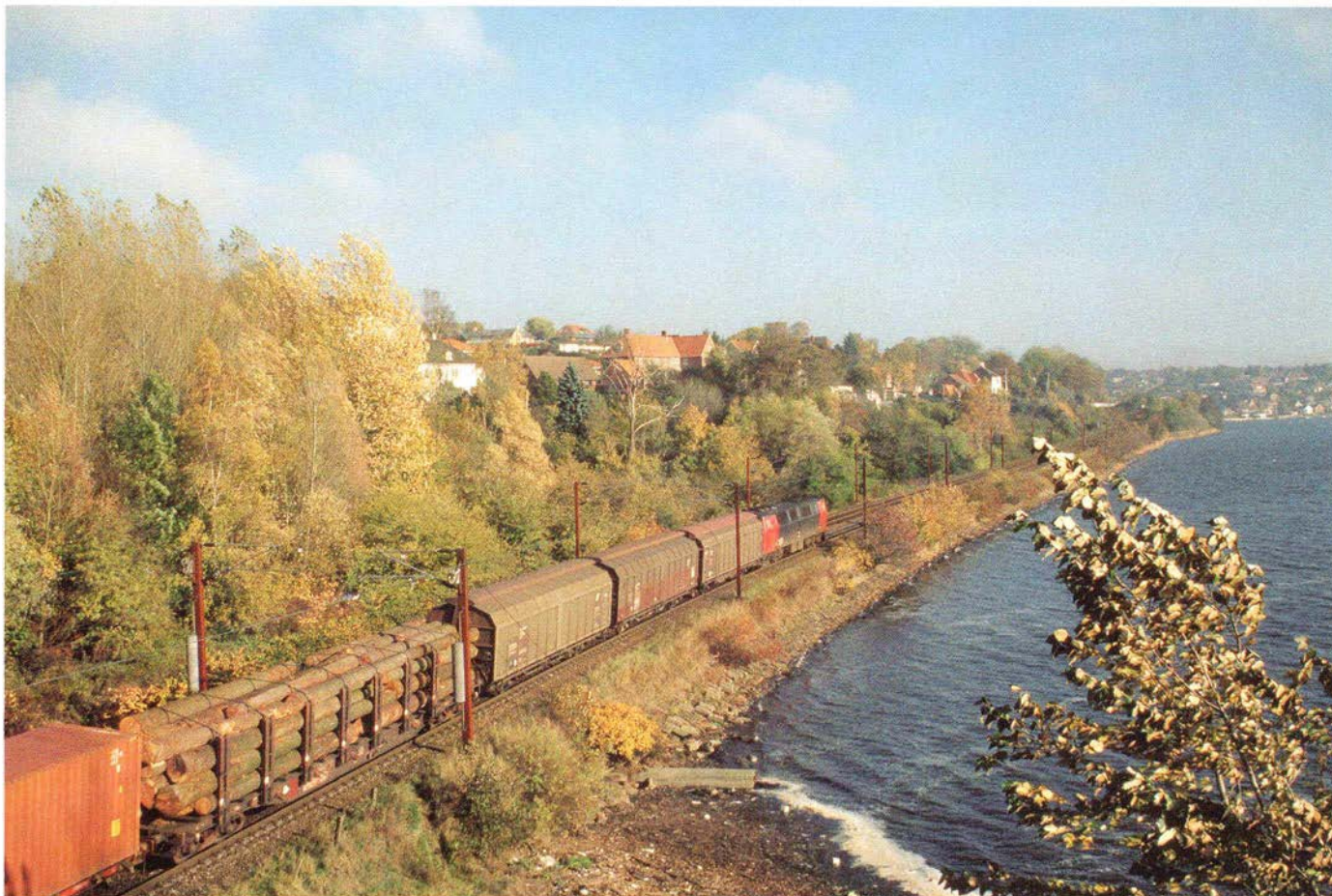
Tættere på Skåne

En appetitvækker til nye jernbaneoplevelser i Skåne, der om seks måneder kun ligger 30 minutter borte.

Side 36



Peer Kurland



I de flotteste efterårsfarver ses MZ 1405, den 30. oktober 1999, ved Kolding Fjord.

Foto: Ole Jensen

Operatører på banen

Banestyrelsen kunne den 10. december give en række jernbaneselskaber meddelelse om resultatet af deres ansøgning om adgang til den danske stats jernbanenet med virkning fr.o.m. den 2. juli 2000. Efter ansøgningsfristens udløb den 29. maj i år har Banestyrelsen Trafik arbejdet med at indpasse operatørselskabernes kørselsønsker i det samlede kapacitetsbillede. Der har været forhandlingsmøder med samtlige ansøgere om bl.a. materiel, tidsmæssige ønsker, sikkerhedsgodkendelser og terminalbehov, som i aktuelt omfang senere er afstemt med Øresundskonsortiet og Banverket.

Følgende selskaber har fået tildelt kapacitet som fri trafik (ikke støttet kommerciel trafik):

DSB: København-Øresund-Ystad, 10 passagertog dagligt.
 DSB/SJ: Sverige-Øresund-København, 16 passagertog (X2000) dagligt.
 DSB: Hele banenettet ca. 150 godstog dagligt, svarende til aktuel produktion.
 HFHJ: Hillerød-København Gb, 2 godstog dagligt.
 LJ: Nykøbing F. Vest-Nykøbing F., diverse tog dagligt.
 OHJ/HTJ: Holbæk-Tølløse, diverse tog dagligt.
 PBS/Eurorail: Tinglev-Århus, 4 godstog dagligt; Tønder-Esbjerg, 2 to godstog dagligt; Tønder-Grenaa, 2 godstog ugentligt; Århus-Aalborg, 1 godstog ugentligt; Taulov-Københavns Frihavn, 2 godstog ugentligt; Aalborg-Tinglev, 1 godstog ugentligt; Padborg-Frederikshavn, 2 godstog ugentligt.
 SB: Frederikshavn-Aalborg, 2 godstog dagligt.
 VLTJ: Vemb-Skjern-Herning, 2 godstog dagligt; Vemb-Holstebro-Herning, 1 godstog dagligt; Vemb-Varde-Esbjerg, 2 godstog dagligt.
 VNJ: Esbjerg-Holstebro, 2 godstog dagligt.
 BK-Tåg: Sverige-Øresund-Roskilde-Køge, 2 godstog dagligt.
 TGOJ: Sverige-Øresund-Rødby Færge, 6 godstog dagligt.

Følgende selskaber har ansøgt om kapacitet til godstog på Freight Freeways (kørsel på 24 timers anfordring):

DSB: Sverige-Øresund-Storebælt-Tyskland (transit).
 PBS/Eurorail: København Gb-Padborg, Frederikshavn-Padborg.
 X-Rail samt TGOJ: Sverige-Øresund-Storebælt-Tyskland (transit).

Følgende selskaber har fået tildelt kapacitet som offentlig servicetrafik (kontraktlig kørsel aftalt med Trafikministeriet):

DSB: Passagertrafik svarende til aktuel produktion samt kørsel i Øresundsregionen, 130 passagertog dagligt.
 DSB S-tog a/s: Passagertrafik svarende til aktuel produktion.

Andre operatører - i venteposition - kan dukke op i køreplansåret 2000/2001.

Banestyrelsen

BS og finanslovsforliget

Den 26. november indgik regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten i forbindelse med forhandlingerne om Finanslov 2000 en politisk aftale om rammerne for jernbaneområdet i de kommende fem år.

Aftalens hovedtema for Banestyrelsens vedkommende er en genopretning af standarden af jernbaneinfrastrukturen. På anbefaling af internationale eksperter forhøjes styrelsens bevillinger til vedligeholdelse og reinvesterings i forhold til finanslovsforslaget med gennemsnitligt 530 mio. kr. årligt. Aftalen indeholder desuden en investering på 600 mio. kr. til forbedring af kapaciteten København H-Østerport efter den billigste LOKO-løsning, jf. Jernbanen, nr. 5/99, s. 4-5, som indebærer en ombygning af norden af Hovedbanegården, en udbygning af Østerport med fire persponspor, vendespor og opstillingspor samt en opgradering af signalteknikken i "Røret", som vil tillade en tættere togfølge. Åbningen af Ringbanen, jf. Jernbanen, nr. 1/99, s. 7, fremrykkes fra 2007 til 2005, hvorved den samlede anlægsudgift kan reduceres. Derimod rummer aftalen desværre ikke bevillinger til elektrificering af strækningen Fredericia-Århus eller København-

Ringsted projektet.

Aftalen indebærer en række krav til Banestyrelsen, idet virksomheden i perioden skal præstere gennemsnitligt 140 mio. kr. årligt i effektivisering. Det medfører, at Serviceorganisationens opgaver skal sendes i udbud (hvor divisionen kan afgive tilbud i lighed med andre), og det forudsættes, at væsentlige dele af Rådgivningsdivisionens nuværende opgaver fremover skal udføres udenfor Banestyrelsen.

Bodeling

Da Banestyrelsen og DSB skulle dele boet – da "storfamilien" blev delt i to selvstændige virksomheder – indledtes som ved alle andre "skilsmisser" en lang, sej og kompliceret proces, men nu er værdierne i princippet delt.

Virkeligheden for den danske stats jernbane er meget anderledes end for bare ca. tre år siden, da DSB Bane blev til Banestyrelsen, den 1. januar 1997 – og for ét år siden, da DSB blev en selvstændig offentlig virksomhed, den 1. januar 1999. To markante ændringer, der har gjort det nødvendigt at dele opgaver, arealer, bygninger, infrastruktur, materiel og andre værdier entydigt mellem virksomhederne.

Bodelingens 1. fase – den vanskeligste – er overstået, i og med at Banestyrelsen og DSB for samtlige

stationer og strækninger har underskrevet et delingsdokument eller en protokol, der angiver, hvordan de konkrete lokaliteter deles. Næste fase er at udmonte det, som parterne har forhandlet sig frem til, i praksis. Det vil sige reelt at placere opgaver og arealer og få foretaget den egentlige udstykning.

Selve bodelingsprocessen startede med, at DSB i januar 1997 udpegede de potentielle salgs- og udlejningsarealer, som DSB var interesseret i at overtage. På den baggrund kom Banestyrelsen med et udspil til delingen af arealer, bygninger og tekniske anlæg. Udspillet blev kommenteret af DSB og returneret til Banestyrelsen. Derefter fik en arbejdsgruppe med repræsentanter fra begge virksomheder til opgave at foretage en detaljeret deling. Ledetråden for denne opgave findes i et aktstykke vedtaget af Folketingets Finansudvalg, hvor de overordnede politiske retningslinier for deling af bygninger, arealer og infrastruktur er lagt fast.

Aktstykket indeholder følgende hovedprincipper: De jernbanetekniske anlæg, der ifølge Trafikministeren hører til den statslige infrastruktur, placeres i Banestyrelsen. De bygninger, der anvendes i forbindelse med infrastrukturen inkl. administrationsbygninger, tilfalder Banestyrelsen. DSB får alle andre bygninger, herunder stationsbygninger (se nedenfor) samt klargøringsanlæg, godsterminaler, remiseanlæg, og værksteder – de sidstnævnte typer inkl. tekniske anlæg, bl.a. spor, sporskifter og køreledninger. Arealer, som således er specifikke for DSB som operatør, bliver i DSB, *der også får alle salgbare arealer*. Øvrige arealer (herunder arealer reserveret til udbygning af infrastruktur) overgår til Banestyrelsen.

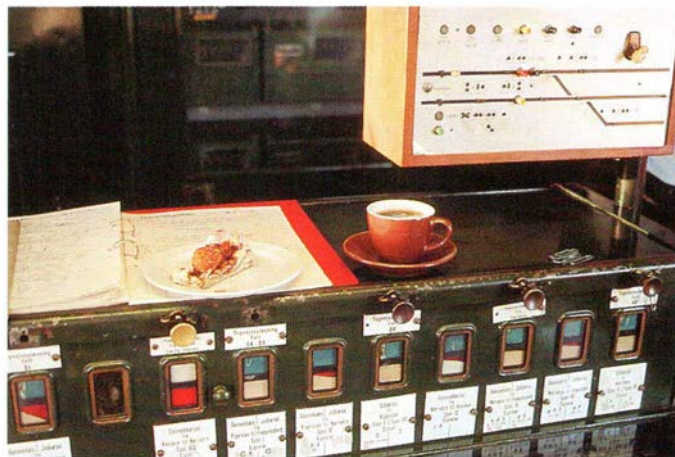
Delingen af stationernes infrastruktur er ikke let at gennemskue. Ejerforholdet til de mange elementer på perronerne er ændret, men ikke på samme måde på S-togstationer som de øvrige stationer. På fjern- og regionaltogetsstationer gælder som en grov tommelfingerregel, at Banestyrelsen ejer alt fra perronbelægningen og nedefter, medens det meste af udstyret ovenpå tilhører DSB – dog med undtagelse af teknik til trafikinformation samt fx peronur, *rod faste blomsterkummer og kasser med sand til brug i glat føre!* På S-togsstationer er bodelingen lidt mere enkel, idet princippet her er, at stort set alle elementer over perronbelægningen tilhører DSB S-tog a/s – dog med undtagelse af bl.a. teknikrum og køreledningsmaster. Årsagen til forskellen i ejerforholdene på S-togsstationer og øvrige stationer er, at S-banen er et lukket system, hvor det ifølge

dansk jernbanelovgivning ikke er aktuelt at indføre konkurrence. I hovedstadsområdet er der en række fælles stationer, der *ikke* betragtes som S-togsstationer, og de er: Klampenborg, Hellerup, Østerport, Nørreport, København H, Valby, Glostrup, Høje Taastrup, Ølby og Køge.

Banestyrelsen får en stribe nye opgaver, som man ikke har udført før, og de opgaver ligger primært inden for områderne perronvedligehold (fx daglig rengøring i form af fejning og fjernelse af affald) og ejendomsforvaltning. Bodelingen betyder, at det er slut med udveksling af gratis ydelser mellem de to virksomheder.

Når Banestyrelsen og DSB er blevet enige om, hvordan areal deles – den ovennævnte fase 2 – skal den formelle ejendomsret stadfæstes. Det enkelte udstykningsforslag skal sendes til den berørte kommune. Efter dennes godkendelse skal Kort- og Matrikelstyrelsen godkende udstykningen og tildele matrikelnumre, og arealet skal sikres fremover ved servitut. Der skal tinglyses ejendomsret for 200 stationer og ca. 200 mindre arealer beliggende på åben bane. Det forventes, at det kan tage op mod fem år, før den officielle udstykning i forbindelse med bodelingen er afsluttet.

Banestyrelsens koncernhovedkvarter bor p.t. til leje i DSBs bygning i Sølvgade 40, men der flyttes i sensommeren 2000 til den såkaldte "Nordisk Fjer-bygning" i Kalkbrænderihavnsvej 4, jf. Jernbanen, nr. 2/99, s. 4. Bygningen vil efter renovering, istandsættelse og indretning blive arbejdsplads for i alt ca. 450 medarbejdere. DSB, der derefter overtager hele bygningen i Sølvgade, er i færd med at udar-



Den 1. november kunne det sidste stykke smørkage lunes af personalet i kommandoposten på Flintholm, i forbindelse med dennes nedlæggelse. Foto: Peer Kurland

bejde en samlet plan for den fremtidige anvendelse.

Fynsk strøm

Banestyrelsen har efter to udbudsrunder valgt at tegne kontrakt med selskabet Energi Fyn a.m.b.a. om levering af strøm til hele det danske jernbanenet fra den 1. januar 2000 og 15 måneder frem.

Det er tale om en af de allerstørste elleverancer i Danmark – 400 gigawatt-timer miljødeklareret elektrisk energi til en årlig værdi af ca. 100 mio. kr. Samlet løber kontrakten op mod 400 mio. kr., når samtlige afgifter er talt med. Efter første udbudrunde, hvor virksomheder fra hele EU havde mulighed for at byde på ordren, var der kun tre selskaber tilbage, helt eller delvist danskejede, nemlig udover vinderen – Strøm A/S og Elektra Energihandel A/S.

Ringbanen

Banestyrelsen har i høringsperioden fra 25. oktober til 20. december afholdt fire offentlige debatmøder

om Ringbaneprojektet, jf. Jernbanen, nr. 1/99, s. 7.

Ringbanen er en forlængelse af den nuværende S-banestrækning mellem Hellerup og Grøndal til ny endestation i Sjælør eller Ny Ellebjerg. Ringbanen vil give S-togsnettet et markant løft, bl.a. fordi det for mange passagerer ikke længere bliver nødvendigt at køre via Københavns Hovedbanegård, da der via tværlinien knyttes forbindelse mellem de eksisterende S-togsfin- gre, Metroen samt Øresunds- og Kystbanen. Den kommende station ved Flintholm forventes fx at få 60.000 passagerer om dagen og bliver dermed den tredje største station i Danmark.

Tidsplanen for Ringbanen er: 1) Fremsættelse af forslag til anlægslov, marts 2000, 2) Vedtagelse af anlægslov, april 2000, 3) Start på anlægget af Flintholm station, juli 2000, 4) Ibrugtagning af Flintholm station, december 2001, 5) Udbygning af Ringbanen fra Flintholm til Ny Ellebjerg/Sjælør, 2001-2005 (hvilket er en fremskyndelse af det

Trolje 405 er her, den 13. november 1999, kommet ind på det nye 2. spor på Frederikssundsbanen nær Smørum. Et spor som vel at mærke endnu ikke er tilsluttet i nogen af enderne.

Foto: Allan Støvring-Nielsen



oprindelige projekt med et til to år som følge af finanslovsaftalen mellem regeringen og venstrefløjspartierne i november, jf. ovenfor).

Tunneløvelse

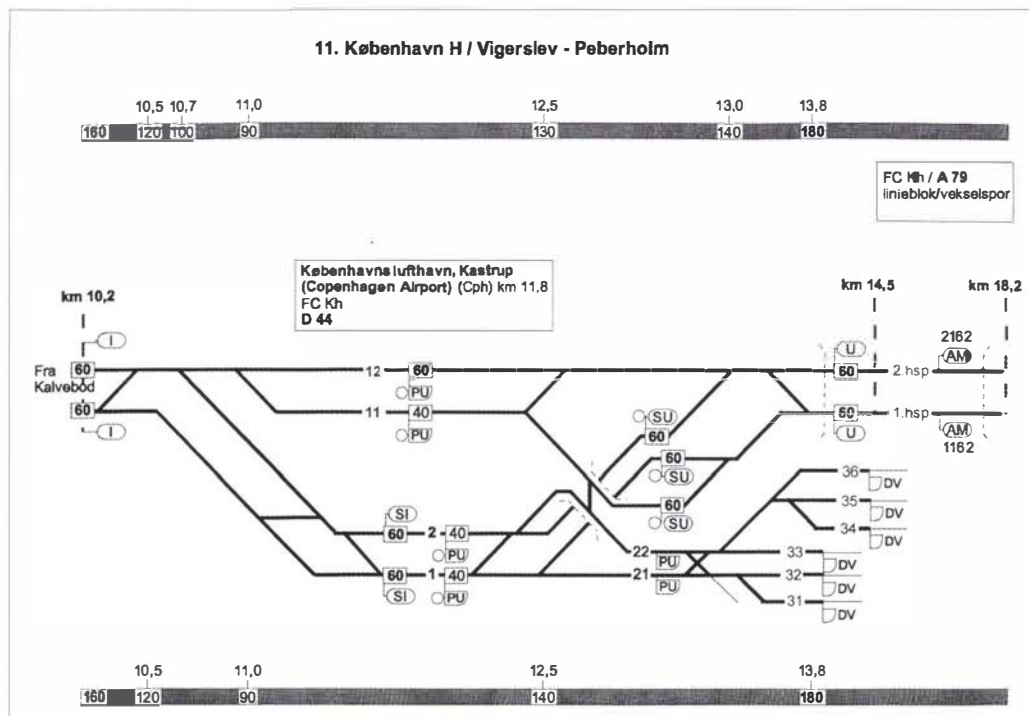
Igen i år blev der afholdt en stor øvelse i Storebæltstunnelen. Den foregik natten mellem den 30. og 31. oktober og spærrede tunnelen i fire timer (fem timer på grund af overgang fra sommer- til normaltid).

Banestyrelsen spillede en vigtig rolle under øvelsen, idet RFC Roskilde sørger for alarmering af 112 i Slagelse, sikrer al kørsel til og fra tunnelen og er i konstant kontakt med SRO-centralen i Korsør (som overvåger og betjener de tekniske installationer i tunnelen), der igen samarbejder med indsatslederne fra redningsberedskabet og politiet. Nyt i denne øvelse var politiets bestilling af tog til at køre mandskab ind i og nødstedte passagerer ud af tunnelen.

Det var Banestyrelsen, DSB og de øvrige myndigheders almindelige indtryk, at der var tale om en vellykket øvelse, men de mange detaljer fra øvelsen skal nu gennemgås for at finde ud af, hvilke ændringer i procedurerne, der er behov for, og om der er brug for mere uddannelse, træning m.v. Rapport herom skal foreligge medio januar 2000.

Diverse anlægsarbejder

I forbindelse med den løbende rationalisering er betjeningen af Flintholm kommandopost bortfaldet den 31. oktober. Betjeningen af signaler og sporskifter flyttedes til Van-



Spor- og signalplan over stationsområdet i Københavns Lufthavn, Kastrup - signalopstillingen set i køreretning fra vest mod øst - fra TIB (gyldig fra 8. november 1999). Spor 1 og 2 er beliggende i personbanegården, sporene 11 og 12 er beregnet for gennemkørende tog, sporene 31-36 er vende- og depotspor - bag dværgsignalerne er det fremtidige klagøringscenter beliggende. Hastighedsangivelserne foroven og forneden af spordiagrammerne gælder for tog med virksomt ATC-anlæg ad venstre hhv. højre spor. Angivelserne i spor er hhv. ind- og udkørselshastigheder.

Grafik: Banestyrelsen Trafik

løse kommandopost den 1. november, og det samlede kompleks betragtes nu som én togfølgestation (Vanløse). I køreretningen fra Lersøen mod perronsporet i Vanløse (lave bane/spor 4) og mod Vigerslev (Godsforbindelsesbanen/spor 7) er de oprindelige F- og I-signaler for Flintholm (opstillet før og efter Grøndal "trinbræt"), udskiftet med nye signaler med forgreningsangivelse (der gælder for spor 7 mod Vigerslev), og det oprindelige I-signal mod Vanløse er afløst af et SI-signal. I køreretningen fra Vanløse mod Lersøen er I-signalet for Flint-

holm, der var placeret foran sammenløbet af spor 3 (S-banen) og spor 6 (Godsforbindelsesbanen), afløst af et U-signal gældende for spor 3. De øvrige signalopstillinger er uændret.

Endnu en ændring af stationskomplekset kan ventes, efter at S-togsdriften Vanløse-Solbjerg ophører (om morgenen den 1. januar 2000), når trafikken på Godsforbindelsesbanen bliver mere sparsom efter ibrugtagningen af den faste Øresundsforbindelse (juli 2000), og når S-togslinierne F og M får endestati-

on på (ny) Flintholm station, jf. foranstående.

I dagene 6.-8. november blev sikringsanlægget for Københavns Lufthavn, Kastrup station udvidet med endnu en sikringsautomat (og nye signaler ibrugtaget) i forbindelse med etablering af vendesporanlægget, hvorfra der skal være tilslutning til det nye klagøringscenter, samt strækningssafnittet via tunnelen til Peberholm, hvor grænsen mellem dansk og svensk trafikstyring er beliggende.

Der var etableret understationsdrift (med lokal stationsbestyrer) på Københavns Lufthavn, Kastrup i afprøvningsperioden fra 6. november til 3. december. Under hele afprøvningsperioden var der en trafikal koordinator (DSB) til rådighed for at kunne aftale ændrede trafikdisponeringer (ved uregelmæssigheder) i samråd med Trafikcentralen (Banestyrelsen). Trafikken mellem København H/Vigerslev og Københavns Lufthavn, Kastrup styres normalt af FC Øresund under RFC København H.

De nye S-tog, litra SA (4. generation) må endnu kun beføre hovedsporene (for S-tog) mellem Køge-København H-Hillerød og Høje Taastrup-København H samt alle togvejsspor (men kun visse sidespor (depot- og vendespor)) på stationer på de nævnte strækninger.

For at markere, hvor S-tog af litra SA ikke må køre, opsættes mær-

Nyt fremskudt signal med forgreningsangivelse for indkørselssignalet for Vanløse har afløst de hidtige tre fremskudte signaler for indkørselssignalerne for Flintholm stationskomplekset.

Foto: René St. Olsen



ket "Stop for litra", og det er opsat på stationer ud for de strækninger – og foran de sidespor – der ikke må befæres af litra SA, jf. Jernbanen, nr. 6/98, s. 5.

Ombygning af Nørreport

Nørreportstation midt i København er for slidt og for lille, derfor har Banestyrelsen, DSB og Københavns Kommune foreslået en udbygning af stationen, så den passer til fremtidens trafik. Når driften på Metroen indledes i 2002, bliver stationen Danmarks mest benyttede.

Nørreportstations smertensbarn er fjerntogsperronen, der er for smal, for kort og for skummel, samtidig med at dieseltog i det lukkede peronrum medfører miljøproblemer. Tanken er derfor, at der ved ombygningen anlægges to brede, lyse perroner med komfortable gangforbindelser til metrostationen, S-togsperronen og op til gadeniveauets helleanlæg for busser (se også under "Metro"). Forbilledet er lufthavnstationen i Kastrup, der også ligger under jorden, men som både er attraktiv og har et godt miljø. I dag ligger Nørreport station som en ø midt i den stærkt trafikerede Nørre Voldgade. Ved at samle den kørende trafik i begge retninger på stationens nordside (mod Israels Plads) kan der skabes en aflang stationsforplads fra hjørnet af Gøthersgade til Nørregade som en naturlig forlængelse af gågaderne ind til Middelalderbyen.

Projektet har lange udsigter med at blive realiseret. Til dækning af statens andel af udgifterne ved blot den såkaldte overfladeløsning er der i den nye fem-årige rammeaftale blot afsat 25 mio. kr.

Sporets tilstand

At midler til opretning af statens skinnenet, som Banestyrelsen forvalter, er påkrævet, fremgår af nedenstående status over væsentlige hastighedsnedsættelser på grund af sporets, sporskifters og køreledningsanlæggets tilstand på stationer og strækninger pr. ultimo november:

- 1) Hellerup: Hastighedsnedsættelse til 20 km/h ved udkørsel fra en række spor for nærtrafikken (S-tog), ved indkørsel fra syd til spor 6 samt fra Kystbanen til nærtrafiksporene,
- 2) Helsingør: Hastighedsnedsættelse til 20 km/h til/fra alle spor,
- 3) Hillerød: Hastighedsnedsættelse til 20 km/h ved udkørsel mod syd,
- 4) Holte-Hillerød, mellem km 20,3-36,5: Hastighedsnedsættelse til 90 km/h,
- 5) Hillerød-Holte, mellem km 35,9-20,3: Hastighedsnedsættelse til 90 km/h,

- 6) Østerport: Hastighedsnedsættelse til 20 km/h i alle fjernspor (km 2,4-3,6),
- 7) Nyborg-Hjulby, km 132,6-134,2: Hastighedsnedsættelse til 80 km/h,
- 8) Skærbæk-Bredebro, km 42,2-43,0 og Bredebro-Tønder, km 60,9-64,0: Hastighedsnedsættelse til 40 km/h,
- 9) Struer: Hastighedsnedsættelse til 10 km/h ved ind- og udkørsel fra til Holstebro og Skive.

Erik B. Jonsen



DSB og finanslovsforliget

Den politiske aftale om en fem-årig rammeaftale for jernbanen, jf. ovenfor under "Banestyrelsen", betyder for DSB, at der vil kunne indkøbes materiel inden for en beløbsramme på 1,1 mia. kr. ekskl. moms. Størstedelen af rammen anvendes til indkøb af materiel til udvidelse af fjerntrafikken mellem København-Århus/Aalborg (30 minutters drift), resten (ca. 200 mio. kr. ekskl. moms) anvendes til indkøb af yderligere fire Øresundstogsæt (hvorved der frigøres ni elektriske regionaltoget (litra ER)). Den planlagte udskiftning af det "røde" Re-togsmateriel (svarende til i alt 80 togsæt) fremrykkes, således at leverancen af de første togsæt til erstatning herfor kan ske i 2003.

Nyanskaffelserne og materieludskiftningerne skal skabe mulighed for forbedringer i form af øget trafikintensitet, kortere rejsetider og forbedringer af pendlertrafikken på de sjællandske strækninger mod Helsingør, Kalundborg og Nykøbing Falster. Nyanskaffelserne giver DSB mulighed for at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik og øge indtjeningen. Derfor vil kun DSBs materieludgifter ved drifts-udvidelser blive refunderet, me-



Timeglasset er nu rindet ud for Middelfart-Strib banen. Her er sporet ikke længere farbart og buspassagererne må skræve over resterne. Foto: Allan Støvring-Nielsen

dens DSB selv skal finansiere driftsudgifterne.

Forhøjelsen af Banestyrelsens bevillinger kommer via en bedre infrastruktur også DSB til gode. Derfor skal virksomheden bidrage til finansieringen af skinnervedligeholdelsen bl.a. ved at udbyde trafik svarende til jernbanelevens forudsætninger, d.v.s. udbud af 15 pct. af DSBs trafik fra 1. januar 2003 (70 mio. kr. pr. år fra 2003, svarende til gennemsnitligt 28 mio. kr. årligt i rammeaftaleperioden) – og der skal finde effektiviseringer sted på gennemsnitligt 21 mio. kr. årligt.

Der afsættes en pulje på 30 mio. kr. årligt til nærbaner, bl.a. til styrkelse af den kollektive trafik gennem nærbanebetjening ved Århus og Aalborg. Til deling med Banestyrelsen afsættes endvidere en pulje på 50 mio. kr., der kan anvendes til bl.a. stationsmoderniseringer og støjbekæmpelse.

Køreplan K00

Køreplansskiftet i år 2000 var varslet til at finde sted søndag den 28. maj, men DSB har besluttet sig til

at forlænge den nuværende køreplansgyldighedsperiode t.o.m. lørdag den 1. juli, som følge af åbningen af den faste Øresundsforbindelse. Årskøreplanen 2000/2001 vil derfor gælde fra 2. juli 2000 til 9. juni 2001.

Problemstillingen har været drøftet med amternes trafikskelskaber, og resultatet er blevet, at da der kun finder få ændringer sted i den nu gældende køreplan vest for Storebælt, fastholder de jyske trafikskelskaber tidspunktet i maj for planskiftet, medens køreplanerne for busser øst for Storebælt (og måske endda øst for Lillebælt) ændres med virkning fra den 2. juli.

IC Bornholm

Et vigtigt element i etableringen af den faste forbindelse over Øresund er det nye trafiktilbud, der vil knytte Bornholm tæt til DSBs togsystem i det øvrige Danmark. Gevinsten ligger først og fremmest i en både hurtig og komfortabel rejse mellem Rønne og København, men dertil kommer fordelene gennem Bus & Tog samarbejdet i begge ender af forbindelsen med muligheden for at

Fartplan for IC Bornholm

Højsæson 2. juli 2000 - 6. august 2000

København H	afg.	06.52	10.27	14.27	17.52	21.25
Københavns Lufthavn	afg.	07.06	10.38	14.38	18.06	21.38
Svedala	afg.	07.48	11.12	15.14	18.48	22.12
Skurup	afg.	07.59	11.28	15.28	18.59	22.28
Ystad	afg.	08.20	11.43	15.43	19.20	22.43
Ystad	afg.	08.40	12.20	16.00	19.40	23.20
Rønne	ank.	10.00	13.40	17.20	21.00	00.40
Samlet rejsetid		3.08	3.13	2.53	3.08	3.15
Rønne	afg.	06.50	10.30	14.10	17.50	21.30
Ystad	ank.	08.10	11.50	15.30	19.10	22.50
Ystad	afg.	08.37	12.13	16.13	19.37	23.13
Skurup	afg.	08.56	12.27	16.27	19.56	23.27
Svedala	afg.	09.06	12.40	16.40	20.06	23.40
Københavns Lufthavn	afg.	09.37	13.21	17.21	20.37	00.16
København H	afg.	09.48	13.35	17.35	20.48	00.28
Samlet rejsetid		2.58	3.05	3.25	2.58	2.58



Den 9. januar 2000 ændres godslovene igen. Det betyder desværre at kun vil bestå 3 fastegods løb med DSB-MY. Her ses MY 1152 på Vejle Havn, den 11. juni 1999.

Foto: Ole Jensen

udstede gennemgående billetter mellem Bornholm og destinationer i den øvrige del af landet – og v.v.

Den samlede rejsetid mellem Københavns Hovedbanegård og Rønne havn bliver på mellem 2 timer og 53 minutter og 3 timer og 25 minutter (i ugunstigste tilfælde) – lidt mere end hidtil antaget, jf. i øvrigt vedstående plan for højsæsonen. Overgangstiden i Ystad mellem tog og båd og v.v. synes i nogle tilfælde at være lovlig lang.

IC Bornholm-trafikken indledes søndag den 2. juli 2000, og der bliver som vist fem daglige afgangene i hver retning i højsæsonen i tilknytning til Bornholms Trafikkens hurtigfærge "Villum Clausen" – og to til fire daglige afgangene i den øvrige del af året. DSB regner med mere end 400.000 passagerer på årsbasis,

når IC Bornholm er indarbejdet.

I første omgang indsætter DSB fem MF-togsæt (nr. 71-75) i driften. Når der er leveret et tilstrækkeligt antal af de bestilte ET-/X31K-togsæt, er det meningen, de skal overtage trafikken mellem København og Ystad (strækningen er elektrificeret).

I Ystad vil togene køre direkte til en nybygget terminal ved havnen. Ystad kommune har investeret 70 mio. SEK i nyt kaj- og sporanlæg. Der bliver derfor meget kort gangafstand (50 m) mellem tog og færge. Indtil åbningen af Citytunneln i Malmö, antagelig i 2007, over hvis anlægsbudget det direkte forbindelsesspor mellem Svågertorp (Malmö Syd) og Lockarp ved Ystadbanans afgrænsning skal finansieres, må IC Bornholm-togene skifte køreretning via et vendespor

i Fosiemy på Kontinentalbanen (se sporplan i afsnit "Øresundskon-sortiet").

Kørslen mellem København og Ystad vil foregå som fri trafik, det vil sige for DSBs egen regning. IC Bornholm vil have sit eget takstsystem, men det bliver muligt at rejse på én billet, uanset hvorfra i Danmark man kommer. En enkeltbillet mellem HT-området og Bornholm (alle busruter på øen) vil for en voksen koste 239 kr. på Standard – eller lidt mindre end den gældende pris mellem København og Århus. Både i tog og på færge tilbydes to serviceniveauer: Standard og Business (tillæg kr. 128) – i højsæsonen og i øvrigt på særligt efterspurgte afgangene bliver der krav om pladsbillet (af hensyn til færgens kapacitet), som vil koste 15, 25 eller 35 kr. afhængig af sæson.

Samarbejdet skal ses som en første udmøntning af det idéoplæg om den fremtidige jernbanedrift i Vestjylland, som i 1998 blev fremsat af de to privatbaner. Det videre perspektiv vil være indsættelse af moderne, miljørigtige tog i overensstemmelse med intentionerne i DSBs "Gode Tog til Alle", hvor den fulde effekt af kortere rejsetid, større komfort og bedre miljø opnås.

DSB har endvidere udgivet en folder: "Togtrafikken på sidebanerne – med kunden i fokus" – om et projekt for yderligere samarbejde med privatbanerne, hvor man ser bort fra de historisk betingede opdelinger af trafikken mellem privatbanestrækninger og de sidebaner, der drives af DSB. Projektet går også her ud på at skabe flere direkte forbindelser uden omstigning, kortere ventetider, bedre komfort og flere afgangene, og det forudsætter, at nyt materiel uanset ejerskab afpasses efter, at det kan bruges på såvel DSBs som privatbanernes strækninger.

I folderen beskrives samkørsel mellem DSB og 1) HP/SB: Aalborg-Hjørring-Hirtshals/Frederikshavn-Skagen (inklusive en genoptaget direkte kørsel Skagen-København og v.v. i sommerperioden), 2) L.J: København-Nykøbing Falster-Nakskov (kørsel i udvidet omfang), 3) ØSJS: Roskilde-Køge-Rødvig eller Faxe Ladeplads samt 4) OHJ - ved deling/samling i Holbæk af Retog i/af en Kalundborg- og en Nykøbing Sjælland-del.

Omlægningen af trafikken på den vestjyske længdebane fra K99 s, hvor direkte forbindelser mellem Holstebro, Ringkøbing, Skjern og Herning etableredes samtidig med forbedret tilslutning til landsdels IC-togene og Herning-Århus togene, har medført en vækst i passager-tallene på ti pct.

År 2000 problemer

DSB er ikke helt så stærk i troen som Banestyrelsen, jf. Jernbanen, nr. 5/99, s. 6, idet det er besluttet at gennemføre fjerntogstrafikken (vest for København) ved at erstatte alle IR4-tog med IC3-tog den 31. december/1. januar i tidsrummet kl. 21-03. Det overvejes også at trafikere Kystbanen og Øresundsbanen med "rødt materiel". Til gengæld må DSB S-tog a/s stole på, at leverandøren af strøm klarer opgaven nyt-årsnat.

Informationstavler

Der gives nu kunderne mulighed for at kontrollere, om DSB lever op til kravene om tog til tiden. På 24 stationer landet over er der nu opsat

Vk Nyborg nedlægges

Med udgangen af år 2000 mister Nyborg 30 arbejdspladser, idet DSB Materiel til den tid vil nedlægge vedligeholdelsesværkstedet for godsvogne. Der har været vedligeholdelsesaktivitet i Nyborg i omtrent 130 år.

Årsagen til nedlæggelsen skal findes i det forhold, at godsvognsparken nu er nede på ca. 2.500, hvilket bringer det årlige vedligehold ned på omkring 300 vogne, og derfor skønnes det, at der vil være størst rentabilitet (!) i at flytte aktiviteterne til Fredericia. De nuværende ansatte vil få tilbudt andet arbejde indenfor deres arbejdsområde – sandsynligvis i Fredericia.

Nyborg borgmester forstår ikke beslutningen, da han altid har hørt værkstedet omtalt som meget effektivt – og da der i de seneste år er ofret op mod fire mio. kr. i nye spor og belysningsanlæg. Broen for Storebæltsvej over værkstedssporene (og det tidligere bane-gårdsterræn), der ejes dels af staten og dels af kommunen, bliver overflødig, og kommunen er derfor interesseret i at høre, hvordan staten vil gribe fjernelsen af broen an, så kommunen får de færrest mulige udgifter ved nedbrydningen og retableringen af de tilstødende veje i niveau, så hele området igen kommer til at fungere som en helhed.

Togsamarbejde i Vestjylland

DSB og de to vestjyske privatbaner, Lemvigbanen (VLTJ) og Vestbanen (VNJ), har på et møde den 29. oktober i Fredericia aftalt et tæt samarbejde med henblik på en forbedret køreplan i Vestjylland fra sommeren år 2000.

Samarbejdet skal gerne resultere i en bedre udnyttelse af de fælles ressourcer til gavn for kunderne. Det skal ske ved en integreret trafik, hvor materiellet udnyttes bedst muligt ved at lade visse tog videreføre, hvor der er behov derfor, uanset ejerforholdet. Trafikken vil blive forsøgt tilpasset de aktuelle rejsestrømme, og med flere direkte forbindelser vil rejsetiden blive reduceret. Der vil ligeledes blive tilstræbt en forøget frekvens, som gerne skulle resultere i en kortere ventetid på stationerne samt ved skift til den øvrige kollektive trafik.

tavler, hvoraf det kan aflæses, hvordan togene har kørt i den foregående uge, dels for landet som helhed, dels for den pågældende station.

Opgørelserne over udviklingen er illustreret ved hjælp af lagkagediagrammer, der viser, hvor stor en procentdel af togene der i forhold til køreplanen er ankommet inden for intervallerne 0-2, 3-5, 6-15, 16-30 minutter og mere end 30 minutter. Det er også tanken, at der på tavlerne skal orienteres om forestående sporarbejder, som får indflydelse på togtrafikken.

Tavlerne vil orientere om såvel IC- som Re-tog. På stationer udelukkende betjent af S-tog vil orienteringen alene omfatte disse tog. Ud fra erfaringerne vil der blive taget stilling til, om der skal placeres tavler på endnu flere stationer.

Øresundstrafik

DSB og SJ krydser fingre for, at Adtranz overholder sin leveringsaftale om levering af mindst ti Øresundstogsæt, litra ET/X31, inden den 20. juni 2000. Der skal ikke meget til, før "læsset vælter". Startfasen på Øresund bliver endnu mere vanskelig end den på Storebælt i 1997. De problemfyldte faktorer er: To el-systemer, to ATC-systemer, to radio-systemer, to signalsystemer, to sprog, to typer uafprøvet materiel (EG og ET/X31) og samarbejdet mellem hele syv myndigheder: DSB, SJ, Banestyrelsen, Banverket, Jernbanetilsynet, Järnvägsinspektionen og Øresundskonsortiet. På Storebælt er der i den daglige jernbanedrift dog kun tre myndigheder involveret.

Foreløbig har DSB taget konsekvensen af de anspændte trafikforhold mellem København og Østerport i interimsskøreplansperioden: I myldretiderne vendes alle Øresundstog på København H, og det vil ske ved en nyetableret satellitperron ved spor 26 (det såkaldte "catering-spor") mellem sporene 4 og 5, hvortil der kun bliver adgang fra en (ny) nedgang fra sydsiden af Tietgensbroen.

Bøde for sene S-tog

For anden gang i år skal DSB S-tog a/s betale en bøde på to mio. kr. til Trafikministeriet for forsinkelser. I tredje kvartal af 1999 kørte 94 pct. af S-togene med mindre end to minutter forsinkelse. Mindstekravet er 95 pct., derfor udløses bøden. IC- og Re-tog levede op til præcisionskravene i tredje kvartal.

Materielnyt

Muligheden for samkørsel mellem MF- og ER-togsæt har været praktiseret på strækningen mellem Kø-

benhavn og Fredericia siden DSBs "interne" køreplansskifte, den 17. oktober. Fra den 9. januar 2000 gælder, at de to MF-sæt i IC 191 (mandage-fredage) forstærkes med ét ER-sæt, hvilket også gælder IC 190 (søndage-torsdage), og at tre ER-sæt i Re 504 (mandage-fredage / København H ank. 8.40) forstærkes med ét MF-sæt - og to ER-sæt i Re 589 (søndage-torsdage) forstærkes med ét MF-sæt.

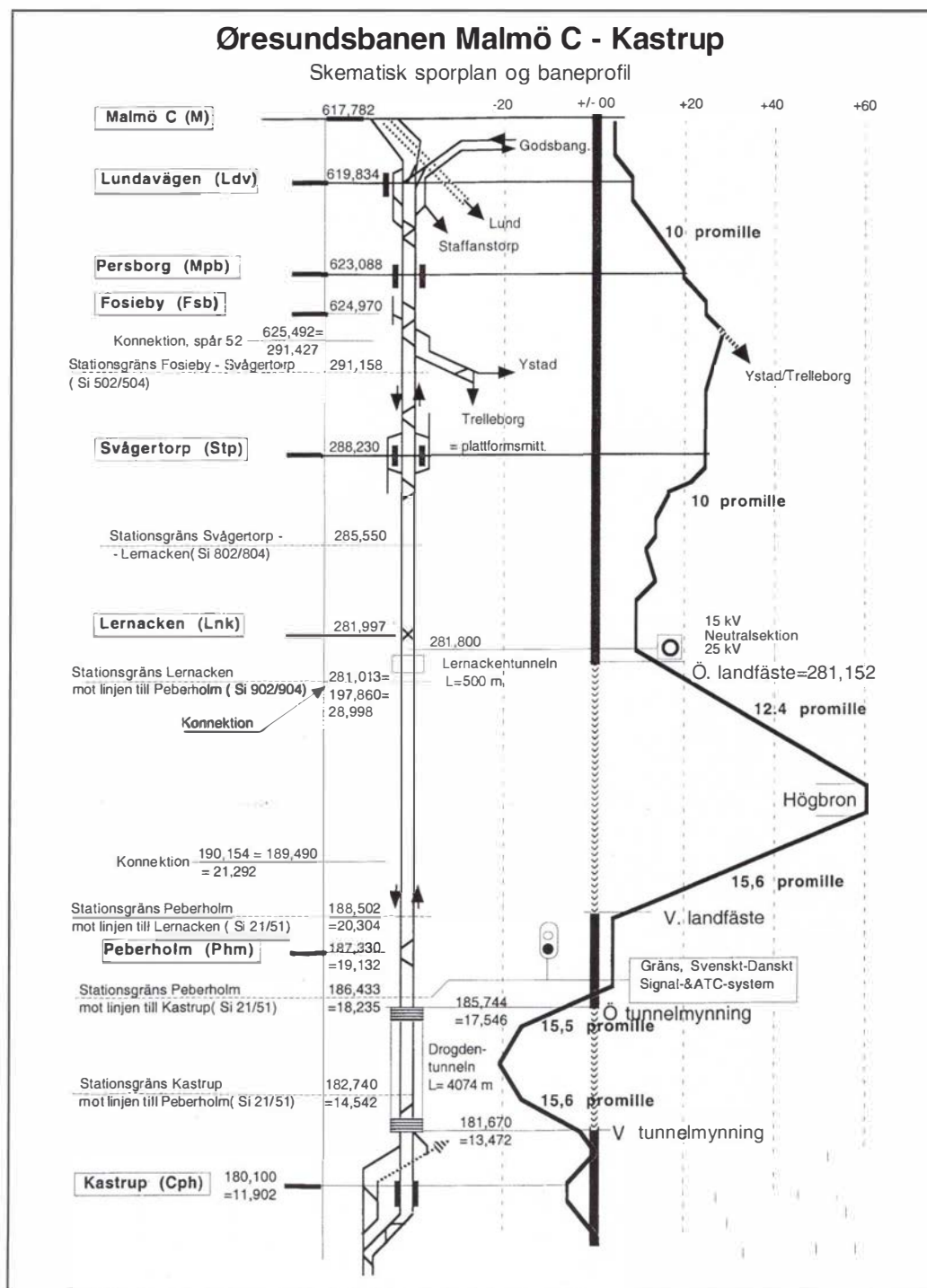
Maskinløbene ændres igen fra den 9. januar 2000. Det betyder, at kun tre MY-maskiner er i løb (mandage-fredage): 1) Århus-Grenaa og v.v. (G 7825/7860) og Århus-Hørning og v.v. (G 7468/7475), 2) driftsreserve i Århus, 3) Fredericia-Vejle-Horsens og v.v. (G 7411-7413/7438-7452).

ME-lokomotivernes nordgrænse i Jylland har normalt været Torsøvej (postcentret), nord for Århus på Grenaa-banen. Typen er nu trængt helt frem til (næsten) det yderste Jylland. På hverdage undt. lørdage (fra 9. januar) frem-

fører litra ME: G 7515 (Århus-Aalborg), G 7911 (Aalborg-Frederikshavn ank. 9.16), G 7942 (Frederikshavn afg. 10.52-Aalborg ank. 13.14), G 7948/7951 (arbejdstog Aalborg-Skalborg og v.v.) samt G 9108 (Aalborg-Århus).

Følgende Bn-o-vogne er omlitteret til "Bn-oi": 20-84, 786-835 - og Bn til "Bn-i": 20-84, 872-903. (I praksis forekommer andre varianter af påskifterne). Se i øvrigt Jernbanen, nr. 4/99, s. 7.

I tegningens venstre side er anført togfølgestationer (med stationsforkortelser); i publikumshensende benævnes Lundavägen: Östervärn og Svågertorp: Malmö Syd. Kilometeringen (617,782-625,492) mellem Malmö og Fosiemy er Banverkets beregnet fra Stockholm C, de øvrige er fastsat af SVEDAB for de svenske landanlægs vedkommende, af Øresundskonsortiet for Kyst-Kust forbindelsen og de øvrige (km 11,902-21,292) er beregnet fra København H. Hovedspor (også tilsluttende strækninger) og transversaler er vist. I Fosiemy (ud for km 624,670) ses vendespor for IC Bornholm (oprindelig tiltænkt som depotspor for Banverkets arbejdskøretøjer). Af tegningens højre del udledes banens beliggenhed over/under havets overflade. Tegningen er udført af Johnny Meijer, Svensk-Danska Broförbindelsen AB - status medio oktober 1999.





En række honoratiorens – heriblandt Lennart Serder fra SJ og adm. direktør for DSB Henrik Hassenkam, fastgør symbolsk de sidste befæstelsesclips på Øresundsbanen, den 1. december 1999. Foto: René St. Olsen

Pr. 1. december var tre af de nye 8-vogns S-tog af 4. generation, hovedserien sat i drift, nemlig SA-sættene nr. 9, 10 og 11.



Onsdag den 1. december blev den sidste skinne på jernbanespor (højresporet i køreretning Danmark-Sverige) fastgjort, således at jernbanenettet i Skandinavien og på det europæiske kontinent for første gang er direkte forbundet.

Det markeredes ved, at repræsentanter for bygherren, entreprenører, myndigheder og de kommende operatører og pressen kørte med et arbejdstog (Banverkets diesellokomotiv DLL 226 (tidl. SJ type T43) og to "kafévogne" (tidl. SJ nærtrafik-personovne, litra B6)) fra Kastrup til Lernacken. Undervejs standsede toget på Peberholm, hvor de udvalgte gæster foretog en symbolsk fastgørelse af den sidste skinne på sporet – med håndkraft, de øvrige mere end 160.000 clips på Øresundsbanen er heldigvis fastgjort pr. automatik.

Der er mange opgaver tilbage før Øresundsbanen er køreklar mellem Sverige og Danmark. Der mangler udlægning af ca. 1.600 m spor (på plads i første uge af december) i køreretningen Sverige-Danmark, sporene skal justeres, kørestømsanlægget og de øvrige tekniske anlæg skal færdiginstalleres. Det arbejder 80 mand fra Banverket Industridivisionen på, og de skal have arbejdet afsluttet omkring 1. febru-

ar, hvor testkørslerne gerne skulle indledes. Der sættes efter planerne spænding på køreledningsanlægget den 18./19. januar. Når arbejdet på Øresundsbanens kyst-kust del er afsluttet, vil der være anvendt 40.660 betonsveller, 162.640 clips samt 54.900 kubikmeter ballast.

I sænketunnelen mellem Kastrup og Peberholm er sporet (i alt ca. 8 km) klart, udlagt af Øresund Tunnel Contractors' britiske underleverandør Balfour Beatty. I den fire kilometer lange tunnel er sporene monteret ca. 30 centimeter over tunnelens betongulv. Efter at svelle og skinner er korrekt nivelleret, er der støbt beton ud i mellemrummet mellem gulv og svelle, så brug af skærver som ballast undgås.

Øresundskonsortiet har måttet, som nævnt i Jernbanen, nr. 5/99, s. 10, overtage rollen som infrastrukturforvalter af kyst-kust jernbanen. Det kræver en ansvarshavende for drift og vedligeholdelse. Ansvarer som *baneschef* er derfor pr. 1. december overdraget hidtidig projektchef Johnny B. Sørensen.

Erik B. Jonsen

Metro

Milliardkrav

Ørestadsselskabet har modtaget 50 ringbind fra sin anlægsgentreprenør, COMET, hvis indhold udgør dokumentation for krav på ca. 1,3 mio. kr. Entreprenøren har anført en lang række forhold som årsag til en cirka 12 måneder lang forsinkelse – fra geologiske, hydrauliske og an-

dre tekniske problemer til arbejdsforhold og forhold til myndigheder og naboer.

Første etape af Københavns Metro er nu to år forsinket og ventes tidligst i drift i oktober 2002. Projektets totale anlægspris er vokset med næsten 100 pct. fra 4,7 til 9,3 mia. kr.

Nørreport Station

I forbindelse med anlæggelsen af Københavns Metro betaler og anlægger Ørestadsselskabet efter aftale med Banestyrelsen og DSB en forbindelsestunnel mellem Nørreport Metrostation og perronerne for hhv. S-tog og Re-tog. Dermed sikres de bedst mulige omstigningsforhold mellem metro- og togrejse. Alene Nørreport M-station forventes at betjene 100.000 af- og påstigende passagerer dagligt, heraf vil de 50.000 stige om mellem Metroen og Nørreport (DSB) station og v.v. (40.000 til/fra S-tog og 10.000 til/fra Re-tog).

Bygningen af forbindelsestunnelen er et led i den samlede anlægsgentreprise for Københavns Metro. Ørestadsselskabet indledte derfor allerede i 1994 forhandlinger med DSB for at sikre, at der var enighed om en dybtliggende tunnel mellem de to stationer, før selskabet udbød Metroen i licitation i 1995 (som blev vundet af COMET, der skrev kontrakt med Ørestadsselskabet i 1996).

Efter en lang møderække i det såkaldte Nørreport-udvalg, som arbejdede med nye løsninger af indretningen af forholdene på jordoverfladen ved Nørreport Station, kom pludselig i maj 1997 en højtliggende

tunnel på bordet. Men løsningen vurderedes umiddelbart ikke mulig af tekniske årsager. Mødets konklusion var, at Ørestadsselskabets projekt lå fast.

Banestyrelsen og DSB har i mellemtiden gennemført en række undersøgelser, der efter deres opfattelse viser, at den af Ørestadsselskabet planlagte dybtliggende tunnelforbindelse vil give væsentlige gener for trafikafviklingen i hele aflægsperioden og medføre delvis lukning af S-togsperronen i ca. 30 måneder og af fjerntogsperronen i ca. syv måneder. Banestyrelsen og DSB har derfor i et notat af 1. november til Trafikministeren redegjort for, at anlæg af en højtliggende tunnel vil give færre gener for trafikafviklingen (kun behov for weekendspærringer og kortvarige spærringer i sommerperioden) og vil kunne gennemføres indenfor samme tidsperiode som den dybtliggende tunnel. Anlæg af en højtliggende tunnel vil samtidig kunne udgøre første etape i en grundlæggende trafikallægning af Nørrevold, hvor anden etape så udgør anlæg (under Nørre Voldgades østlige del) af det planlagte nødvendige tredje perronspor for fjerntrafikken i forbindelse med stationens ændring til en lysere, større og mere kundevenlig station.

Trafikministeren er nu involveret i sagen, og hun er af den formening, at løsningen med en dybtliggende tunnel bør fastholdes, ikke mindst for ikke nok en gang at bremse fremdriften i hele Metro-projektet. DSB skal have lejlighed til overfor ministeren at fremføre sine synspunkter – det skal ske inden den 20. december. Den påfølgende sagsbehandling vil så medføre, at starten på anlægsarbejdet med forbindelsestunnelen må udskydes fra 1. januar til 15. marts 2000.

Solbjerg M-station

Arbejdet med Solbjerg M-station går snart i gang. Entreprenøren (Højgaard & Schultz) har etableret en byggeplads på det gamle baneareal ved Howitzvej lige øst for Kilevej. I slutningen af november blev foretaget prøvesætning af spunsjern, for at entreprenøren kan vælge den mindst støjende metode. Det egentlige arbejde startede i midten af december.

Fra Frederiksberg M-station og hen til Solbjerg M-station er 1/3 af tunnelen fuldt udgravet, og ca. 50 meter af det nordlige tunnelrør er færdigstøbt. Arbejdet med den resterende del går snart i gang, og arbejdet her udføres også af ovennævnte entreprenør.

Erik B. Jonsen

Privatbanerne



De seks kommuner langs Løgstorbanen havde den 28. oktober 1999 hyret VLTJ til at køre en besigtigelsestur mellem Viborg og Løgstør. Her ses VLTJ Ym 17 på Hornum Station. Kommunerne, især Løgstør, har endnu ikke opgivet håbet om at bevare banen til godstransport.

Foto: Frank G. Sørensen

Frederiksværkbanen (HFHJ)

På Frederiksværkbanen er man i samarbejde med Vejdirektoratet i færd med at nedlægge et antal overkørsler, bl.a. ved Ølsted og Kregme. I weekenden 30.-31. oktober blev overkørslen for vejen mellem Ølsted og Kregme nedlagt, idet den blev erstattet af en ny viadukt under banen. I forbindelse med

nedlæggelse af en overkørsel nordvest for Kregme station er der anlagt et nyt vejstykke langs stationen. Endvidere nedlægges et par overkørsler ved Bjørnehoved og Melby.

Gribskovbanen (GDS)

Under stormvejeret den 19. november 1999 væltede et større træ ud

over banen ved Helsing. Efterfølgende kørte GDS-HFHJ MF 1141-FS 1141 ind i træet, der lå så uheldigt, at det gik ind gennem frontdøren på motorvognen og smadrede førerbord m.m.

Nærumbanen (LNJ)

Fra den 26. september 1999 fik Nærumbanen en ny køreplan, idet

samtliche afgangstider blev rykket ét minut frem.

Hirtshalsbanen (HP)

Spormoderniseringen på Hirtshalsbanen er fortsat i efterårsferien (uge 42-1999). Der er i år udskiftet ca. tre kilometer strækningsspor fra Horne mod Emmersbæk. Ligesom de foregående år har toggangen på banen været erstattet med busser, mens folk fra Banestyrelsen har udført arbejdet. Desuden er der udskiftet nogle sporskifter på stationen i Hirtshals.

Stationsbygningen i Horne er solgt i efteråret 1999, og der anlægges ny høj perron nord for stationsbygningen ud for det cykelskur, som banen for nogle år siden fik opført.

Lemvigbanen (VLTJ)

Lemvigbanen har pr. 1. september 1999 vundet bybus- og skolebuskørslen i Struer Kommune for en 6-årig periode. Ruterne, der udliciteres af Struer Kommune, blev tidligere drevet af en privat vognmandsforretning, men den gik konkurs i foråret 1999. Fra maj til september 1999 udførte Combus A/S kørslen for Struer Kommune. Lemvigbanens busfraktion har herefter ikke mindre end 10 busser i daglig drift og én reservebus.

Thyborønbanen 100 år



I anledning af jubilæet den 31. oktober 1999 var der bl.a. kørsel med VLTJ YBM D16 på havnebanen i Lemvig. Til højre ses VLTJ Ys 14-Ym 14, „Tangen“, mellem Thyborøn og Rønland.

Fotos: Ole-Chr. M. Plum.

Den 1. november 1999 kunne Lemvigbanen fejre 100 års jubilæum for strækningen Lemvig-Thyborøn. Banen mellem Lemvig og Harboøre blev åbnet allerede den 22. juli 1899, men først den 1. november begyndte togene at køre helt til Thyborøn.

Jubilæet blev fejret på behørig vis søndag den 31. oktober, hvor banen i samarbejde med Struer Jernbane Klub indbød til gratis kørsel på Thyborønbanen med persontog fremført af VLTJ MX 26. Der blev kørt tre dobbeltture, og omkring 500 personer benyttede lejligheden til en gra-

tis tur på den jubilerende bane. Der blev desuden kørt på „Bjergbanen“ i Lemvig.

I Lemvig var der åbent hus på stationen og på banens værksted, hvor der var opsat en plancheudstilling om banen og udstillet diverse effekter med relation til VLTJ. Mange mennesker benyttede lejligheden til at se værkstedet. Den lokale modeljernbaneklub, der har lokaler på loftet i stationsbygningen, havde også mange besøgende.

Ole-Chr. M. Plum.



Overkørslen for vejen mellem Kregme og Ølsted på HFJ blev i weekenden 30.-31. oktober nedlagt for at blive erstattet af en ny viadukt. Foto: Thomas N. Olesen



Høng-Tølløse Jernbane (HTJ)

Spormodernisering mellem Høng og Slagelse er afsluttet for i år. Efter sommerferien er der udskiftet ca. 2 km spor fra Havrebjerg mod Slagelse. Der mangler herefter kun udskiftning af ca. 4 km spor.

I oktober 1999 er sidesporet i Nyrup fjernet, og ud over de fjernstyrede krydsningsstationer har banen nu kun sidespor på "fri bane" i Vedde.

I samarbejde med Vejdirektoratet nedlægges et antal overkørsler i slutningen af 1999 og begyndelsen af år 2000.

Efter en indkøringsperiode er det nu blevet dagligdag på OHJ og HTJs fælles trafikcentral i Holbæk. På hverdage styres hver bane af en FC-leder i dagtimerne. I aften-timerne og i weekenderne styres trafikken på begge baner af én trafikleder. Fra trafikcentralen styres desuden banernes VIPS- og højtaleranlæg.

Åbningstiden for billetkontorerne i Dianalund og Nykøbing Sj. er indskrænket, og trafikcentralen varetager derfor, når de to stationer er lukkede, også kundeoplysning. Til det formål er der opsat en ROSA-terminal.

Skagensbanen (SB)

Skagensbanens rejsecenter på Skagen station er blevet koblet direkte til SASs bookinganlæg, hvorfra man foruden flyrejser også kan reservere bl.a. hotelophold. Dermed kan rejsecentret byde på en mere effektiv betjening af sine kunder, og personalet bliver sparet for det omstændige arbejde med reservation via telefon.

Odsherreds Jernbane (OHJ)

I begyndelsen af november 1999 blev det nye sikringsanlæg på Svinninge station taget i brug. Herefter er sikringsanlæggene på samtlige mellemstationer på OHJ udskiftet, og der er både ind- og udkørsels-signaler på stationerne, der fjernstyres fra trafikcentralen i Holbæk.

Den ny fælles trafikcentral for OHJ og HTJ i Holbæk. Foto: Ole-Chr. Munk. Plum

Ole-Chr. M. Plum.



Nyheder

Lemvigbanen

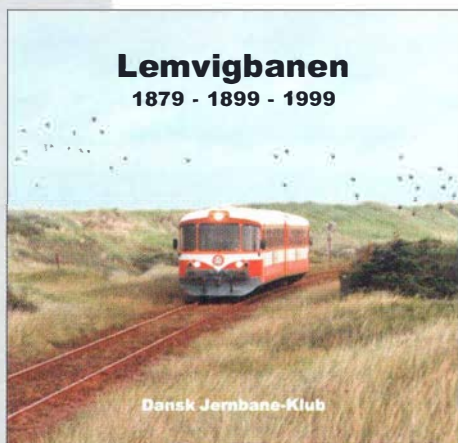
1879 - 1899 - 1999

Af Ole-Christian Munk Plum

156 sider, rigt illustreret i farver. Format 24 x 23 cm. Stift omslag. Pris kr. 289,-; bestnr. 0050

Vemb-Lemvig Jernbane blev åbnet i 1879 som den første uindhegnede, letbyggede danske privatbane. I 1899 fik Lemvig sin anden privatbane, Lemvig-Thyborøn Jernbane. De to baner har en spændende historie fra starten som tierbaner med få damptog og frem til i dag, hvor moderne motortog klarer trafikken fra Vemb til Thyborøn.

Thyborønbanens 100 års jubilæum markeres med denne bog, der er nummer 50 i Dansk Jernbane-Klubs bogserie om de danske privatbaner. Foruden banernes forhistorie skildres deres anlæg, driften samt banernes betydning for egnen.



Jernbaneliv III

Glimt fra et jernbaneliv 1950-1978

Af Svend Aage Guldvang

96 sider, omslag i farver, rigt ill. Format 17x25 cm, Forlaget banebøger. Bestnr. 0248. Pris kr. 219,-

Bogen dækker en spændende periode, hvor DSB ikke mindst administrativt var inde i en markant omstillingsperiode. Bogen er krydret med mange levende beretninger fra besøg ved DSB-sidebaner, privatbaner og industribaner samt fra udlandsrejser, hvortil kommer eksempler på Guldvangs omfattende skribent-virksomhed for bl.a. Dansk jernbaneblad. Bogen er gennemillustreret med tidstypiske illustrationer.

På sporet af 1999

Af Jan Forslund

64 sider. Forlaget Holsund.

Bestnr. 0536. Pris kr. 140,-

Den sidste jernbaneårbog i dette århundrede... jernbanens århundrede.

Blandt årets emner kan nævnes: Togdøgn i Padborg, Øresundsbroen, Metro-byggeriet, EG-lokomotivet, Privatbaner i knibe, Todækkertog, Nye operatører, Baneafgifter, GM-træffet i Randers, Tre privatbanejubilæer og meget meget mere.



Færgenyt



Det store svenske rederi Stena Line har købt det svenske Scandlines til stor fortrydelse for det dansk-tyske Scandlines AG. Herhjemme er Stena ellers mest kendt fra Skagerrak og det nordlige Kattegat. På billedet ses „Stena Saga“, der sejler mellem Frederikshavn og Oslo - engang betjent af danske DFDS. Foto i maj 1997 af Thomas N. Olesen

Stena Line køber svenske Scandlines

Det store svenske rederi Stena Line, bl. a. kendt fra Frederikshavn-Göteborg, har købt det svenske Scandlines. Det svenske Scandlines var de svenske statsbaners SJs færgeredei, det tidligere Sweferry. Bl. a. på grund af det tætte samarbejde mellem Sweferry og dansk-tyske Scandlines på Øresund og Østersøen skiftede Sweferry i sin tid navn til også at hedde Scandlines, men man kom aldrig med i den dansk-tyske fusion.

I stedet har SJ altså valgt at sælge rederiet fra for 560 mio. SEK. Den lave pris skyldes især, at de fleste færger er solgt fra til investeringsfirmaer og chartret tilbage. Det gælder fx DanLink-færgen „Øresund“. Stena Line får dermed en fod indenfor på Østersø-markedet, hvor svenske Scandlines har andele i Trelleborg-Rostock og Trelleborg-Sassnitz (Mukran) overfarterne og på Øresund, hvor der sejles Helsingør-Helsingborg og København-Helsingborg (alt i samarbejde med dansk-tysk Scandlines).

Dansk-tysk Scandlines havde også budt på svenske Scandlines, idet man henviste til en forkøbsret til foretagendet, som DSB fik i 1990. Stena Line og SJ mener imidlertid, at forkøbsretten blev i DSB og ikke fulgte med over i DSB Rederi, og vore dages jernbaneoperatør DSB har forståeligt nok ikke udnyttet den. Dette punkt skal nok give arbejde til en håndfuld jurister i den kommende tid.

Prins Henrik m. fl. til Middelhavet

Nye søfartsregler i Italien har betydet, at tre gamle danske færger er blevet solgt til italienske redere. Fra den 1. januar bliver det ikke muligt at optage skibe over 20 år i det italienske skibsregister, og italienske redere køber derfor stort ind for tiden.

Sidst i november blev „Prins Henrik“ således afleveret til italienske Freedom Ferries. Færgen skal efter en ombygning indsættes mellem Sardinien og det italienske fastland. Forinden skal der på det øverste vogndæk indrettes 100 2-mands

kahytter, så „Prins Henrik“ også kan benyttes som natfærg.

I december fik „Prins Henrik“ følge af den lille „Tranekær“, der indtil december 1998 besejlede Korsør-Lohals. „Tranekær“ får en fremtid for rederiet Mare Giglio og skal sejle fra Porto S. Stefano til øerne Giglio og Giannutri. Prisen oplyses til ca. 5 mio. kr.

Endelig er den tidligere Bornholmerbåd „Peder Olsen“ solgt til italienske Moby Lines. „Peder Olsen“ blev arbejdsløs efter efterårsferietrafikken og er siden oplagt i Fredericia. Bornholmstrafikken får ikke brug for færgen i næste sæson, hvor man vil have rådighed over den nye hurtigfærg „Villum Clausen“ (forventes i drift pr. 1. april 2000). „Peder Olsen“ er bygget i 1974 i Bremerhaven til det daværende Jydsk Færgesart. Oprindeligt skulle den have været sat ind på Grenå-Hundested som „Kattegat II“, men i stedet kom den til Juelsminde-Kalundborg som „Kalle III“. Siden blev færgen anvendt på forskellige udenlandske overfarter for så at vende „hjem“ til Danmark, hvor Bornholmstrafikken fik en god erstatning for den forældede „Hammershus“.

Også i Grækenland har der været interesse for Scandlines' overskudslager. Et græsk rederi har således købt „Rostock Link“, der bliver overtaget ved Mols-Liniens store omlægning af Kattegattrafikken til nytår.

Derimod er salget af „Prins Joachim“ til norske Color Line gået i vasken. „Prins Joachim“ ligger derfor fortsat uivirksom hen i Nakskov - den har ikke sejlet siden 1. juni 1997! Tilbage på salgslisten har Scandlines nu „Karl Carstens“ fra Fugleflugtslinien, Storebæltsfærgerne „Sprogø“, „Arveprins Knud“, „Romsø“ og „Prins Joachim“ og endelig hurtigfærgen „Felix“, der er blevet overflodig ved nedlæggelsen af Dragør-Limhamn.

Museum ud af betalingsstandsning

Danmarks Færgemuseum i Nyborg, der ejer museumsfærgen „Kong Frederik IX“, er den 1. december kommet ud af betalingsstandsningen. Grundstammen i den økonomiske rekonstruktio-

on er de over 800.000 kr., som Told og Skat har opkrævet i olieafgifter, mens det er blevet afklaret om museumsfærgen overhovedet skulle betale olieafgift. Denne afklaring varede over to år, men nu er sagen på plads, og Danmarks Færgemuseum ser frem til at fortsætte driften fremover.

I oktober måned deltog „Kong Frederik IX“ i en filmoptagelse, og blev i denne forbindelse forsejlet til Leje 5. I november måned har der været afholdt en biludstilling om bord. Arrangementer som disse kan formentlig fremover give et forbedret økonomisk grundlag for driften.

Exit Helsingør

Den gamle „undervandsbåd“ „Helsingør“ fra Helsingør-Helsingborg overfarten blev i 1987 solgt til Malta, hvor den sejlede mellem Malta og Gozo som „Xlendi“. Nu har malteserne imidlertid fået ny tonnage, og „Xlendi“ er blevet overtallig. Dens skæbne blev imidlertid hverken salg eller ophug.

En lokal dykkerskole havde nemlig brug for et vrak at øve sig på, mente man, og så blev gamle „Helsingør“ sænket ud for Malta. Ganske vist efter aftapning af olie osv., men alligevel en meget „Brent Spar“-agtig løsning. Nu kan skolens elever og dykkerlystne turister så tage ned og kigge på det dieselelektriske maskineri 35 m under overfladen.

Thomas N. Olesen

Julens videofilm fra LEG Video

**NSB Di.3 – 50 min i hifi/stereo
Pris 195,00**

I filmen om NSB Di.3 skal vi se scener fra alle de linier, hvor lokomotiverne endnu er i tjeneste: Nordlands-, Meråker-, Rauma- og Rørosbanen. Lokomotiverne optræder i både sommer- og vinterlandskab. Filmen sluttet med et kort besøg ved „Dieseldagene“ i Hamar i august 1999. I filmen forekommer også loktyperne Di.2, Di.4, Di.8, BM92, El 18 og Rc.

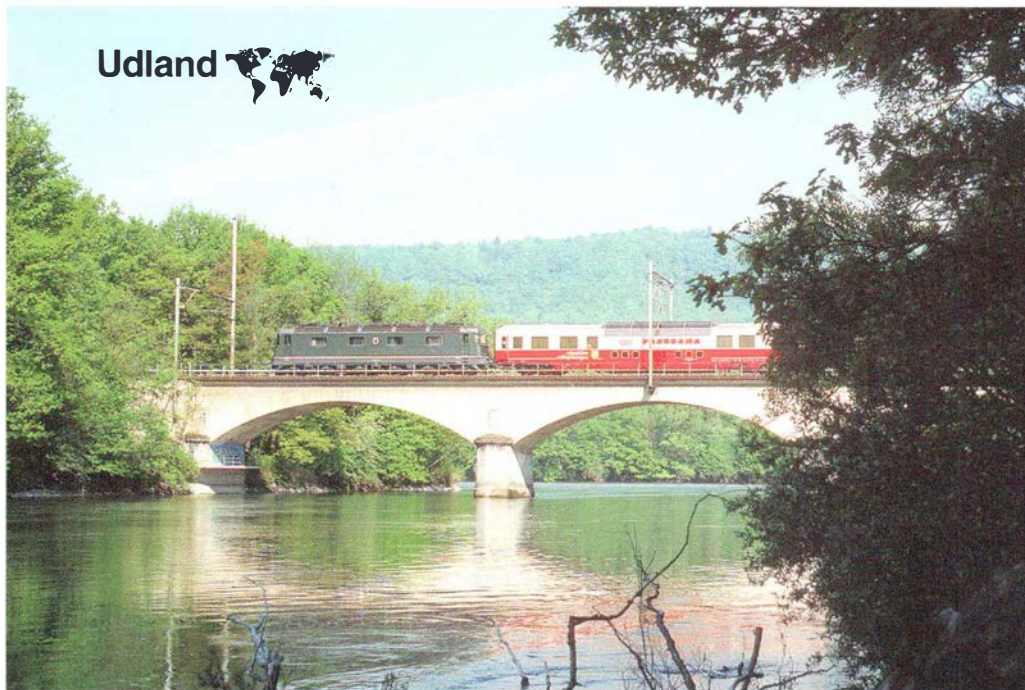


Til hver bestilling tillægges porto kr. 20,00 uanset antal film.
Der findes mange flere titler i vort katalog der kan rekvireres fra:

VIDEOFINKAN
Havrevænget 19
DK-4760 Vordingborg
Tlf. 5534 6164/Fax 5534 2782
E-mail: videofinkan@get2net.dk



Udland



En af de fem tidligere Rheingold-panoramavogne, der nu er overtaget af den svenske operatør „Tågkompaniet“, ses her krydse floden Aare ved Solothurn i maj 1996.

Foto: René St. Olsen

Sverige

Tågkompaniet

Den svenske operatør „Tågkompaniet“ har af det svejtsiske rejsebureau „Mittelthurgau“ købt de fem tidligere Rheingold-panoramavogne samt fem tidligere TEE-Pool sovevogne. De ti nyindkøbte vogne ankommer til Sverige i midten af januar 2000 og vil efter en mindre ombygning blive indsat i driften i slutningen af februar. Vognene vil indgå i faste løb mellem Stockholm-Luleå, Kiruna-Narvik og muligvis mellem Stockholm-Luleå/Narvik.

Samtidig har Tågkompaniet indgået en lejeaftale med SJ på 14 Rc6 lokomotiver samt ikke mindre end 90 personvogne til selskabets drift i Nordland.

Lok-Report

Frankrig

SNCF køber VIA GTI

Det har vakt en del opmærksomhed, at de franske statsbaner har købt transportfirmaet VIA GTI, der er en af Europas største private udbydere af kollektiv transport med 23.000 ansatte, en omsætning på 8 mia. kr. pr. år og et overskud på mere end 100 mill. kr. pr. år. Således vil f.eks. de fremtidige X2000-tog mellem Malmö og Göteborg nu fra år 2000 indirekte blive drevet af SNCF, da VIA GTI havde fået rettighederne til disse transporter. VIA GTI bliver springbrættet for SNCF til at erobre forskellige baner og busselskaber i Europa, som er blevet mulig efter EU's liberalisering af den kollektive trafik. Målet for SNCF er, at man i løbet af få år vil fordoble omsætningen og gå ind i endnu flere lande end Sverige, England og Tyskland, hvor Via GTI i dag har fodfæste.

Jan Agersten

DSBs litra MJ i drift

Voies Ferrées Locales et Industrielles (VFLI) er en underafdeling af SNCF- (franske statsbaner) datterselskab SCETA, som blev oprettet i 1998 med det formål at udføre lokal godstrafik på sidelinier og industri-sidespor efter den amerikanske "low cost"-model for "short line"-operatører, der bringer vogne til og fra hovedlinieoperatører. VFLI betjener for tiden (efterår 1999) 14 industri-sidespor i forskellige dele af Frankrig med 19 lokomotiver og 28 traktorer. Selskabet er blot i begyndelsen af en ekspansionsperiode og står foran at skulle byde på en række nye opgaver. Det, der gør selskabet interessant i Danmark,

Farvel til de grå mus – Rae – RABe.

Et af Europas smukkeste tog, de svejtsiske elektriske motorvogne af typen RABe, er på vej ud af aktiv tjeneste. Oprindeligt hed typen Rae, og 4 styk blev leveret til TEE-nettet i 1961 med numrene TEE II 1051-1054. Typen kunne køre på fire strømarter (25 kW 50 Hz, 15 kV 16 2/3 Hz, 3.000 V og 1.500 V), og var derfor lige så velegnet til grænseoverskridende trafik som de dieseltogsæt, der indtil 1961 var enerådende på TEE-nettet. Oprindeligt bestod et Rae-togsæt af fem vogne – alle med første klasse eller restaurant/bar. Noget særegent var, at motorvognen var i midten af toget. Et femte togsæt (1055) blev leveret i 1967, og de fem sæt fik alle en ekstra sjette vogn. De TEE-tog, der blev kørt af Rae, var Cisalpin mellem Paris og Milano, Gottardo mellem Zürich og Milano og Iris og Edelweiss mellem Zürich og Amsterdam. Efter TEE-æraen blev Rae-sættene bygget om til RABe-sæt og kørte som IC eller EC-tog. TEE-farverne creme/rød blev erstattet af lidt kedelige lysegrå/mørkegrå (deraf tilnavnet "De grå mus"), toget fik anden klasse, men bibeholdt sit TEE-skilt foran – af nostalgiske grunde. RABe kunne i slutningen af deres karriere ses som tilbringer-tog Frasné – Bern til TGV-togene mellem Paris og Lausanne. Kun sæt 1051, 1053 og 1055 eksisterer stadig, men ikke længe. Der er dog lovning på, at et af de sidste tre tog bliver bevaret og bragt tilbage til dets oprindelige udseende som TEE-tog.

Tekst og foto: Jan Agersten

Rae-togsæt med TEE Iris i Strasbourg i 1980.



er dets succesfulde brug af den lokomotivtype, litra MJ, fremstillet den belgiske Cockerill-koncern, som DSB nægtede modtagelsen af, da de ikke var udført i overensstemmelse med de aftalte specifikationer i kontrakten.

Fabrikanten har i mellemtiden arbejdet ihærdigt på at forbedre konstruktionen, og det er lykkedes at udleje to lokomotiver til SNCB (belgiske baner) og et antal til belgiske industrivirksomheder. Det ovennævnte franske selskab - VFLI - har lejet otte tidligere litra MJ (som har beholdt de oprindelige DSB-numre) - og de er i drift følgende steder:

503 og 509: Citroën, Je Janais - i nærheden af Rennes,
506 og 510: SNCFs TGV-værksted, Cheval Blanc,
507 og 513: Naptha raffinaderiet, Lavera - og
511 og 514: Cellulose du Rhône (papirindustri), Tarascon.

David Haydock

Rumænien

CFF

Det skulle desværre ikke lykkedes for de få tilbageværende damplokomotiver på skovbanerne i Rumænien at overleve i den daglige drift ind i det næste århundrede.

På banen i Viseu de Sus er transporten af tømmer på den 50 km. lange strækning til Coman nu overtaget af diesellokomotiver. På sidebanen mellem Novat og Ripi er transporterne i efteråret dog ved enkelte lejligheder blevet fremført med damp. Når banen inden årsskiftet har modtaget yderligere et diesellokomotiv, vil det uigenkadeligt være forbi med dampdriften i Viseu.

Endnu værre står det til i Covasna/Comandau. Den øvre strækning fra Comandau til Inclinataen, der forbinder de to baner, er nedlagt grundet banens elendige forfatning. Dette har desværre sat en brat stopper for transporterne på det nederste banestykke frem til savværket i Covasna. På trods af at banen skulle have været beskyttet af den rumænske stat som „særdeled vigtig kultur minde“ regnes det for usandsynligt at trafikken på strækningen genopstår. En museumsbane i Østrig har da også allerede vist sig interesseret i at købe banens to sidste driftklare damplokomotiver; CFF 764 247, Krauss 1916 og Reghin-nybygningen 764 405R fra 1985.

René St. Olsen



NEG V170 1149 og 1147 trækker det 45 vogns store tog ud fra fabrikken i Wüstmark, den 19. november 1999.

Tyskland

NEG MY

Vi er i Schwerin i det tidligere Østtyskland. Den lave efterårsol prøver forgæves at varme luften op, men det er stadig bidende koldt. Et regionaltog har netop passeret den roemark, hvor vi har taget opstilling. Ikke noget særligt, vistnok en 110'er med en stamme dobbeltdækkervogne. En for os danskere velkendt lyd lokker en pensioneret østtysk lokofører ud af sit hus, han spørger hvad det er for et tog, der på vej. Svaret kommer øjeblikke efter, da de to rundsnudede maskiner dukker frem fra skovbrynet. Den sølvgrå bemaling glinser i aftensolen, mens den karakteristiske lyd fra GM motorerne bliver stadig kraftigere. Kort tid efter er der atter stille. De gamle danske

MY'ere, nu kaldet NEG V 170 1147 og V 170 1149, er på vej mod Flechtingen ved Haldensleben for endnu engang at få fyldt de 45 ballastvogne med grus til elementfabrikken i Schwerin-Wüstmark. En opgave der tager knapt to dage. Trafikken med grus foregik tidligere med lastbiler, men er nu overtaget af Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft (NEG). Ballastvognene er indkøbt brugt fra NS Cargo i Holland og er nu indregistreret til „Eurotrack“ i Neumünster. Toget kører to gange ugentligt, nemlig natten til tirsdag og natten til torsdag. Med en ankomsttid i Schwerin-Wüstmark mellem kl. 4 og 6 om morgenen og en afgangstid kl. 16.10 er vinterhalvåret ikke det bedste tidspunkt at fotografere toget. Omvendt er det vel ikke for tidligt at begynde at planlægge næste års ferie, og da NEG har lejet i alt ti af de gamle MY'ere er der noget at se frem til når de lyse tidervender tilbage.

Tekst og fotos: Allan Støvring-Nielsen

NEG V170 1147 og 1149 med DFG 80314 ved Zachun, sydvest for Schwerin, den 19. november 1999.



Veteranbaner



Limfjordsbanen deltog i indvielsen af to motorvejsbroer mellem Nørresundby og Brønderslev den 25. august 1999 med FFJ nr. 34. Der gjordes holdt på begge de nye broer, således at de indbudte gæster fra henholdsvis Højgaard og Schults og Banestyrelsen kunne besigtige broerne.
Foto: Frank G. Sørensen

Limfjordsbanen

Det lykkedes endelig at få Nr. 34 klar efter støbning af nye lejer m.v., så vi kunne deltage i Cutty Sark Tall Ship races i dagene 18-21 august. Kørslerne foregik mellem havnene i Aalborg og Nørresundby. Ved denne lejlighed blev der af firmaet Spar Nord afsløret en navneplade på tenderen af Nr. 34 med teksten „Spar Nord-Jylland“, efterfulgt af en behagelig check. På kulturnatten den 25. august kørtes pendulkørsel Aalborg-Nørresundby Havn-Nørresundby station-Aalborg, ialt fire ture. Efter denne kørsel måtte Nr. 34 desværre atter løftes af hjulene, da det viste sig at lejerne måtte støbes om.

D 825 der i mange år har henstået i remisen, blev i september udvekslet med SB 1, som vi nu giver husly indtil videre. Det er lykkedes at leje resten af rundremisen af DSB, således at vi nu disponerer over yderligere syv sporpladser. Det skulle nu give mulighed for, at de fleste af vores køretøjer kommer under tag.

Frank G. Sørensen

D 825 klargjort til den videre transport til Århus. Lokomotivet ses her i Aalborg i september 1999.
Foto: Frank G. Sørensen



Veterantog Vest.

I Bramming er der sket en hel del denne sæson. Arbejdet på den sidste tilbageværende Bhl, skrider støt fremad. Hele den ene side af vognkassen er slebet ned og grundet. Undervognen, vognkasse, samt indretning, er skilt ad og vognen afventer løft, så bogier kan afmonteres og sendes til revision på et værksted. Med MT 152 er det meningen af den skal males grøn inden næste sæson. Dette arbejde skulle gerne være færdigt inden påske. MO 1848 afventer i øjeblikket istandsættelse. Efter afmontering af bremsesystem og det meste af undervognen, skal den løftes. Istandsættelsen af bogier er der en teknisk skole der tager sig af og motorerne bliver bragt til køren igen, ved et større maskinværksted, efter en større udskiftning af slidte dele.

Desværre var remisen lettere medtaget af den hårde storm, der især hærgede den vestlige del af Jylland. En del af taget blev blæst af. Taget er nu midlertidigt afdækket og afventer at håndværkerne får tid til at reparere det.

I Herning arbejdes der fortsat på CII vognen. Vognen er ved af være skilt ad indvendigt, samt udvendigt. Arbejdsholdet i Herning har ligeledes modtaget en Postvogn af litra Pbm fra GM-gruppen. Vognen skal bruge til værksted, samt et mindre reservedelslager. Vognen er stadig originalt indrettet indvendigt. Vi planlægger ligeledes at overtage en tidligere EA vogn fra KIK, der er isoleret og udstyret med petroleumsovn. Der er ligeledes indrettet værksted køkken og andet i vognen.

Sæsonens kørsler på Vestbanen var tilfredsstillende. Mensturene på Grindstedbanen var lidt mindre besøgte. Alt i alt lover det godt for den næste sæson.

Af Henrik Gregersen.

Nordsjællands Veterantog.

På den danske S-maskine DSB S740 skrider arbejdet langsomt men sikkert fremad. Både den nye kulkasse og vandkassen i førersiden er monteret. Man kan nu igen fornemmelokomotivets kendte linier, og indtrykket forstærkes efterhånden som det delvis nye førerhus monteres. Teknisk skole står for den omfattende fornyelse af alt træværk i førerhuset, efter de originale tegninger. En anden stor opgave er fremstillingen af nye kedelbeklædningsplader, som for øvrigt er blevet doneret efter en annoncering i TV-programmet "det mangler bare". Men ellers er det jo det store antal private givere, og fonde, der har doneret de mere end 600.000,- kr. som der til dato er brugt på køb, transport og istandsættelse. Hvorfor S740 kan ses under damp på de Nordjyske skinner, afhænger bl.a. af i hvilken takt de sidste ca. 100.000 kr. kan fremskaffes. Vi håber at det bliver i år 2000.

I Rungsted er de to spor foran remisen blevet udskiftet. Derudover har indsatsen hovedsageligt koncentreret sig om damplokomotivet SJ Sb1307, der desværre ikke kom helt problemløst ud af undervognsreparationen i Tyskland. Endvidere har gliderne i dette efterår fået et grundigt eftersyn. Lokomotivet har i skrivende stund fremført de første juletog, der i år kører til Græsted gamle station, hvor klubben, med hjælp fra lokale kræfter er vært ved et julemarked. Såvel remi-se som vognhal er indrettet med salgsboder til glæde for publikum, og det har resulteret i totalt udsolgte tog på alle seks køredage. Første tur den 5. dec. måtte aflyses da orkanen havde spærret de strækninger vi kører på. Bortset fra mindre skader på remisetage, er NSJV i øvrigt sluppet billigt fra orkanens følger.

I Græsted er der nu kommet godt gang i arbejdsloshedsprojektet, der har indrettet sig med velfærdslokale i den gamle hjælpevogn. Udover projektleder er der ansat 6 langtidsløst. Resultaterne ses tydeligt på omgivelserne, hvor der er planlagt, plantet træer og buske, opsat stationsstakit og en virkende meldeklokke, samt en masse andre nips, der hører til på en jernbanestation anno 1930. I det gamle pakhús er der etableret et komplet, isoleret maskinsnedkerværksted. Der er installeret varme i remisen, så der også kan lakeres vogne i den kolde årstid. Det har der været god brug for i dette efterår, hvor vi har været ramt af flere tilfælde af graffitiangreb. Som konsekvens heraf bliver vognene nu behandlet med anti-graffiti-lak. Det er en dyr behandling, men trods alt billigere, og først og fremmest mindre tidskrævende, end en totalafrensning af vognene.

På materielsiden kan i øvrigt berettes, at klubben har overtaget to åbne lavsidede godsvogne HFHJ P221 og P225. Vognene blev bygget i en serie på seks ens vogne til åbningen af Stålvalseværket i 1942. Indtil videre bruges de som internvogne i Græsted. FFJ Em38 "Bette Claus" er kommet "hjem" til NSJK efter at den i en længere årække har været udlånt til Skælskørbanen, der ikke ønskede låneaftalen forlænget. Damplokomotivet DSB Hs368 "Gungner" som ejes af NSJK er flyttet fra ØSJK i Køge til Gedser Remise, hvor den foreløbig vil indgå i den permanente udstilling. Flytningen blev foretaget i samarbejde med DJK, der alligevel skulle have en vognbjørn til Maribo for at hente ØG 3. Et godt eksempel på den gode samarbejdsånd der hersker veteranbanerne imellem.

Anders Dorge

DSB ombygger for Siemens



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

I begyndelsen af maj måned i år meddelte Norges Statsbaner (NSB), at Siemenskoncernen havde accepteret den norske påstand om, at de bestilte og leverede 11 stk. dieselelektriske lokomotiver, litra Di.6, var uegnede til drift i Norge og derfor kunne returneres til fabrikanten samtidig med, at købesummen tilbagebetaltes sammen en vis kompensation for en række omkostninger, som NSB havde haft i den mislykkede driftsætningsperiode.

NSB bestilte i 1991 ti (senere yderligere to) seks-akslede diesellokomotiver (2.650 kW) til brug – i første række – på Nordlandsbanen mellem Trondheim og Bodø til afløsning af de der indsatte NOHAB-lokomotiver (litra Di.3). Bestillingen kom i stand efter en række succesfulde prøvekørsler med et demonstrationslokomotiv af

Krupp-MaKs type DE 1024 (hos DB indregistreret som type 240). Mellem bestilling og levering blev MaK i Kiel overtaget af Siemens-koncernen (Siemens Fahrzeugtechnik), og den elektriske udrustning ændredes derfor fra ABB- til Siemens-fabrikat, hvorved erfaringerne fra DE 1024 ikke umiddelbart kunne anvendes på den nye lokomotivtype. Det førte til en forsinkelse i leverancen fra 1995 til 1996, og da de første Di.6'ere endelig kom i daglig brug, viste det sig, at bl.a. kølingssystemet var underdimensioneret, og at den ikke-forskydelige midteraksel i bogierne medførte skader på strækningens overbygning.

Selv om Siemens havde fast personale til fejlretning stationeret i Trondheim, sendtes lokomotiverne i et væk frem og tilbage mellem Trondheim og Kiel. NSB overtog trods alt elleve af de tolv

Di.6 i slutningen af 1997, men tabte et år senere tålmodigheden efter flere brande i lokomotiverne på fri strækning og efter en episode, hvor et førerhus rev sig løs fra vognkassen som følge af påkørsel af et jordskred.

Nu vil Siemens finde en anden køber/lejer i Tyskland, hvor der er et marked for brugte lokomotiver blandt de mange nye operatører. Da Siemens fabrik i Kiel er solgt til Vossloh-koncernen, har virksomheden i stedet indgået aftale med DSB Materiel (Lokomotiver og vogne) om, at værkstedet i København klargør de elleve lokomotiver til "kontinental" drift, hvilket bl.a. indebærer tilpasning af profilet, indbygning af Indusi (sikkerhedssystem) og ombygning af hoveddynamo.



Ombygningen af Siemens lokomotiverne foregår på DSBs vedligeholdelsesværksted på Otto Bussevej.

Her ses montage af ny hoveddynamo.



Øresundstoget

- den nye rejseoplevelse i Øresund

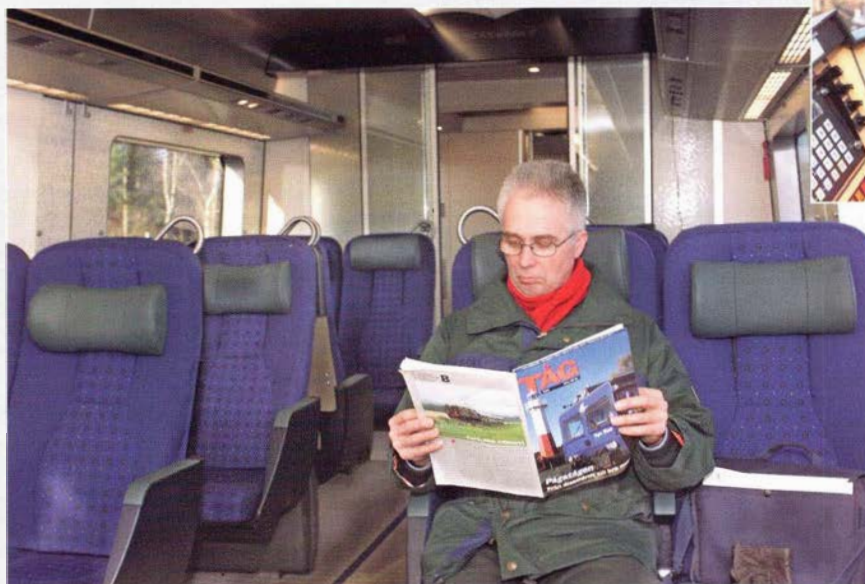
Behovet for anskaffelse af Øresundstog tager udgangspunkt i loven om den faste Øresundsforbindelse samt regeringsaftalen herom mellem den danske og den svenske regering fra 1991.

I 1992/93 vurderede en fælles DSB/SJ arbejdsgruppe, hvilke mulige materieltyper, der kunne komme på tale til det kommende "Øresundstog-projekt". For DSBs vedkommende blev det i "Rammeaftale II 1995-98" forudsat, at der kunne gennemføres investeringer til formålet, og i Finansloven for 1995 blev der afsat en rådighedsbevilling på 180 mio. kr. (svarende til værdien af tre togsæt). Samme år underskrev SJ Maskindivisionen (i dag benævnt SJ Teknik) og DSB Materiel en samarbejdsaftale om fælles materielanskaffelse. Den i 1996 nedsatte DSB/SJ styregruppe for "Øresundsprojektet Persontrafik" besluttede, at anskaffelsen skulle ske ved et fælles udbud. I foråret 1997 modtog de to styrelser tilbud fra en række leverandører i Europa, som efter intense drøftelser de to parter imellem resulterede i, at Adtranz Swe-den blev valgt som leverandør.

DSB og SJ indgik derefter kontrakt med Adtranz den 27. august 1997 om levering af i alt 27 togsæt (17 stk. til DSB, 10 stk. til SJ) under forbehold af de bevilgende myndigheders godkendelse (for DSBs vedkommende tiltrådt af et flertal i Finansudvalget, den 22. oktober 1997). Til kontrakten er knyttet en option om yderligere levering på op til i alt 18 togsæt (11 stk. til DSB, 7 stk. til SJ). Trafikministeriet forudså i 1997, at det ikke var sandsynligt, at hele optionen blev udnyttet, men at der kunne blive tale om yderligere anskaffelser, hvilket nu bliver tilfældet i forbindelse med vedtagelsen af Finansloven for år 2000 med DSBs bestilling på *yderligere fire, måske seks* togsæt!

Kontrakten indebar, at ti togsæt skulle være klar til den planlagte åbning af Øresundsforbindelsen den 1. oktober 2000 (og resten afleveret i første halvdel af 2001), men da Øresundskonsortiet meldte ud i september 1998, at forbindelsen kunne åbne den 1. juli 2000, måtte DSB og SJ i oktober samme år træffe aftale med Adtranz om udbetaling af en bonus, hvis de absolut nødvendige ti sæt var leveret inden den 20. juni 2000. Anskaffelsesprisen for DSBs første 17 sæt er aftalt til 1.058 mio. kr., svarende til 62,2 mio. kr. pr. togsæt. Hertil kommer udgifter til projektkomkostninger, reservedele, uddannelse m.v., således at den samlede pris bliver 1.190 mio. kr., opgjort i 1997-prisniveau.

Øresundstogsættene er af Adtranz' CRUSARIS-familie med typenavnet "Contessa". Vognkasserne bygges på Adtranz Swedens anlæg i Kalmar og slutmontagen sker i Västerås. Et togsæt, bygget af rustfrit stål, består af to motorvogne (med drivaksler) og en mellemvogn (uden drivaksler) med lavt gulv. Hvert togsæt er udstyret med automatkobling, og op til fem sæt kan køres i multipel (samlet længde 395 m). Flexfront-systemet (gumminæsen - leveres af Adtranz Denmark, Randers) muliggør gennemgang mellem samtlige togsæt. Togsættet er konstrueret for hurtig acceleration og tophastighed 180 km/h, de ekstra brede døre giver mulighed for hurtig af- og påstigning, og mellemvognens lavgulv er både handicappvenlig og letter håndteringen af bagage, cykler, kørestole og barnevogne.



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

sregionen

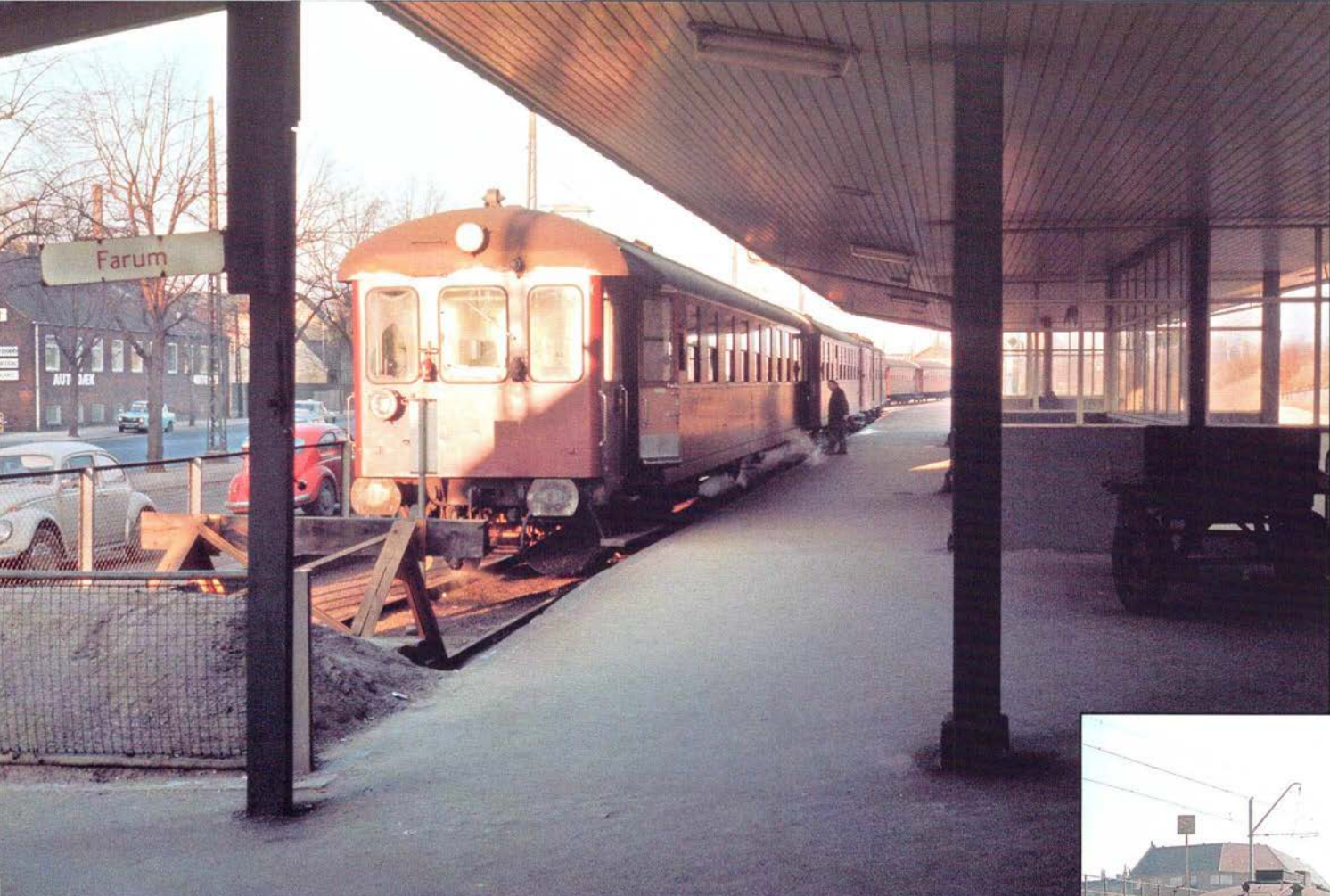


Hoveddata for Øresundstogsæt litra ET/X31

Akselrækkefølge:	Bo'2'+Bo'2'+Bo'2'+2'Bo'
Maks. hastighed:	180 km/h
Maks. trækraft:	170 kN
Maks. acceleration:	0,87 m/s ²
Vægt:	156 t
Maks. akseltryk:	16,5 t
Længde:	78,9 m
Højde:	3,8 m
Bredde:	2,96 m
Antal bogier:	6
Afstand mellem bogiecentertappe:	19 m
Akselafstand i bogier:	8,7 m
Spænding og frekvens:	15 kV, 16 2/2 Hz 25 kV, 50 Hz
Fremdrivning:	3-faset asynkron motorer
Antal motorer:	8
Maks. effekt:	2300 kW
Antal passagerer:	237 (1. kl.: 20 / 2. kl.: 176, klapsæder: 41)
Dørbredde:	1600 mm
Gulvhøjde (i lavgulvsafd.)	1020 mm (600 mm)

Øresundstogets teknik er af høj standard, det gælder både sikkerhedssystemerne (de dobbelte ATC- og radiosystemer), men også det helt moderne klimaanlæg og togets informationssystem, som er det nyeste på markedet med såvel indvendigt som udvendigt display. Såvel stole som borde er af helt ny type, designet til netop dette tog, og i 1. klasse afdelingen er stolene i øvrigt beklædt med skind. Øresundstoget er i modsætning til sine "brødre", IC3 og IR4, alt andet end hvidt. Overalt fra væggenes laminat over glasdørenes lyse dekorationer til den indirekte belysning i vægge og lofter er der brugt douce nuancer. Kun i foyererne er indersiden af dørene malet i den samme markante gule farve, som også udvendigt signalerer dørenes placering. Af det væld af designmæssige detaljer, der er i toget, skal kun nævnes det avancerede belysnings- og radiopanel (med stik til hovedtelefon og pc), der er anbragt i panelet til bagagehylden, der i øvrigt er fremstillet af et gennemsigtigt materiale, der "afslører" glømte sager.

Lidt flere detaljer fremgår af omtalen af materiellet i "Jernbanen", nr. 5/99, s. 8-9, hvor der i opremsningen af enheder, der leveres til SJ, bør foretages en ændring af X31K-M 4502 (trykfejl) til **X31K-B 4502**.



Min sæere bane

Hareskovbanen 1965-77

Tekst: Jørgen Pagh
Fotos: Lars Rønnow Larsen

Da jeg var syv år blev min jernbaneinteresse vakt. Det startede vistnok med fascination af min storebrors modelbane og de farvestrålende Fleischmann-kataloger. Jeg kørte tit med S-tog, men det regnede jeg nu ikke for noget særligt. Jeg voksede op i Gladsaxe Kommune, som ganske vist var kendt for at være Erhard Jakobsens fremskridtsvenlige kommune, men netop Gladsaxe kørte S-togene udenom – den eneste jernbane var Hare-

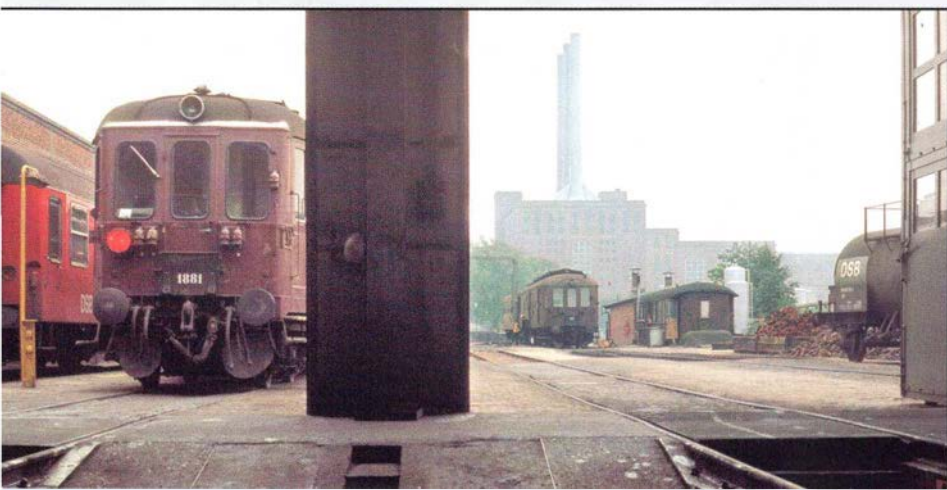
skovbanen, hvis motortog allerede dengang virkede næsten tragikomisk antikverede – og som i øvrigt kun havde meget få passagerer.

Selvom jeg boede lige ved siden af Stengården Trinbræt, kunne mine forældre ikke drømme at bruge Hareskovbanen, når de skulle til byen. Det var langt hurtigere at tage bussen til Lyngby og derfra S-toget.

Men i august 1965 begyndte jeg i første klasse på Stengård Skole med direkte udsigt til jernbanen, og netop på dette tidspunkt kørte traktorer og gravemaskiner rundt og anlagde den store dæmning, hvor toget og stationen skulle flyttes op. For nu skulle der være S-tog! Ja, selvfølgelig ville det tage nogle år – to-tre år måske? Hvor lang tid kunne det måske tage at hænge nogle ledninger op?

Jeg nåede faktisk at blive student, før S-toget kom, det havde jeg ikke forestillet mig i første klasse.

Men nu blev det MIT TOG – og jeg fulgte levende med



MO 1881 på maskindepotet Helgoland er, efter endt vedligehold, om få øjeblikke igen klar til at indgå i driften på Hareskovbanen. MO 1881 blev senere en af de få MO-vogne, der holdt måtte holde skansen til det sidste på Lille Nord. I baggrunden ser man MO 1957, den 3. september 1977.

På en kold og klar januar dag i 1973 ånder alt stadig fred og idyl på København L.

i togkørslen gennem utallige gabende kedsommelige skoletimer – jeg sørgede altid for at sidde ved vinduet, så jeg kunne følge toggangen og kontrollere, om toget var forsinket – det var det for resten næsten aldrig.

I vinteren 1965-66 kørte toget stadig nede på jorden – lige forbi skolegården, hvor det flittigt blev bombarderet med snebolde, når vejret var til det. Om aftenen rendte kvarterets uartige børn tit op til overskæringen, lagde mønter eller småsten på skinnerne eller hængte sig i bommene, når de løftede sig efter togpassage. Farligst var dog sporten med at løbe over sporet lige foran toget, jo senere man løb, jo modigere var man. Jeg turde aldrig selv deltage, men gøs frydefuldt, når nogle af de store gjorde. Tænk nu, hvis de snublede! Der skete mig bekendt aldrig andre ulykker, end at frustrerede lokomotivførere råbte eder efter de flygtende drenge. I 1966 blev togene flyttet op på dæmningen, der var ikke flere bom-



Vuë over Hareskovbanens endestation på København L den 28. marts 1974. Der flages på dagen i anledning af dronning Ingrid's fødselsdag.

me at lege med, og sporten med at løbe foran toget op-hørte.

Togkørslen var meget nem at finde ud af, selvom jeg garanteret var den eneste i min klasse, der havde styr på køreplanen. Toget kørte hver halve time på hverdage og hver time om søndagen. 17 og 47 mod København L, 26 og 56 mod Farum, – søndage kun henholdsvis 17 og 26 – hvor svært kunne det være?

Langt de fleste tog på hverdage bestod kun af Mo+Cls. Altid med Mo'en forrest i retning mod Farum. Som regel var motorvognen låst af, de fåtallige passagerer kunne mageligt være i Cls-vognen med sine 87 siddepladser. Hvis der var en skoleklasse, som skulle på skovtur, blev den til gengæld anbragt i Mo'eren, hvor børnene kunne støje om kap med dieselmotorerne uden at genere nogen.

Nu lyder dette som et ret beskedent tog, men for mig, som kun var vant til S-tog, var selv en Cls-vogn et lille eventyr. Højryggede sofaer, som gav en hyggelig kupéagtig stemning, gardiner ved vinduerne – et toilet – og en rigtig levende „konduktør“ (han var jo nok togfører), som i tog mod Farum sad i sin egen lillebitte kupé, når han ikke snakkede med stamkunderne. I tog mod København sad han som regel i førerhuset og snakkede med lokomotivføreren.

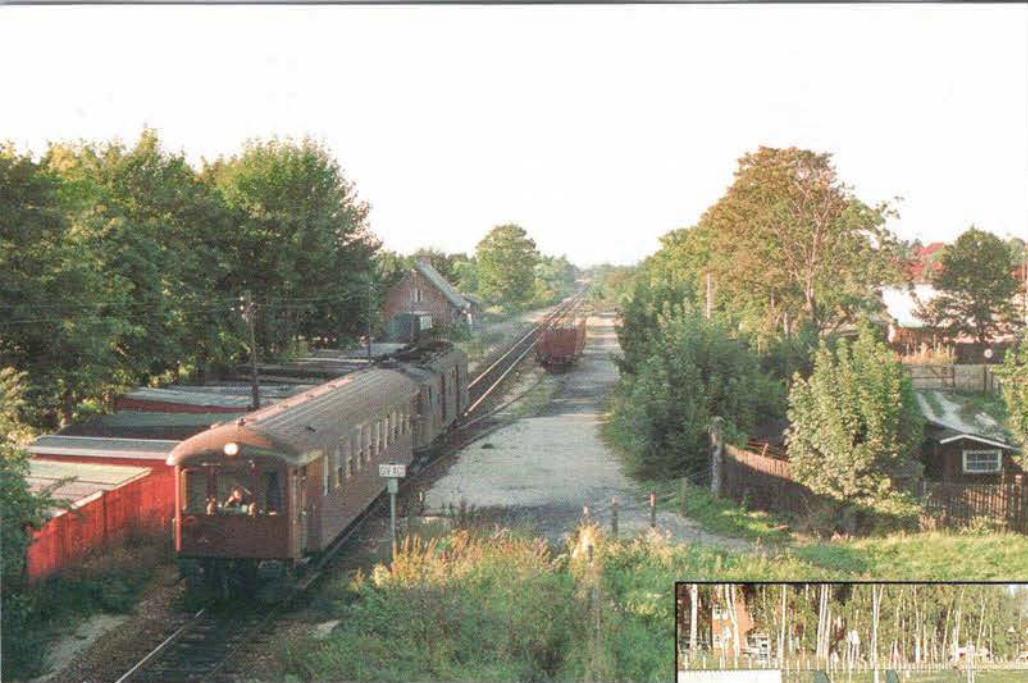
Dertil kommer en meget rolig og lydløs kørsel, som

MO 1957 på København L. i april 1974.



København L. på en bagende varm 16. juni 1975. MO 1865 afventer passage af linie F til Hellerup, før der er frit spor over S-banen for den videre færd af godsforbindelsesbanen til værkstedet på Helgoland.





Herover ses tog mod København L, i sommeren 1973, passerer den gamle Emdrup station. Der ankommer stadig vogne med tømmer til sidesporet.

Til højre ses tog mod Svanemøllen station, den 21. september 1977, på den ny Emdrup station, der tre dage senere er klar til at modtage S-toget.

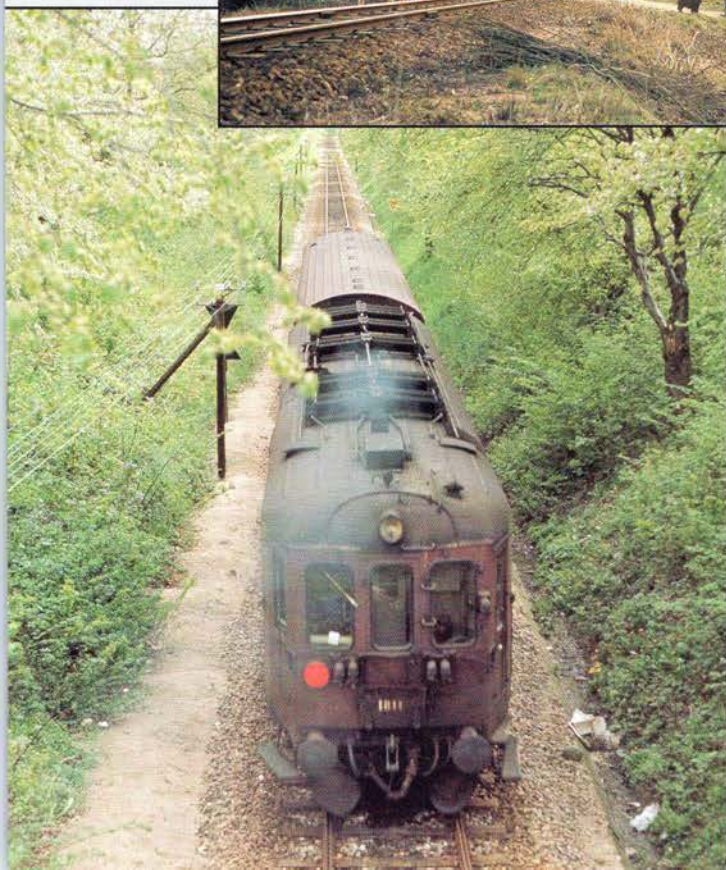


MO 1980, der netop har forladt København L, passerer overgangen fra Bispebjerg til kolonihaverne ved Lersøen i oktober 1973.

vel især skyldes, at togene kørte særdeles langsomt. Acceleration var vel ikke Mo'ernes stærke side, og netop på Hareskovbanen lå stationerne nogle steder endnu tættere end på S-banerne, så togene nåede faktisk aldrig at komme ordentligt op i fart. Tophastigheden på 75 km/t. blev vist kun opnået på yderstrækningerne.

På søndage kørte togene jo kun en gang i timen, hvilket egentlig var underligt, for hvis vejret var godt, var der betydelig flere passagerer end på hverdage. Til gengæld kørte søndagstogene altid som „3-vogns tog“, dvs Mo+CII+ClS. (Min storebror påstod, at et sådant tog kun havde to vogne, men jeg fastholdt, at motorvognen også var en vogn og skulle tælles med). Hvis det kneb med pladsen, blev Mo'erens passagerrum låst op. Også i hverdagsmyldretiden kørte enkelte tog som 3-vognstog, og et enkelt myldretidstog hver vej var oprangeret Mo+ClS+Mo+CII+ClS. Så holdt nogle af vognene også uden for perronerne.

Kun en enkelt gang har jeg oplevet et fuldt 6-vogns tog Mo+CII+ClS+Mo+CII+ClS, det var i pinsen 1968 eller 69. Det er også kun sket én gang, at jeg har set én Mo trække tre vogne; det var i begyndelsen af halvfjerds-erne, hvor et tog mod København var oprangeret ClS+CII+Mo+ClS – jeg går ud fra, at den sidste ClS var tom og blot skulle transporteres. (Den havde førerhuset mod København).



MO 1811, på vej mod København L, ses her i den lange grønne passage nord for Emdrup, i juli 1973. Bemærk stangrækken.



MO 1810 passerer Dyssegårdsvej den 3. februar 1976.



MO 1861 undervejs mod Farum, på Vangede station i juli 1973. Da spor 2 endnu ikke er anlagt, er denne del afspæret med et intermistisk rækværk.



På Værløse station oses der i juli 1973 stadig af rigtig sidebanestemning. MO 1990 er undervejs mod Farum. Bemærk den funk-lende nye Folkevogn.

Til gengæld forekom blandetog helt regelmæssigt om aftenen, i hvert fald på strækningen København L-Buddinge. Det er egentlig ret fantastisk, at man i den københavnske nærtrafik endnu i begyndelsen af halvfjerdserne kunne opleve at køre med noget så gammeldags som blandetog.

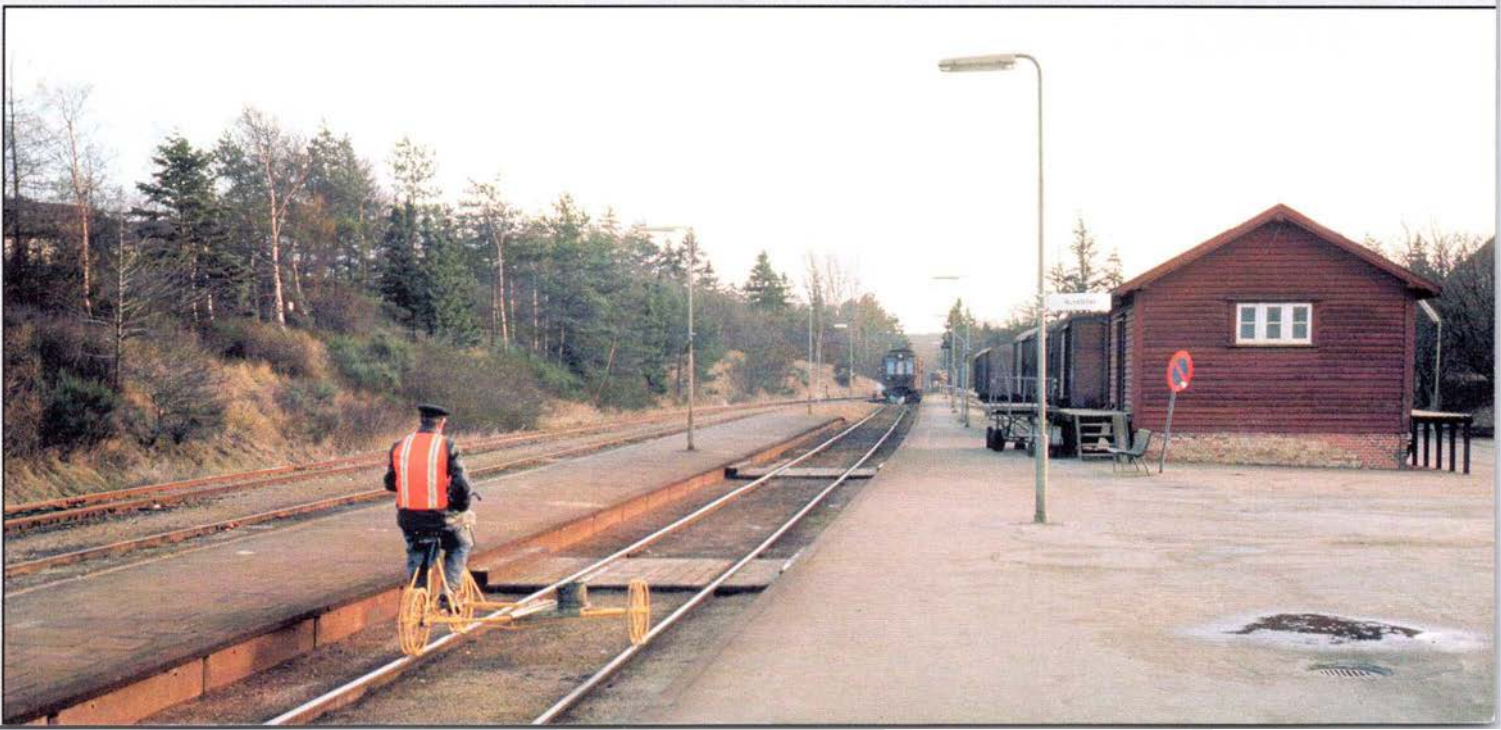
Om sommeren cyklede jeg nogle gange til Buddinge for at overvære, hvordan denne godskørsel blev klaret. Det ordinære tog fra København L ankom, oprangeret Mo+Cls+Mo+4-5 godsvogne. Buddinge var fast krydsningsstation, og mens togene krydsede, blev passagerdelen Mo+Cls koblet fra og fortsatte mod Farum. Når det var væk, fortsatte den tilbageværende Mo med gods-

vognene lidt frem til godssporene. Nu blev Mo'eren brugt som rangerlokomotiv, den havde en lille halv time til at flytte rundt på vogne og oprangere det tog, som skulle tilbage. Når det næste persontog fra Farum var ankommet til perronen (altid Cls+Mo), listede den ventende Mo med sine godsvogne op bagfra og blev koblet til, de fleste passagerer anede sikkert ikke, at de skulle fortsætte rejsen med et blandetog.

Passagervognene var Cls og CII lige til S-toget kom. I korte perioder omkring 1969-70 dukkede dog en enkelt af de ombyggede Bhs-vogne op. Med sit lyse interiør og blåt sædebetræk stak vognen meget af – den virkede næsten moderne. (Bn-vognene havde jo også blåt be-



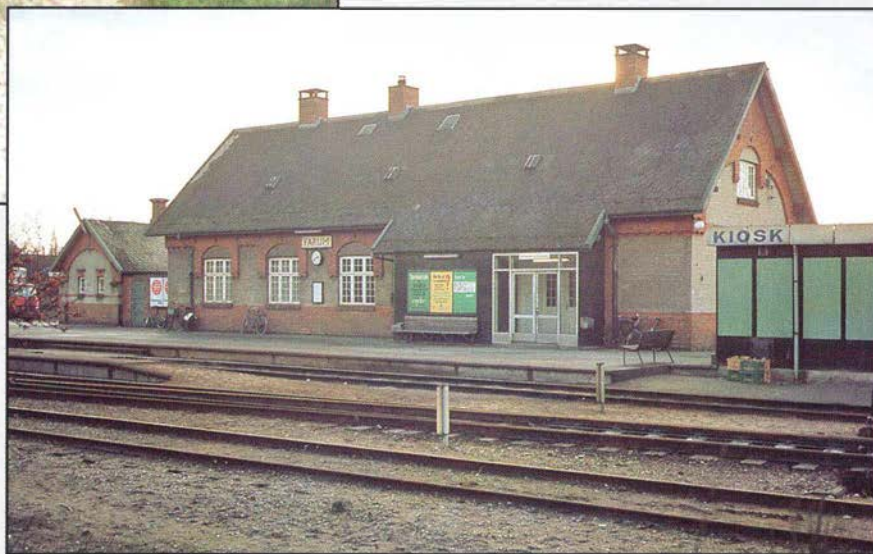
Farum station i februar 1973. Persontoget mod København forsvinder i det fjerne, så strækningen er for en stund farbar for en skinnecykel inspektion.





MO 1990 gør holdt ved trinbrættet Syvstjernen og en enkelt passager stiger af. I juli 1973 ses de første synlige spor af det kommende dobbeltspor.

Stationen i Farum den 15. februar 1973.



Hareskovbanens sidste regionaltogskøreplan var temmelig misvisende udstyret med en tegning af en B-vogn. Men det var måske også for meget forlængt at vise den skindbare sandhed i dædels stramme designbølge.

Den 24. april 1976 nedlagde strækningen fra Bispebjerg til København L, og Hareskovbanens tog omlagdes af den kommende S-bane over Ryparken med endestation på Svanemøllen. I forbindelse med omlægningen indførtes større tog, som her bestående af MO 1827, to CII og sidst MO 1847 på Svanemøllen, den 3. maj 1976.



træk på sæderne i begyndelsen, men Bn-vogne kom aldrig til Farum). Bhs-vognen forsvandt dog igen og blev sandsynligvis brugt på Lille Nord eller Svendborgbanen i stedet, hvor kunderne var mere krævende. Man kan ikke sige, at kunderne på Hareskovbanen var krævende - der var nemlig uhyre få kunder!

Da HT blev oprettet i 1974, blev der lavet nye direkte buslinier, bl.a. mellem Gladsaxe og København (linie 19, 43, 63 og 68), som yderligere udhulede togets passagergrundlag. Busserne var hurtigere end toget, og billetterne tilmed billigere! (I 1978 blev priserne harmoniseret, men de direkte buslinier vedblev med at konkurrere med toget indtil køreplansskiftet i 1989, hvor HT omsider besluttede at arbejde sammen med i stedet for at konkurrere med DSB).

Den 25. april 1976 var tiden omsider inde til at ændre linieføringen, så togene blev ført fra Dyssegård ind til Ryparken og Svanemøllen. Der skulle gå endnu næsten halvandet år, før S-togene kørte, men det var da en fordel for nogle af passagererne at få direkte forbindelse med S-togsnettet. På en måde gjorde den direkte kontakt med S-togene det endnu mere tydeligt, hvor gammel Hareskovbanen var. Og i den sidste tid kørte togene om muligt endnu langsommere end før. Især den stejle overføring ved Ryparken satte de stakkels Mo'ere på en hård prøve. Derfor måtte DSB nøjes med at lade motorvognene trække én vogn hver. En helt ny oprangering dukkede op på alle tider af dagen: Mo+CII+CII+Mo. Så var der også taget højde for en eventuel passagerfremgang. Det varede dog ikke længe, før de klassiske Mo+CIs tog vendte tilbage på de trafiksvage tidspunkter. Og blasfemi - selv på søndage kørte Mo+CIs-tog, hvilket mig bekendt aldrig var sket før.

Når der ikke var den helt store jubel blandt passagererne over den direkte indføring til Svanemøllen, skyld-

tes det, at de passagerer, som skulle til City, aldrig havde benyttet Hareskovbanen. Stamkunderne var bl.a. rejsende til Nørrebro (ved København L station) – og for dem var indføringen til Svanemøllen ingen fordel. For at tækkes de gamle stamkunder lovede DSB at sikre gode forbindelser på Ryparken station til tog mod Nørrebro – og det medførte nogle besynderlige bindinger på køreplanen, som fortsatte i S-togenes tid frem til 1987.

For da S-toget endelig kom, udeblev den forventede passagerfremgang. Selvfølgelig kom der mange flere passagerer, men togene var stadig temmelig tomme i forhold til andre S-togs baner. På Hareskovbanen kørte selv S-togene langsommere end andre S-tog, hvilket dels skyldtes den korte stationsafstand, dels ventetid ved Ryparken pga. forbindelsen mod Nørrebro. Først i 1987 indførtes en ny og hurtigere køreplan på Hareskovbanen. Men selv i 1999 – 22 år efter elektrificeringen – har strækningen et påfaldende lavt passagertal. Den mangler ordentlige trafikknudepunkter, som f.eks. Lyngby, Herlev eller Glostrup – og befolkningen i banens opland mangler muligvis stadig noget så grundlæggende som en tradition for at bruge toget.

Så min gamle bane er stadig en smule sær. Men hvert efterår, når der er trafiktælling, indtager jeg pladsen på min gamle Stengård Station og leger „togmand“ for en dag. (Dog ikke i år, for i år er trafiktællingen aflyst)! Og det er en helt anden historie.



En epoke er slut. Her ses MO 1956 fremføre det sidste persontog mod Farum under passage af den gamle Bagsværd station, den 24. september 1977.



Det var en stor dag for de rejsende på Hareskovbanen, da S-toget endelig den 24. september 1977 kunne indsættes i driften. Her ses indvielsestoget bryde snoren på Svanemøllen station. På værkstedet Helgoland fortsatte hverdagen dog rimeligt uforandret, idet der skulle gå hele syv år, før de sidste Mo-vogne kunne tages ud af driften.

Velkommen på
Hareskov-
banen

DSB

Luk op og find en køreplan og en gratis billet!

Gratis S billet

Vangede	
Farum	Bagsværd
Varlose	Stengården
Hareskov	Buddinge
Skovbrynet	Kildebække
Svanemøllen	



Ikke sådan at komme under

Frederiksberg gamle station bliver stående, men har fået luft under fødderne.

Anlæg af stationerne til Københavns Metro præger mere og mere bybilledet, efterhånden som udgravningerne og betonstøbningerne tager form. Helst skal man dog betragte anlæggene sådan lidt fra oven, hvis man skal få det rette indtryk af, hvad der foregår i dybden.

På Frederiksberg foregår anlægget af den kommende metrostation dog nærmere terrænhøjde end andre steder, idet stationen bygges i en udgravning, der kun er en 7-8 meter dyb, beliggende i det ret smalle rum mellem Frederiksborgcentrets sydfacade og de gamle stationsbygninger. Fra trapperne i Frederiksberg Centret har man et godt overblik over en del af udgravningen.

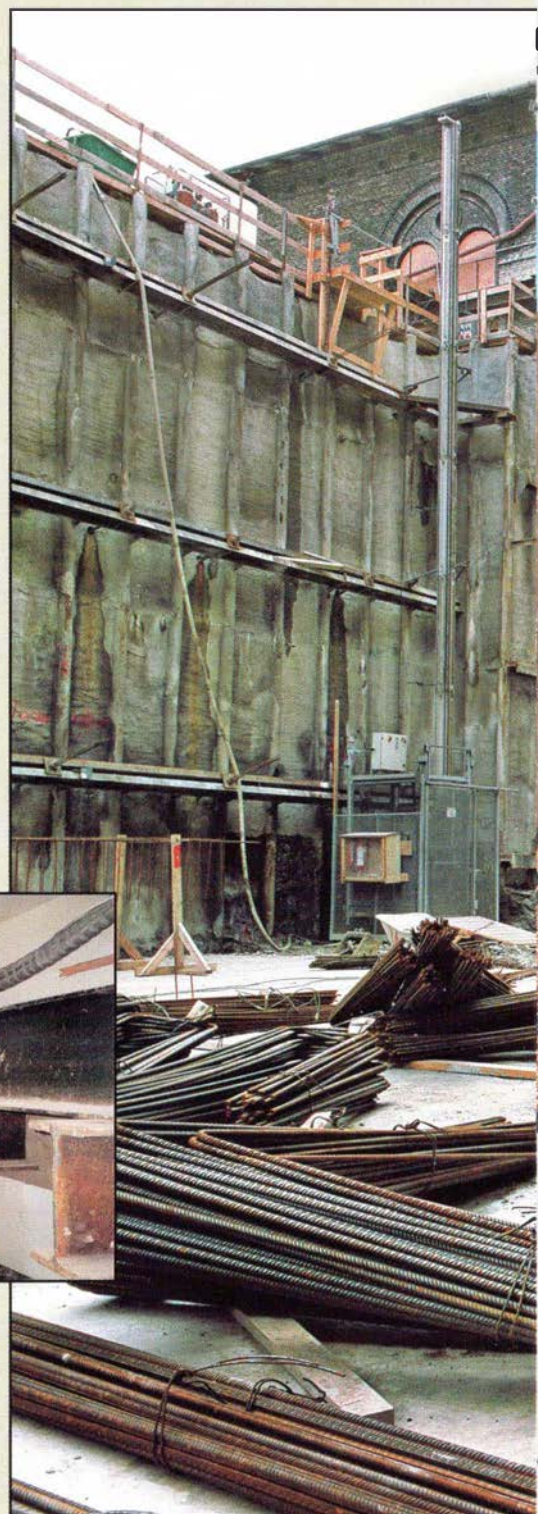
Som jeg skrev i jernbanen 6/98, er der tale om en udgravning, der nær havde kostet livet for de gamle fredede bygninger, selve stationsbygningen tegnet af arkitekten Wilhelm Volf, toilet- og pakhusbygningen og den noget senere opførte stationsforstanderbolig og posthusbygning, som dog ikke er tegnet af Volf, hvad jeg fejlagtigt skrev.

Miljø- og Energiministerien nægtede imidlertid at ophæve fredningen af bygningerne, hvilket tvang Ørestadsselskabet til at finde en løsning, der gjorde det muligt at bygge stationen med en større perronbredde end først påtænkt og samtidig bevare de fredede bygninger på stedet.

Umiddelbart var det nærliggende at forestille sig, at det ville være nødvendigt at rulle bygningerne nogle meter mod syd og eventuelt rulle dem tilbage igen, når stationsanlægget var færdigt, en løsning der blev vurderet at ville koste 13-19 mio. kroner. Entreprenørfirmaet SKANSKA, der har stor erfaring med den slags van-

skelige opgaver, kom dog på en bedre idé, idet man valgte at foretage en omfattende afstivning og forankring af bygningerne, som har gjort det muligt at grave sig ca. 1,5 meter ind under bygningerne. Teknikken er vanskelig at beskrive med ord og kan nok bedst forstås ved at se på tegningen, der viser, hvordan man har skudt solide I-jernsbjælker ind gennem husets nordfacade og in de midt i huset. Disse bjælker hviler på langsgående bjælker gennem huset, og bjælkerne er forankret til undergrunden med ankere, der er ført ned ved hjælp af rør, der er boret ca. 20 meter ned. Dette borearbejde har foregået inde i bygningen under særdeles snævre pladsforhold, hvorfor borerørene består af sektioner af kun ca. 1,5 meters længde. Bygningens nordfacade hænger nu på jernkonstruktionen og svæver således frit over udgravningen. I øvrigt er bygningerne stadig i brug som kontorer og opholdslokaler for dem, der er beskæftiget ved byggepladsen.

Selve udgravningen er afstivet med spundsvægge af en særlig let konstruktion. I stedet for de sekantpæle, som man har boret ud til og støbt f.eks. ved udgravningen til stationen ved Nørreport, har entreprenøren, SKANSKA, valgt at bore rør med ca. 30 cm diameter ned med ca. en halv meters mellemrum. I takt med udgravningen har man udfyldt mellemrummene mellem de nedborede rør med armeringsjern og støbt ud med beton.



I-jernsbjælkerne gennem den gamle station. Foto: Bent Jacobsen

På bunden af den kommende Metro station på Frederiksberg. Foto: René St. Olsen

Af Bent Jacobsen



Selve stationsanlægget udføres som nævnt af SKANSKA. Forlængelsen af den udgravede tunnel i retning mod Solbjerg, som sker efter ønske fra Frederiksberg Kommune, udføres af Højgaard & Schultz. Øst for stationen arbejder Pihl & Aarsleff med udgravning og støbning af tunnel under Falkoner Allé, der midlertidigt er forlagt i et sving mod vest. Umiddelbart øst for Falkoner Allé arbejder COMET med forbindelsen mellem den gravede tunnel og den borede tunnel. Der skal her bygges et særligt kammer, en slags sluse, der skal opfange og styre tunnelboremaskinen, når den nærmer sig den udgravede tunnel.

Når anlægsarbejderne en gang er ved at være færdige, skal der ske en istandsættelse af de fredede bygninger. Bygningerne er indvendig præget af tidligere ret hårdhændede ombygninger, hvorfor den oprindelige ruminddeling i nogen grad er ændret. Men der er tale om gode, solide og rummelige bygninger, som vil blive anvendt til et offentligt, publikumsorienteret formål, formentlig en kombination af kiosk, café, kortsalg og trafikinformation.



Dele af den gamle station svæver frit over byggepladsen. Foto: Bent Jacobsen



*Lokomotivfører mindes 45 års
arbejde ved jernbanen
- fortalt til Asger Christiansen*

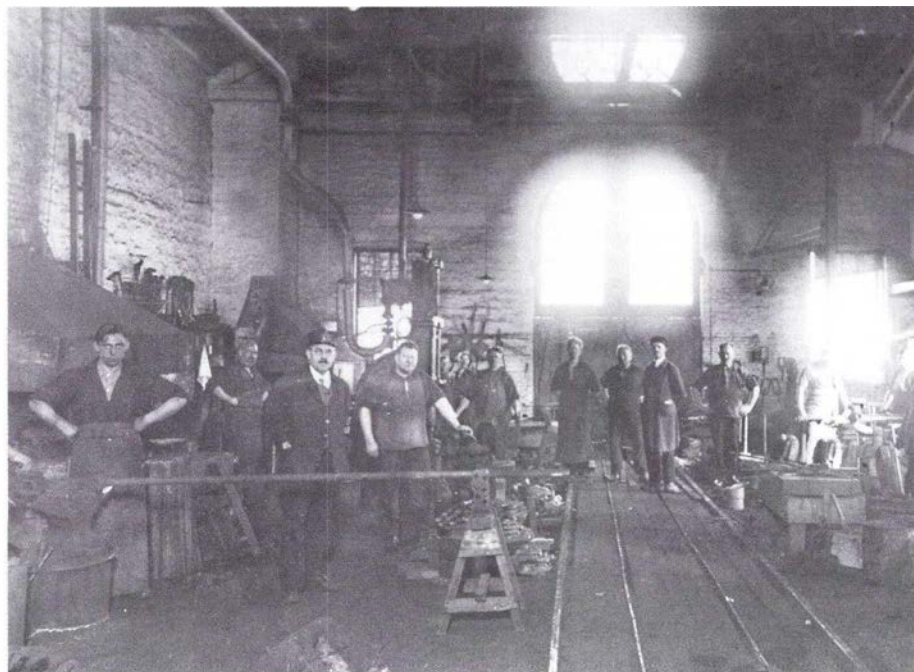


Et liv på maskinen

På en stille villavej i Århus-forstaden Åbyhøj bor den 86-årige, pensionerede lokomotivfører Volmer Svend Aage Jensen og hans kone Gerda. Over en kop kaffe med hjemmebagt kringle fortæller V.S.A. Jensen om 45 år ved DSB.

Del 1.

På artiklens indledningsbillede ses R 952 med nordgående eksprestog, under ophold i Randers, i maj 1937. Fyrbøderen benytter opholdet til en tur om lokomotivet. Foto: James Steffensen. Nederst ses en optagelse fra Århus i 1925, hvor Centralværkstedets medarbejdere har taget opstilling i grovsmedien. Arkiv: Århus bymuseum



Modelbane i kælderens

Dette hus opførte vi i 1953, og i kælderen byggede jeg en modelbane i størrelse 1:45. Jeg var en af de første lokomotivførere i Jylland, der kørte med MY-maskiner i 1950'erne, så derfor byggede jeg selv en model af MY 1101. Det blev også til et damplokomotiv og nogle vogne. Senere gik jeg ned til den halve størrelse, altså skala HO, for at få plads til dobbelt så meget landskab. Nu har jeg et anlæg med kontrolpult og det hele. På den ene station ses en model af viadukten ved Odense station - den bro med tre buer, der går skråt hen over hovedsporene. Den har jeg kørt under mange gange, da jeg var lokomotivfører. Jeg har en rød-sort model af MZ 1401, som er købt færdig. Et par damplokomotiver har jeg ændret lidt, så de ligner henholdsvis en dansk R-maskine og en gammel G-maskine.

Over anlæget hænger et fotografi af et godstog trukket af et damplokomotiv litra H, bygget af Frichs. Her i Århus var der stationeret to af den type, nemlig H 799 og H 800. De kunne saftsuseme trække noget, og de var gode at køre med. Jah, jeg har virkelig oplevet meget. Vi er jo ikke så mange tilbage, der kom ind ved banen allerede før 1930. Det hele begyndte da jeg lige var konfirmeret. Jeg boede stadig hjemme her i Århus hos min far, der ejede Bülowsgade 59, hvor vi boede i en 2-værelses lejlighed på 4. sal.

Lærling på Centralværkstedet

Da jeg var blot 14 år gammel, begyndte jeg 10. april 1927 som lærling på DSBs centralværksted. Min far arbejdede der i forvejen, så det var naturligt, at jeg kom ind til banen. Far var en meget dygtig snedker i træværkstedet. Han kunne lave næsten alt, så ham var der bud efter mange steder, og derfor blev han kaldt for "Flyveren". Øgenavne var der en del af. Det gjorde det hele nemmere, for mange hed jo det samme til efternavn. Da jeg så begyndte, blev jeg selvfølgelig straks kaldt for "Flyverens Søn".

Centralværkstedet var en kæmpestor arbejdsplads, en af de største i Århus, med 1000 ansatte. Mange var i familie med hinanden, for det hjalp lidt, når man søgte plads. I lokomotivhallen var der fem værk mestre med hver sit område. Desuden var der malerværksted, personvogns-afdeling, godsvogne og meget mere. Hos min far i træværkstedet lavede de alt muligt. Han var i øvrigt ansat hos statsbanerne i næsten 30 år.

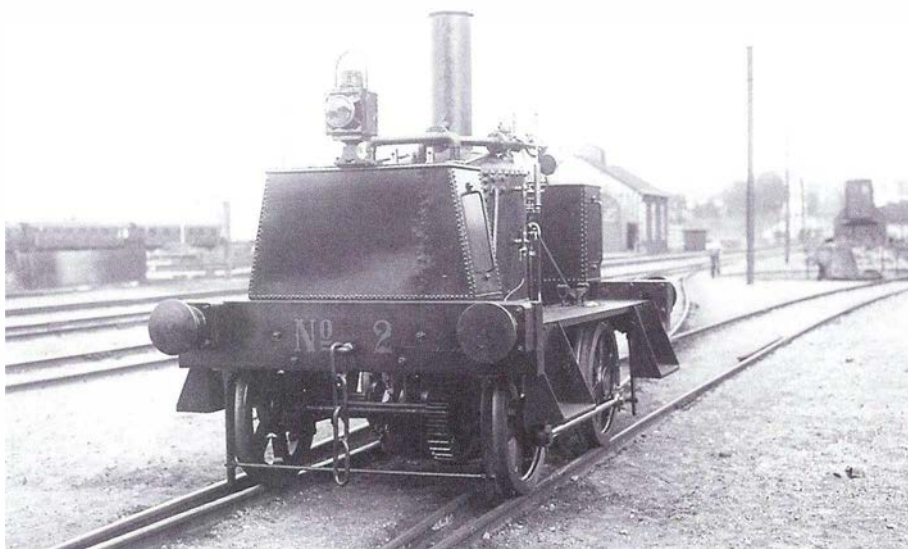
Min læretid begyndte hos "Bertel Skæg", hvor jeg lærte at hamre og file. Senere blev jeg flyttet til maskinsjakkert, hvor vi arbejdede med dele til damplokomotiverne. De håndværkere, der havde at gøre med glidere til dampcylindrene, blev f.eks. kaldt "glidekoret". Når et damplokomotiv kom til eftersyn, blev gangtojet - altså drivstængerne - taget af hjulene og forsynet med nye lejer osv. Det blev udført af det såkaldte "stangkor". Senere arbejdede jeg i drejerværkstedet i trekvart år.

I starten var arbejdstiden kl. 7-17 med frokostpause kl. 12.00-13.30. Jeg gik hjem og spiste frokost i pausen, for vi boede jo i Bülowsgade, på den anden side af Bruunsgade, tæt ved værkstedet. Lørdag arbejdede vi klokken 7-13. Arbejdstiden blev i 1929 ændret til kl. 7-16 med frokostpause i værkstedet, så da havde vi madpakke med hjemmefra. Der var et lille rum, nærmest en slags kiosk, hvor vi kunne købe kaffe eller øl. I begyndelsen af 1930'erne blev der indrettet et rigtigt markettenderi. Det første lærlingeår var min ugeløn 8,64 kr. Næste år 10,24 kr. og tredje år steg ugelønnen til 16,32 kr. Derefter kom vi på akkord sammen med svendene, og det kunne give en høj løn på helt op til 26-27 kr om ugen.

I starten af min læretid var det vores opgave at hente mælk til svendenes frokost. En mælke-mand holdt med sin hestevogn ved gaden Spanien lige ved værkstedet. Svendene drak helst kærnemælk blandet med fløde, og det købte vi så af en mælke dreng, der blev kaldt Tossi-Holger. Vi havde et omklædningsrum med hver vores lille garderobeskab. Hjemme i Bülowsgade var der ingen bademuligheder, men på centralværkstedet havde man en fast ugentlig badedag. Det gik på skift, således at nogen havde mandag, andre tirsdag osv. Jeg var på lørdagsholdet, for vi arbejdede jo lørdage til klokken 13. Selve badet var gratis, men der var ansat en bademester, som solgte sæbe og den slags. Først fik vi et varmt brusebad, inden vi gik ind i et damprum. Bagefter var det ind under den kolde bruser. Så lavede vi ikke mere den dag, og resten af tiden sad vi bare til stads.

Til hverdag foregik vaskeriet anderledes ved fyraftenstid. Lærlingene vaskede sig ved en lang vaskekumme, hvor vandhanen sad i den ene ende. De ældste lærlinge stod ved kummens øverste ende. Det kolde vand løb så videre nedad, hvor de yngre lærlinge stod. Jo kortere læretid man havde haft, jo mere beskidt vand måtte man altså nøjes med. Gennem årene rykkede man så op mod vandhanen. På et tidspunkt fik vi dog hver en spand at vaske os i.

I min læretid var man jo ved at bygge den store



Som lærling på Centralværkstedet i Århus var Volmer Svend Aage Jensen i 1929 med til at genopbygge det gamle rangerlokomotiv L2, der her ses på et foto fra HHJs træremise ud for Schleppegrellsgade. Arkiv: Asger Christiansen

stationsbygning, som vi har nu i Århus. Bane-gårdspladsen med sporvognskinnerne blev hævet fem meter ved at fylde jord på. Jorden blev kørt dertil med små damplokomotiver og tipvogne over Bruunsbro. Jorden blev gravet ud fra skråningen ind mod Hallssti for at gøre bane-graven bredere fra Bruunsbro, under en ny Frederiksborg og ud mod Schleppegrellsgade. Meget af byen er ændret siden dengang. Rådhuset var endnu ikke bygget, og sporvognene kørte stadig gennem Park Allé. Senere kørte de gennem Ryesgade.

Sammen med en af centralværkstedets håndværkere, der blev kaldt "Stumpen", var jeg i sommeren 1929 med til at restaurere damplokomotivet "Gamle Ole", der var bygget i 1860'erne. Det var en rangermaskine litra L 2 med lodret kedel. Jeg drejede en ny fløjte til lokomotivet. Mange af maskindelen havde ligget flere år på loftet i et gammelt smedeværksted, vi kaldte for "Sibirien". Da vi var færdige med "Gamle Ole", blev der kørt en kort prøvetur fra værkstedshallen og ud på skydebroen og tilbage. Nu står lokomotivet på Jernbanemuseet i Odense.

Min tid på Centralværkstedet var samtidig de første år, hvor DSB indførte motormateriel. Det gjorde mig til en af de første lærlinge, der var med i motorsjakkert. Det drejede sig i første om-

gang om de tidligste Triangel-vogne. Der fandtes treakslede vogne litra Mc med motor i begge ender. Motoren var en 6-cylindret benzinmotor. MC-vognene kørte fra Skolebakken nær Domkirken her i Århus og ud til Risskov. Da jeg begyndte på Centralværkstedet fik DSB nogen små diesellokomotiver, der hed litra MT. Vognene var bygget af Scandia i Randers, men motoren kom fra Frichs her i byen. Sådan var det også med de seks lange MR-motorvogne. De første vogne kunne ikke starte selv. Vi satte en starter på, og kunne forsøge nærmest i flere dage, inden vi fik motoren i gang. Sådan var det til at begynde med på MR'erne, inden de fik monteret en selvstarter, der virkede med trykluft. Da vi 1932 fik de to store Mx 131-132 fra Frichs, var det også start med luft. I min læretid nåede vi også at få MQ'erne bygget af Frichs med dieselmotor samt vognkasser af stål.

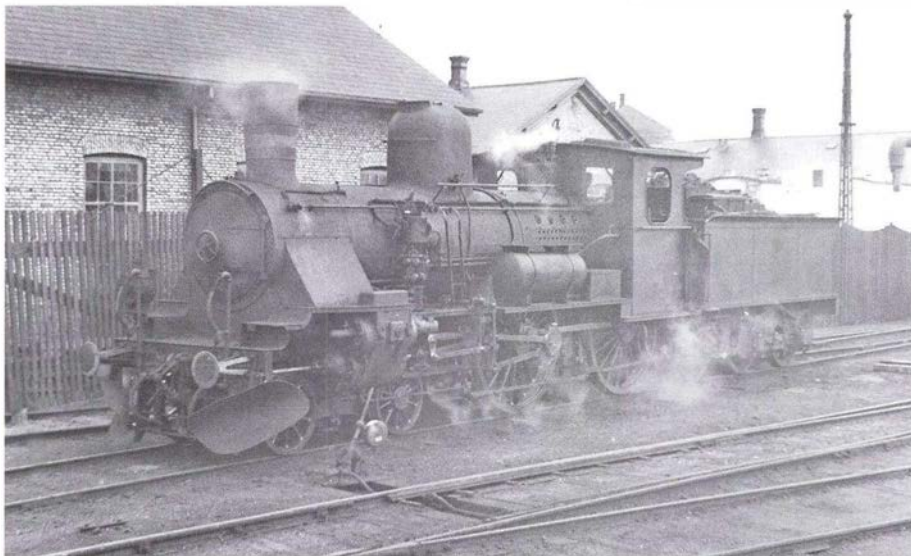
Motorværkstedets personale under ledelse af værk mester Stockholm var delt i to hold. Det ene hold sørgede for benzinvogne, og det andet for dieselvogne. Når vi havde en dieselmotor skilt ad, var det ikke altid let eller sjovt, for vi havde endnu ikke alle de rigtige redskaber. Det skulle først oparbejdes gennem nogle år.

Læretiden var fem år, og jeg blev udlært i 1932. Bagefter arbejdede jeg et halvt år som svend i

Svend Jensen stiftede under sin læretid, bekendtskab med de to Frichs byggede Mx-lokomotiver.

Arkiv: DJK





I sin tiårige periode som fyrbøder kom Svend Jensen utallige gange til at gøre tjeneste på de temmelig ukomfortable lokomotiver med halvåbent førerhus som f.eks. K-maskinen, der her ses i Nyborg under besættelsen. Arkiv: DJK

motorværkstedet. Desværre blev personalet skåret ned, og de ugifte håndværkere blev sagt op. Sådan gik det også på andre arbejdspladser, så på et tidspunkt var der 700 arbejdsløse maskinarbejdere i Århus. Jeg var arbejdsløs i 1½ år, mens jeg stadig boede hjemme. Nu og da havde jeg småjobs, f.eks. som reservepostbud i julen. Kommunen gav en julegodtgørelse på 25 kr. til de arbejdsløse, men pengene skulle senere betales tilbage. Efter 1½ års arbejdsløshed fik jeg arbejde som drejer på "Danish Machine Company" her i Åbyhøj, hvor man lavede værktøjsmaskiner og drejebænke til udlandet. Jeg havde jo lært at dreje på centralværkstedet. På "Danish" havde jeg en god tid blandt de 300 ansatte, inden jeg kom ind ved DSB igen.

Fyrbøderskole og flytning til Struer

I årene 1930-1935 ansatte DSB ikke nye fyrbødere, men pludselig blev der mangel på folk. I december 1935 blev jeg derfor ansat som fyrbøderaspirant i Århus. Det første halve år arbej-

Fyrbøderaspirant Svend Jensen poserer i 1937 for fotografen i Struer. Arkiv: Aksel Brandt Jensen



dede jeg på værkstedet ved mindre reparationer af damplokomotiver, så vi kunne sætte os ind i deres konstruktion. Derefter kom jeg i tre-kvart år ud at køre som fyrbøder på flere forskellige maskintyper, f.eks. litra A, litra K og litra R. Jeg prøvede også at køre godstog med de store H-maskiner.

Efter i alt 1½ år kom jeg 1937 på fyrbøderskole i Sølgade i København. Vi var 30 mand fra hele landet på hvert hold med syv ugers undervisning fra mandag til fredag. Nogen gange tog jeg hjem til Århus i weekenderne. Ugelønnen for de ugifte elever var 10 kr. 49 øre, mens de gifte fik 16 kr. 80 øre. En af lærerne var maskiningeniør Voldmester, der senere under krigen stod for ombygning af en P-maskine til type PR. En anden gang forsøgte han stokerfyring på et damplokomotiv. Voldmester underviste i damplokomotivets konstruktion. Da skolen var bestået, blev jeg udnævnt til fyrbøder. Samme år blev Gerda Brandt og jeg gift, så nu har vi holdt diamantbryllup. Gerdas far arbejdede i øvrigt også ved DSB. Efter fyrbøderskolen blev jeg forflyttet til Struer, hvor jeg først boede i en lejlighed på Strandvejen. Da vi blev gift, fik vi så en lejlighed i Vestergade. Lønnen for gifte fyrbødere var 56 kr. om ugen.

Struer havde et stort maskindepot med to rundremiser. Her var der stationeret 19 damplokomotiver litra K foruden 15 stk. af de ombyggede D-maskiner. Vi kørte bl.a. eksprestog til Fredericia med to K-maskiner i forspand. Det var bedst at være på den forreste maskine, for den bageste fik al røg og sod ned over sig. Det var ubeskriveligt som lokomotivfolkene så ud efter sådan en tur til Fredericia. Når man fyrede en K-maskine, skulle kullene lægges foran i fyrkasen for at skaffe tilstrækkeligt med damp.

Mange år som fyrbøder

Jeg kørte som fyrbøder i 10 år, men det var ikke alle lokomotivførere, der var lette at omgås. Nogen gik op på maskinen med handsker på, og derfor krævede de at få poleret håndtagene op til førerhuset, så de ikke fik beskidte handsker. Andre gik kun op på højre side og nægtede fyrbøderen at komme op dér. Så måtte han gå hele vejen rundt om lokomotivet for at stige op på venstre side. Tja, sådan var det i gamle dage. Jeg kørte med den samme lokomotivfører i et helt år. Han hed Petersen, men han blev altid kaldt "Køjesmeden", for han stammede fra Køge. Det eneste vi sagde til hinanden, var "ret" eller "ret

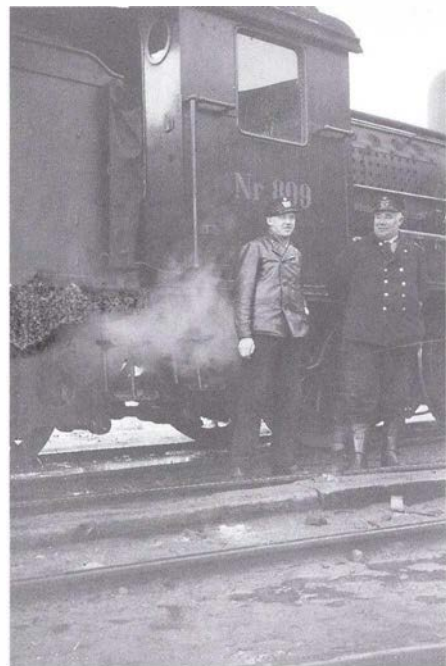
igennem" - altså hvordan signalerne stod, når vi under kørslen fik øje på dem. Han sagde hverken goddag eller farvel. Han sagde faktisk aldrig et eneste ord, for han ville simpelthen ikke snakke med nogen. Han fandt ofte på de mærkeligste ting. Mens jeg skovlede kul i fyret, lukkede han bare fyrdøren ved at sparke på håndtaget, der sad ovre i hans side. Når han så smækkede døren i, endte min skovfuld kul på gulvet. Det kunne jeg så samle op og begynde forfra.

Han brugte meget damp under kørslen, og derfor skulle der selvfølgelig skovles meget kul. Nogen gange lukkede han så meget op for regulatoren, at det hele stod op gennem skorstenen. Han var frygtelig at køre med, men jeg holdt ud hele året med ham. Bagefter skulle der findes en anden fyrbøder til "Køjesmeden". Mester sagde til fyrbøder Honoré, at han skulle køre med Petersen. Men han ville ikke på nogen vilkår køre med Petersen. Han nåede lige at køre en enkelt tur fra Struer til Langå og retur, så var det nok for Honoré. De andre fyrbødere ville heller ikke køre med "Køjesmeden". Derfor kom Petersen kun til at køre med skiftende arbejdsmænd. Senere blev han flyttet til Randers, hvor han fik ry som en hård mand, når han rangerede. Han bremsede altid sent og bragede op i vognstammerne med lokomotivet. Portørerne var selvfølgelig bange for at komme i klemme mellem vognene. Han var bestemt ikke populær.

Bagefter kom jeg til at køre med lokomotivfører Mads "Murer", som var en flink mand. En juleaften kørte vi med et persontog til Thisted. Hver gang vi holdt på en station, kom stationsforstanderen hen til lokomotivet med en bakke. Så fik vi en lille gewesen. I Thisted var det stationsforstander Steen. Vi var inde hos ham og få lidt servering på kontoret. Da vi kom tilbage til Struer, var klokken halvet om natten. Lokomotivfører Mads "Murer" sagde: "Nu synes jeg, De skulle vaske Dem. Så følges vi ad hjem til mig". Hjemme var der stillet an med suppe osv., og jeg kom ikke derfra før klokken halvseks om morgenen, altså første juledag. Det var hans måde at være flink på. Joh, der var forskel på lokomotivfolk.

I Struer var der en speciel lokomotivfører. Hvis han ikke fik tre bajere, inden han skulle køre, gik det slet ikke. Han lå på hvilebriksen, mens fyrbøderen gjorde lokomotivet klar. Når vi skulle

Fyrbøderaspirant Svend Jensen sammen med lokomotivfører "Den store Jensen" ved siden af D 809 i Herning 1936. Arkiv: Aksel Brandt Jensen





Den 9. april 1940 satte den tyske besættelse sit præg på gadebilledet. Her paraderer et tysk militærоркестер gennem gaderne i Århus. Foto: Frihedsmuseet

køre ud af remisen, måtte vi kalde på føreren, for han var jo faldet i søvn efter de bajere. Når han kom op på maskinen, havde han et par øl med i tasken. Men ellers var der ikke noget af den slags. Det var kun ham, der opførte sig på den måde. Vi fyrbødere sagde altid "De" til lokomotivførerne. En af førerne fortsatte dog med at sige "De", selv længe efter jeg var rykket op som fører. Sådan er det heldigvis ikke mere.

Lokomotivet D 802 kører alene

Endag gik jeg i kulgården i Struer. Lige pludselig gik remiseporten op, og damplokomotivet D 802 kom langsomt kørende, uden at der var nogen på maskinen. D 802 fortsatte lige hen og kørte ned i drejeskivegraven. D-maskinerne havde nemlig en anordning til at opvarme smøreløen. Systemet havde en ventil, vi skulle huske at lukke, men det var ikke sket her på D 802. Lige så stille var cylindrene blevet fyldt med damp, hvorefter maskinen gik i gang og kørte langsomt ud gennem porten. Det var et syn for guder. For ikke så mange år siden så jeg D 802 igen. Da stod den uden for Jernbanemuseet i Odense.

Tyskerne besætter Danmark



D 802 kom under den efterfølgende besættelse af Danmark ud for en langt værre begivenhed end afstikkeren til drejeskivegraven i Struer. Ved en ganske vellykket sabotageaktion ved Avlum i Nordjylland væltede lokomotivet ned af baneskråningen. Foto: Frihedsmuseet

Tyskerne besatte Danmark 9. april 1940. Jeg har jo haft hele tiden med ved banerne under besættelsen. Det var ikke altid rart, for vi kom ud for mange episoder. 1941 blev jeg efter eget ønske forflyttet som fyrbøder til min hjemby Århus. Jeg kørte bl.a. som lods på tyske damplokomotiver, der kørte herop fra Tyskland med godstog. Det var en ordre, at vi skulle køre som lods. Sådan var det, når man var i reservevagten. Jeg kørte enten Århus-Aalborg eller Århus-Fredericia. Nogle gange kørte jeg lods flere dage i træk, men andre gange gik der længe imellem. Lodsens fungerede som den strækningskendte person, der kendte de danske signaler osv. og skulle kommunikere med den tyske lokomotivfører. Det virkede udmærket. De danske lokomotivførere, der kørte i faste ture, havde ingen vagter som lods.

De tyske lokomotiver kørte mest på den østjyske længdebane med soldater og materiel. Meget af materiellet skulle til og fra Norge, som også var besat af tyskerne. Engang kørte jeg som lods på et godstog fra Århus til Aalborg. Der var problemer undervejs, så den 140 km lange tur tog 30 timer. Vi blev forsinket, fordi sabotører havde sprængt skinnerne flere steder. Så måtte vi holde og vente, mens sporet blev repareret. Lokomotivet skulle jo have kul og vand i de mange timer, men det klarede vi. Selv havde jeg en madpakke med. Det var mindre godt for de to tyske maskinfolk, for de havde åbenbart ingen mad med. Lokomotivføreren havde en lille pille-

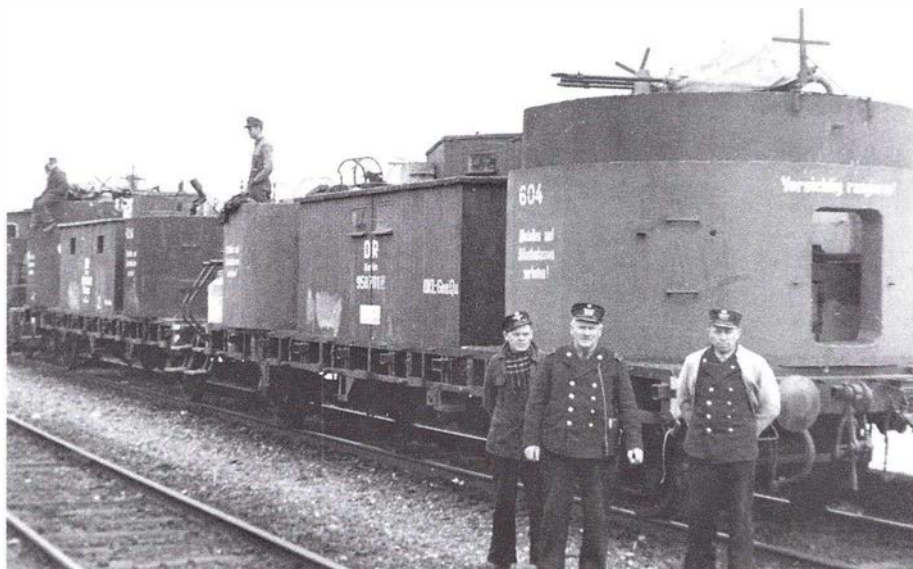
æske i lommen. Så gav han fyrbøderen en pille en gang imellem, og det var åbenbart deres ration. Jeg så aldrig, at de spiste på den tur. Måske var det en slags opkvikkende tabletter? Tyskerne havde flere typer lokomotiver heroppe. De største var femkoblede godstogsmaskiner, type 50, stationeret i Fredericia.

En dag kørte vi fra Aalborg med persontoget „Piraten“, som det blev kaldt af danske jernbanefolk. „Piraten“ var tyskernes orlovstog bestående af 5-6 tyske personbogievogne trukket af danske lokomotiver, ofte R-maskiner. Den pågældende dag var vi 20 minutter forsinket ved afgang fra Aalborg. Da vi nåede ned til Hinne-rup mellem Randers og Århus, blev vi standset. Derefter blev vi lodset frem til Mundelstrup station, hvor der holdt to tog i forvejen. Det skyldtes, at sabotører havde sprængt alle sporskifterne i Brabrand, som var sidste station inden Århus. Sprængningerne var sket i det tidsrum, hvor vi efter planen skulle køre gennem Brabrand. Men nu var vi heldigvis forsinkede, for ellers kunne vi nemt have kørt i hullerne efter sprængningerne.

Nå, vi holdt derude i Brabrand og ventede hele natten. Tyskerne gik rundt om toget med hunde og passede på. Vi fik dog til sidst lov til at gå over på Brabrand Kro for at spise morgenmad. Der skulle nu skiftes personale på lokomotivet, og det foregik på en underlig måde. Vi blev kørt ind til Århus i en mælkebil, som derefter kørte det nye personale ud til toget. Det måtte vist ikke ses, at der var noget galt i Brabrand, så derfor

Tysk Wehrmacht personel patruljerer et sted i Jylland under passage af et godstog fremført af en K-maskine. Det var forbundet med en hvis risiko for de tyske soldater at færdes på skinnelegemet om natten. Foto: Frihedsmuseet





To tyske „Flakvogne“ afventer at blive indrangeret i et godstog på en station i Sønderjylland. Flakvognene ydede under kørslen kun en begrænset beskyttelse mod allerede luftangreb og anvendes da også primært som stationær beskyttelse af jernbaneanlæggene.

Foto: Frihedsmuseet

blev vi gemt af vejen i mælkebil. Det var nogen underlige tider dengang.

Jeg blev aldrig selv involveret i ulykker på grund af sabotage, men andre DSB-folk var mere uheldige. Noget af det værste var de sprængladninger, der hang ned fra viadukter over banen. Bomben hang lige i førerpladsens og vinduernes højde, og skidt sprang jo, når det blev påkørt af maskinen. Sabotørerne håbede selvfølgelig, at det var et tysk lokomotiv, men tyskerne byttede nogen gange om på togenes rækkefølge. Ved fremførsel af visse tog krævede tyskerne, at de skulle fremføres af danske maskiner. Der var faktisk to lokomotivførere her fra Århus, der mistede livet på grund af hægebomber. Den ene blev ramt, da han kørte gennem Brabrand station.

I perioder blev der indsat tyske soldater, der patruljerede langs strækningerne for at opdage sabotører, der ville sprænge skinnerne. Soldaterne gik med kun 50-100 meters mellemrum. Jeg har fået fortalt, at en af soldaterne mistede livet, da han ved Munkebjerg lige syd for Vejle blev påkørt af et tysk tog. Det skete, mens det var mørkt, så med de halvvejs blændede projektører har lokomotivføreren sikkert ikke kunnet se soldaten. Der skete meget i Jylland med tysk trafik på længdebanelen. Tyskernes transportkontor lå her i Århus nede i 2. distrikts bygning i Fredensgade nær rutebilstationen. De havde også beslaglagt Århus-Hallen, så de kunne få plads til deres folk.

Vanskelige tider og arbejdsforhold

Det var ikke altid let at køre som lods på de tyske lokomotiver. Hvis vi havde nogen klager, gik det videre til tyskerne kontor på remisen i Århus. Engang kørte jeg med en tysk lokomotivfører, som jeg klagede over til min mester. Tyskerne kunne ikke bremse ordentlig, og han startede også toget med store ryk. Det var ikke godt, for tyskerne kørte altid med slækkede koblinger. Han rykkede jo toget i stykker på den måde, hvilket skete to gange på min tur nede ved Horsens. Den danske togfører måtte så få toget ordnet igen. Lokomotivføreren var en hidsig type, der hele tiden skældte sin tyske fyrbøder ud. Føreren gik med pistol i bæltet. Jeg ved ikke, om det var almindeligt, men jeg så det også hos en anden lokomotivfører. Nå, men jeg klagede over hans måde at køre på til mester i Århus, som svarede: „Det ordner sig. Vi lader klagen gå videre til tyskerne“. Resultat blev, at den tyske lokomotivfører blev forflyttet.

Krigen gav mangel på gode lokomotivkul, så i en periode fyrede vi med brunkul. Der blev skovlet mange tons i fyrene, men godt brændstof var det ikke. Brunkul svinede tillige noget så forfæ-

deligt. Når vi kørte fra Århus til Skjern, gjorde vi holdt i Skanderborg for at få mere brunkul op i tenderen. Der var sat en forhøjer af træ oven på tenderen, så den kunne rumme mere og forhåbentlig bringe os ud til Silkeborg og Skjern. Hvis vi ikke havde nok brunkul, måtte vi have fyldt på i Herning. Det forslog jo ingenting, det skidt. Brunkul var svært at fyre med, og der måtte ikke fyldes for meget på ad gangen. Det skulle nærmest drysses ind. Det var en kunst at gøre det. Hvis vi en gang imellem kunne få rigtige kul, var vi glade.

Projektørerne på både danske og tyske lokomotiver var underlagt bestemmelserne om mørkelægning. Lampeglasset blev dækket af en rund plade, hvor der var skåret en lille cirkelåbning i midten. Vi kunne ikke se noget som helst med den smule lys. Signalerne langs strækningen var dæmpet i lyset, så det kunne være svært at få øje på dem. I førerrummet var der ingen belysning. Hvis vi kunne høre fly, eller der var flyveralarm, blev fyrdøren smækket i, og vi måtte ikke fyre, for piloterne kunne få øje på ildskæret fra fyret og måske angribe lokomotivet. Jeg har hørt fly flere gange og også hørt flyvarsel med sirener, når vi var i en by.

Under krigen var der mangel på stof til tøj. Men min kone Gerda syede gamle DSB-uniformer om til bukser og andre ting til vore sønner. Det gav noget dejlig varmt tøj. Især kapperne med gråt foer var dejligt stof af fin kvalitet. Lokomotivførernes hustruer gik hjemme hos børnene. Et par koner i Struer søgte arbejde hos Bang & Olufsen, men de fik afslag med den begrundelse, at de var gift med tjenestemænd. Man regnede med, at de så var forsørgt.

Et Ausweis var en nødvendighed

Det var besværligt at komme til og fra arbejde, når vi mødte uden for almindelige arbejdstid. Der var udgangsforbud fra klokken 20 til næste morgen, vistnok klokken 6, men vi arbejdede jo på de mærkeligste tidspunkter. Tyskerne var hidsige og ikke rigtig kloge. Engang cyklede jeg hjemad klokken 22 og var på vej til Vester Allé. Da jeg når derned, står der en tysk soldat og skyder til højre og venstre, mens han råber „Halt, halt“. Jeg måtte selvfølgelig stoppe. For at komme videre, plejede vi bare at sige „Eisenbahner“ - altså ansat ved jernbanen. Det ville ham her ikke tro, selv om jeg havde uniform på. Til sidst fik jeg dog lov til at cykle videre. Jeg fortsatte op ad Viborgvej til Vestre Ringgade 110, hvor vi boede. Lige da

Oprydningsarbejdet er i gang efter en vellykket sabotage ved RødeKro. Både dansk og tysk personel deltager i det farlige arbejde.

Foto: Frihedsmuseet



jeg nåede til Ringgaden, kom der endnu en patrulje. De råbte også „Halt“. Efter mange af den slags episoder måtte vi have et eller andet papir, der beviste, at vi var ansat ved jernbanen. Enden på det blev, at vi fik de såkaldte Ausweis. Dagen efter beslutningen var truffet, kunne vi hente vore Ausweis på kontoret i remisen.

Braget på Århus havn

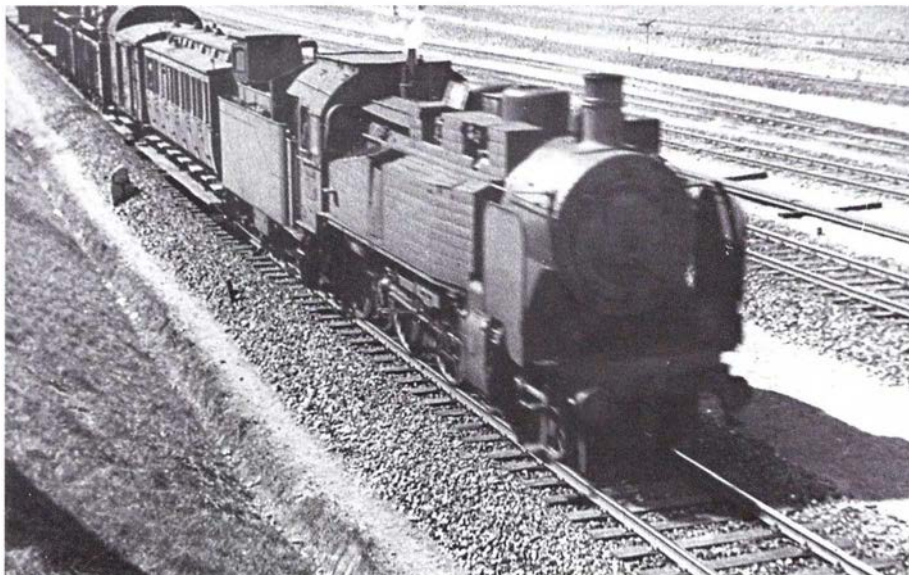
Det sidste år af krigen var jeg stadig fyrbøder, men der var mangel på lokomotivførere, så jeg kørte som fører det meste af tiden som afløser. 4. juli 1944 skulle jeg rangere klokken 14-22 på den såkaldte 5. plads, som var området mellem hovedbanegården og rangerbanegården ude ved blokposten Kongsvang. Da klokken var 13.43, var jeg netop ved at afløse min makker. Vi stod og snakkede ved sporene lige øst for stationsbygningen på Århus H. Lige i det øjeblik så vi en stor røgsky nede over havnen. Min makker sagde straks: „Hvad fanden var det?“. Jeg vidste det heller ikke. Det viste sig senere, at et tysk skib med 150 tons ammunition var sprunget i luften. Det var et uheld, mener man - selv om tyskerne påstod det var kommunistisk sabotage. Ammunitionen var ankommet til Århus i godsvogne, og man regner med, at eksplosionen startede i en af vognene, mens man var ved at omlade sprængstofferne til skibet. Eksplosionen bredte sig fra godsvognen til skibet.

Lige efter vi så røgskyn, kom der et stykke jern susende gennem luften. Det ramte jorden kun en halv meter fra, hvor jeg stod. Jernstykket viste sig at være et tungt stykke ankerkæde fra et skib. Så blev der ikke rangeret mere den dag. Jeg tog kædestykket med hjem og havde det i mange år derefter. Store jernstykker faldt ned andre steder i byen. Oppe ved den katolske kirke i Ryesgade blev en tysk marinesoldat ramt, og han døde på stedet. Et mindre problem var de store røgmængder, der blev sendt ud over byen. Mange havde vasketøj hængende udendørs i gårdene, og så langt væk som oppe i forstaden Hasle blev tøjet beskidt af røg og slam fra havnen. Det fortæller, at da eksplosionen skete, blev vandet i havnebassinet presset væk, så man kunne se bunden af havnen. Kræfterne var så store, at en jernbanevogn blev kastet op på taget af en havnebygning, så der må have været tryk på.

Der døde 33 danskere og 250 blev såret, men ingen ved, hvor mange tyskere der døde. Jeg snakkede senere med en portør, der skulle have rangeret den dag. Han var nede på havnen kort efter eksplosionen for at hjælpe til med at rydde op. Han og andre gik simpelthen rundt med en spand, og indsamlede dele af menneskekropper. Det var selvfølgelig en frygtelig oplevelse.

Flygtninge fra det østlige Tyskland

I de første måneder af 1945 rykkede russerne frem fra øst mod Berlin. Millioner af tyskere valgte at flygte, og nogen kom til Danmark. Flygtningene kom hertil i godsvogne, som jeg så, da de stod oprangeret ved godsbanegården i Skovgårdsgade og remisen i Sonnesgade. Flygtningene ville gerne have mad, men vi måtte ikke komme helt hen til vognene. Der gik tyske soldater langs vognstammen og sikrede, at flygtningene blev inde i vognene. Nogle remisearbejdere smed brød over hegnet; det har jeg set flere gange. Når de arme mennesker fik en spand kartofler, kastede de sig over den som vilde dyr. Det var forfærdeligt at se på. Flygtningene blev sendt til lejre i flere byer. Nogle få blev sendt videre til



En tysk BR 38 fremfører en tysk transport et sted i Jylland. Bemærk lokomotivets „Frostschutz“, en beskyttelse mod de ekstreme kuldegrader på Østfronten.
Foto: Frihedsmuseet

Hammel med Hammelbanen. De tyske flygtninge blev først sendt hjem efter krigen. Fra Århus drejede det sig om 5-6.000 flygtninge. Det var mest kvinder og børn (se i øvrigt JERNBANEN 1998 nr. 6 og 1999 nr. 1).

Befrielsen og en ny eksplosionsulykke

Da tyskerne overgav sig om aftenen 4. maj 1945, var jeg ikke på arbejde. I vort hjem på Vestre Ringgade satte vi radioen i vinduet. Sikken en fest, hvor alle var glade. Dagen efter var der et par episoder i byen, hvor tyskere skød til højre og venstre. I juli 1945 - altså to måneder efter befrielsen - skete der en grim ulykke ved godsbanegården i Skovgårdsgade. Tre godsvogne med tyske landminer og mortargranater indsamlet i Jylland sprang i luften en dag lige over middag. Jeg husker, at det var dejligt solskinsvejr. Ved togstammen holdt en hestevogn, og trykket fra eksplosionen blæste hestene ad h... til. Et stort hul i jorden var alt, hvad der var tilbage af de tre godsvogne. Det så slemt ud. Der gik ild i andre jernbanevogne, og statsbanernes materielgård brændte med værktøj, skinner, spor-skifter osv.

Skaderne efter eksplosionen var store, for 80 godsvogne blev ødelagt eller stærkt beskadiget. Godsbanegården i Skovgårdsgade fik alle vindu-

erne blæst ud, og Hammelbanens egen stationsbygning i Carl Blochs Gade fik en del skader. Privatbanen måtte indstille trafikken, fordi der lå ueksploderede bomber spredt ud over sporene. DSBs remise i Sonnesgade gik heller ikke ram forbi. Jernstykker fløj ned gennem glastaget, og et par henstillede MO-vogne - der var jo stadig mangel på diesellole - fik tagkølerne ødelagt af de nedfaldne stumper. Et par damplokomotiver fik mindre skader. Desværre væltede en mur ned over en maskinarbejder, der døde nogle dage senere.

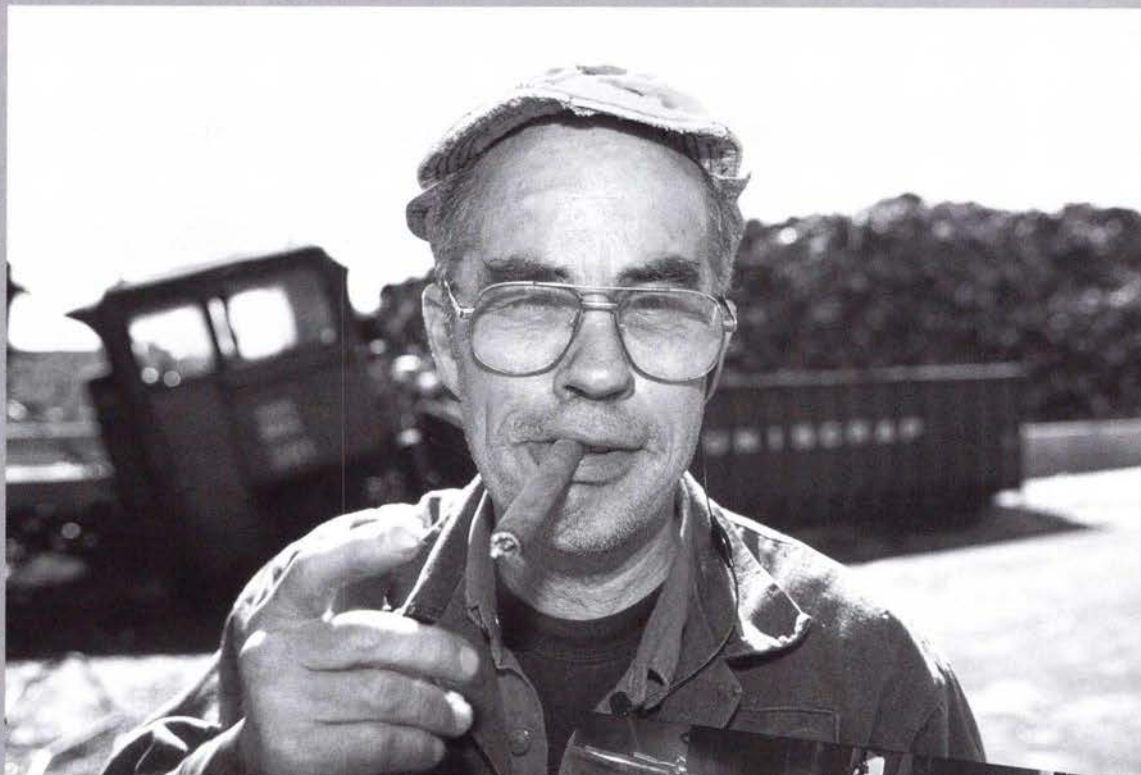
Lokomotivfører Lindgreen var meget modig straks efter eksplosionen, for han koblete sin rangermaskine til en stamme med godsvogne, der også var læsset med ammunition. Han fik vognene trukket væk og ud under Ringgadebroen. Der var ild i et par vogne, men de blev kørt ind under en vandkran, og ilden slukket på den måde. Ellers var de vogne også sprunget i luften. Jeg kom tilfældigvis forbi eksplosionsstedet ved godsbanegården en halv time efter braget. Jeg kom til fods på vej på arbejde, for det var ikke længere muligt at skaffe cykeldæk. Ja, det var en grim ulykke med 4 dræbte og næsten 120 sårede.

I næste nummer af JERNBANEN fortæller V.S.A. Jensen om årene efter krigen.

De materielle skader ved eksplosionsulykken på godsbanegården i Århus, juli 1945, var ganske betydelige. Op mod 80 jernbanevogne blev beskadiget eller fuldstændig ødelagt.
Arkiv: Lokalhistorisk Samling, Århus



Lokomotivbøddlen



Bevæbnet med skærebrænder parterer Robert Becker, 56 år, de gamle DSB-lokomotiver om til salgbart skrot. "Jeg har efterhånden været med til en del, lige fra ophugningen af jernbanebroen ved Langebro til det særdeles farlige arbejde med nedtagning af gamle kraner. Når det drejer sig om lokomotiver, nærmer det sig nok de 50. Da jeg startede for fem år siden foregik det hos DSB, men i takt med at miljøkravene er blevet skærpet, er ophugningen overgået til virksomheder som Uniscrap". Robert Becker er en af de få, der gør sig i denne form for ophugning og er derfor indlejet af Uniscrap udelukkende til denne opgave, for det kræver stor erfaring at håndtere de gamle lokomotiver. "Det er ikke lige til at skille et lokomotiv ad, der skal tages mange hensyn undervejs. Da jeg stod over for det første, begyndte jeg simpelthen ovenfra, men det skulle senere vise sig at blive en farlig historie. Efterhånden, som jeg fik arbejdet mig nedefter, nåede vi til et tidspunkt, hvor førerhuset kunne skilles fra det øvrige lokomotiv. Netop som kranen tog fat, fløj de mange fjedre som det 40 tons tunge lokomotivet hviler på, højt op i luften og var til stor fare for alle, da de dumpede ned fra himmelen. Til alt held skete der ikke nogen noget, men jeg fik dannet mig nogle erfaringer, der i den grad var til at føle på", afslutter Robert Becker og tager endnu et hvæs af cigarstumpen.

Når lokomotivet er "revet" fra hinanden, et arbejde der normalt tager ca. 36 timer, venter et omfattende sorteringsarbejde, hvor de forskel-





lige jern og metaller fordeles og plastic, m.m. sorteres fra. "Stort set alt metallet kan omsmeltes og sendes enten videre direkte pr. lastbil til Stålvalseværket i Frederiksværk eller udskibes til Sverige, Tyskland eller Spanien hvortil der månedligt afgår skrotskibe. For alene i Danmark kasseres årligt ca. 750.000 tons jern og metal, hvor ca. 98 % går til genvindingsindustriene" fortæller Peter Christensen, afd. leder ved Uniscrap, mens vi står ved siden af den endnu intakte hestestald fra en svunden tid, hvor der dagligt kørte skrotvogne rundt i Københavns gader.

Uniscrap blev dannet ved en fusion i 1978 mellem to af de ældste virksomheder i dansk genvindingsindustri, Petersen & Albeck og Joseph Levin & Co. firmaer, der for alvor slog deres navne fast efter krigen, hvor man kastede sig over bjærgning og ophugning af de utallige skibsvrag, der var gået ned i de danske farvande. Siden fusionen har Uniscrap opkøbt en række større og mindre virksomheder og er i dag Danmarks største genvindingsindustri med 20 filialer spredt over hele landet.

Og sådan sluttet ringen – skrottet transporteres til omsmelting og genopstår måske en dag som et nyt lokomotiv ved DSB.

I et af Københavnssydhavns få tilbageværende industrikvarterer forsvinder i øjeblikket et lille stykke dansk jernbanehistorie. De mere end 30 år gamle DSB-rangerlokomotiver har nået deres uigenkaldelig sidste endestation – virksomheden Uniscrap.

Tekst & foto af René St. Olsen



Tæt på Region Skåne



I det sidste gyldne aftenlys suser et Pågatåg gennem det skånske landskab mellem Kävlinge og Malmö, den 17. oktober 1999.

Foto: René St. Olsen

Skåne, en gang sammen med Sjælland, „kærnen“ i det danske rige, men for 300 år siden tabt til Sverige.

Af Peer Kurland

Opbygningen af jernbanerne i Sverige forløb noget anderledes end i Danmark. Staten byggede og drev de såkaldte stambaner, der skulle binde landsdelene sammen; baner hvis mål var den nationale trafik, og som derfor var anlagt uden særlige hensyn til eksisterende byer og trafikmønstre. (Et eksempel er jernbaneknudepunktet

Hässleholm, før jernbanen kom lå her kun en gård).

Regionale og lokale baner måtte private og kommunale instanser tage sig af. Dette medførte et væld af privatbaner med en ofte slynget linieføring, og ofte var der flere forskellige rejsemuligheder mellem de større byer. Nogle privatbaneselskaber drev kun strækninger på få kilome-

ter, mens andre var større selskaber, som drev flere strækninger.

Efterhånden overtoges de fleste jernbaneselskaber af staten eller blev nedlagt. Hvor Skåne i 1919 kunne mønstre en strækningsslængde på 1.640 km, dvs. 1/10 af hele Sveriges jernbaneland, så er tallet i dag faldet til 600 km og en privatbane.

Nu er det et definitionsspørgsmål, hvad der betragtes som privatbane, da der er opstået den del togselskaber, der driver såkaldt shortline-trafik, men Malmö – Limhamns Järnväg (MTJ) betragtes af de fleste som den sidste "rigtige" privatbane i Sverige, desværre er persontrafikken for længst forsvundet, og godstrafikken er næsten helt ophørt, men der køres dog veteran tog ved særlige lejligheder på den smukke strækning med udsigt til Øresund og København.

I erkendelse af, at reduktionen af jernbanedriften var gået for vidt, introducerede i 1983 et nyt koncept, kaldet Pågatåg, hvor man ved indsættelse af X11 togsæt, kraftig markedsføring samt ny og – genåbning af en lang række stationer har givet passagertrafikken i det tidligere Malmöhus Län et kraftigt løft. DSB har i samarbejde med det nuværende trafikelskab, Skånetrafikken, og Scandlines et tilbud på en billig rundtursbillet kaldet "Øresund Rundt". De implicerede trafikelskaber forsøger heldigvis at markedsføre dette gode tilbud (p.t. pris 130,- DKK), men det fremgår desværre ikke af den fremstillede folder, at det på den sjællandske side også er muligt f.eks. at besøge Roskilde, og at det, på den anden side af Øresund, også er muligt at benytte andre Pågatogsstrækninger end Hel-

St. Köpinge med Y1-motorvogn mod Simrishamn, påsken 1995. St. Köpinge forventes nedlagt i forbindelse med banens forestående ombygning.

Foto: Peer Kurland





Kustpilen på stationen i Hälsleholm, den 3. juni 1999. Kustpilen er blevet en stor succes i Skåne og Blekinge. I forbindelse med åbningen af Øresundsbroen vil Kustpilen igen køre til København. Foto: Peer Kurland



singborg – Malmö. Til gengæld oplyser folderen om de seværdigheder og spisesteder, som rundtursbillerne giver rabat til. Ved benyttelse af billetten bør man være opmærksom på, at der ikke er fri rejsemulighed med alle tog. Eksempelvis kan Pågatågs-billetter normalt ikke benyttes i SJ – tog.

Hvad enten man er til små tog på sidebaner, til eltog på godsbaner, store persontog, internationale tog eller til nyanlæg, så har Skåne det hele. For fotografen, som vil fastholde et jernbanemiljø inden det ændres, kommer her en oversigt over nogle af de fremtidige ændringer, som det skånske jernbanenet vil gennemgå:

- Øresundsforbindelsen – ud over selve den faste forbindelse med tilhørende baneanlæg fra broen og til tilslutningen til Kontinentalbanen – bygges også en direkte strækning til Malmö C, kaldet Citytunnelen.

- I forbindelse med åbningen af den faste broforbindelse nedlægges Dan Link færgeruten mellem Københavns Frihavn og Helsingborgs Sydhavn.

- Strækningen Helsingborg-Malmö udbygges til en dobbeltsporet bane, bl.a. føres strækningen via et nyanlæg til Landskrona, hvor der også opføres en ny station. Ved åbningen af denne strækning forsvinder bl.a. X2000 fra den nuværende strækning i Råådal, og den nuværende station i Landskrona påregnes nedlagt.

- Ved Båstad, idet nordlige Skåne, forsøger man at forlægge Västskustbanan i en tunnel gennem Hallandsåsen. Dette projekt har dog været ramt af mange problemer, og togene kører derfor stadigvæk på den smukke strækning gennem Båstad.

- Vender man blikket mod det sydlige Skåne, kan Kontinentalbanen være en flot fotomulighed. Persontrafikken består dog kun af to dobbeltløb, men det er til gengæld med internationale vogne. Er man ude efter godstog, byder banen også på gode muligheder, men ofte må man væbne sig med tålmodighed, da godstogene er afhængige af færgerne, og som oftest afgår, når rangeringen er tilendebragt. Der er endnu ikke afklaret, hvor meget af godstrafikken, der vil fortsætte efter åbningen af den faste Øresundsforbindelse, så tag billeder mens tid er.

Den sidste ændring, som jeg vil omtale er på Simrisbanen, som er betegnelsen for strækningen Ystad-Tommelilla-Simrishamn. Her findes et uspoleret miljø med smukke stationsbygninger og mere ydmyge trinbrætter med "plåtskens" (trinbrætssignal). Persontrafikken bestrides af Y1 motorvogne, men dette bliver snart historie, da det er vedtaget at opgradere banen til Pågatågsstandard, dvs. eldrift, nye stationer m.v.

Veterantogsentusiastene bør ikke snyde sig selv for et besøg på Östra Skånes Järnvägar, som befarer strækningen St. Olof-Brösarp. Her er

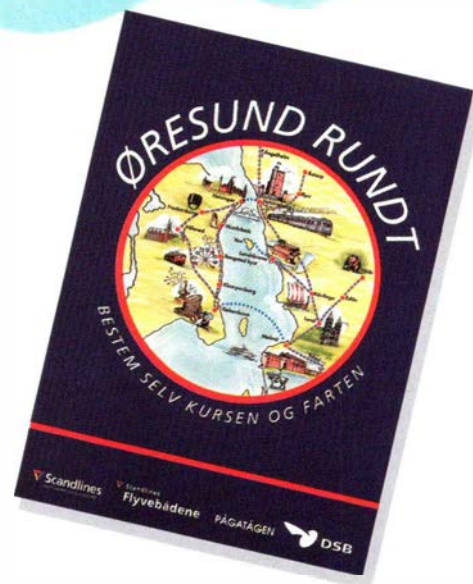
man ved at opføre en ny vognhal, men det er desværre for sent for de 3 Scandia skinnebuser som banen købte af Østbanen; vejrlig og hærverk har gjort at næppe får lov at rulle igen.

- Længere nordpå i Kristianstad Södra har et interessant jernbanemuseum til huse og herfra udgår der lejlighedsvis særtog af godsbanen til Åhus.

- Klippan, på strækningen Helsingborg-Hälsleholm er udgangspunkt for veteranbanen Klippan – Ljungbyhed, men desværre forhindrer sporets tilstand, at det benyttes til veteranog; i stedet har man kørt til andre destinationer, ligesom man har kørt veteranog på MTJ.

Forhåbentlig vil denne artikel virke som en lille appetitvækker for "Skånekosten", det er ikke jernbaneoplevelser og motiver der mangler.

God fornøjelse!



Kontinentalbanen mellem Trelleborg og Malmö har fået sit navn pga. den direkte færgeforbindelse til kontinentet. Banen adskiller sig ved at have internationale persontogsforbindelser fra Østeuropa. Man kan dog også være heldig at træffe en togmaskine fra TGOJ, som her uden for Trelleborg, den 16. oktober 1999. Foto: René St. Olsen





Berlin – Hauptstadt der DDR

– et nostalgisk tilbageblik i anledning af 10-året for Murens fald. Men også et kig tilbage på en tid præget af Trabanter, brunkul, uniformer, soljanka og ikke mindst damplokomotiver ...



Herover: DR 44 0614 stamper med hule drøn forbi posten i Buch med tankvognstog mod nord-øst til Schwedt/Oder. Disse tog havde ofte en togvægt på op til 2200 tons – med ét lokomotiv foran! Oktober 1978.
Herunder: DR 01 2065 damper ud fra Angermünde med E 315 *Gedania* på vej fra Stettin til Berlin. Det 51 år gamle lokomotiv har rigeligt at se til med det lange tog. Op til maskinen ses „WARS“-sovevognen. September 1979.

Tekst og fotos: Ole Jensen



Højttalerudkald på Lichtenberg ved D 914 med 03 0085, februar 1980: "Zum Schnellzug nach Stralsund über Bernau, Eberswalde, Angermünde, Prenzlau, Pasewalk, Anklam, Greifswald bitte einsteigen, die Türen schliessen, und vorsicht bei der Ausfahrt des Zuges ..." Få øjeblikke senere klaprede dørene i de tolv vogne, det lange tog satte i gang og dampslagene fra det store lokomotiv gav genlyd mellem murene, da eksprestoget langsomt kørte under gadebroen i stationens østende. Længe kunne man høre det tungt arbejdende damplokomotiv knokle op ad stigningen mod Friedrichsfelde, indtil et ankomende S-tog fra Strausberg med hvinende bremses overdøvede og til sidst helt overtog lydkulisserne ...

Her i efteråret er det ti år siden Berlin-muren faldt til jorden, og dette blev startskuddet til, at de kommunistiske stater i Østeuropa raslede sammen som korthuse. 40 års-jubilæet nåede netop at blive fejret i DDR, en begivenhed, hvor også Sovjetunionens præsident Mikhail Gorbatsjov deltog, og i Berlin gav Staats- und Parteichef Erich Honecker det obligatoriske kys. Det kys man fristes til at kalde "dødskysset" ... Et års tid senere opløstes DDR, og den tidligere totalitære stat blev en del af Helmut Kohls Tyskland. *Die Wende* var en realitet. Berlin var ikke længere *Hauptstadt der DDR*, men skulle senere afløse Bonn som hovedstad i det "nye" Tyskland.

Rejsen til Berlin

Berlin var – og er da stadig – en spændende by at besøge, og hvis man var indstillet på, at rejsen dertil var forbundet med en del bøvl og bureaukrati, ventede der mange oplevelser – også bag Muren! Nu er nærværende jo ikke en politisk redegørelse, og vi må hellere komme til sagen. For os "togtusser", der tog derned, var der flere tilrejsemuligheder: I egen bil med forcering af Jerntæppet ved de faste grænseovergange, ofte med timers ventetid. Eller med toget, enten via Gedser-Warnemünde og sejle med den legendariske *F/S Warnemünde* eller *Kongen* over Østersøen eller over Hamburg-Büchen med Inter-zonetog gennem DDR til Berlin. Begge dele var spændende, og meget kunne ses undervejs, hvis man havde øjnene (og kameraet ...) med sig. Efterhånden fandt man jo ud af, hvor man skulle være vågen og kunne se damp. Men *Trapo'erne* (Transportpolizei) var effektive i Inter-zonetogene og forbød i deres nidkærhed ofte fotografering – især i Wittenberge!

Et kig fra øverste etage på Ostkreuz på 03 0010 (Bw Stralsund) med D 270 *Meridian*. Også her møder fjerntogene Berlins klassiske S-tog fra starten af trediverne. Der er tre flotte blå MAV-vogne forrest i toget, der løber mellem Bar-Malmö. Oktober 1978.



Et "forbudt" kig ind på depotet i Lichtenberg: 52 1466 fra Schöneweide drejes, mens 01 1512 og 01 1518 står og ryger sagte bagved. Oktober 1978.

Bureaukratiet

Vel ankommet til Østberlin var det "kotume" som det første at tage S-toget om på *Alex* (Alexanderplatz) på *Reisebüro der DDR* for der at få opholdstilladelse til de områder i Republikken, man ønskede at aflægge besøg; allerbedst var det at få til hele DDR. Så sparede man kostbar tid med at valfarte til *Polizeirevier*, hver gang man kom til en ny by. *Aufenthaltsberechtigung* skulle man have, DDR-staten måtte have styr på, hvor disse

"mistænkelige" vesterlændinge opholdt sig. Også hotellerne havde pligt til at checke folks papirer – og gjorde det ivrigt.

S-togene

I Østberlin var det nemt og billigt at komme omkring. Storbyens S-tog kørte hurtigt og ofte og fungerede udmærket. Tit kunne S-toget benyttes til at forfølge et langsomtkørende dampgodstog rundt i Berlin, og flere billeder kunne tages,



STAATSBANK DER DDR
MST BERLIN OSTBAHNHOF 6831/1

08/09/1979 68.00

NR. *Dänemark*
Jensen, P 2210155

VERKAUF 100.00-
DIV 0.343
KURS 34.30
KURSW 1.03
SPES 35.33

EINZAHG STAATSBANK
Deutscher Demokratischer Republik
(Kunde) (Bank) (Post)



To dampfremførte fjern tog er ankommet på Berlin Ostbahnhof: 01 1518 fra Dresden med D 270 *Meridian* (Beograd-Malmö) og 03 0077 med D 319 *Sassnitz-Express* (Malmö-Berlin) fra Sassnitz, en tur på 288 km! Maj 1977.

da strækningerne ofte følger hinanden, og godstogene overhales måske flere gange – praktisk!

Og damplokomotiverne ...

Midt i 1970'erne var der et rigtholdigt udvalg af typer, og som et af få steder dominerede lokomotiver til persontrafik faktisk. Det var nemt at tage om til Bf. Nöldnerplatz og herfra gå over bag Bw Ostbahnhof (også kaldet Bw Lichtenberg), hvor

01 1514 er ankommet på Lichtenberg med E 315 fra Polen; denne morgen med en CSD-vogn forrest. Oktober 1978.



Snevej på Lichtenberg: DR 01 2065 damper gennem stationen, der netop er under ombygning, på vej til depotet. I baggrunden S-tog fra tyverne, marts 1979.



man ku' kigge gennem hegnet ind i depotet. Her *vendte* mange damploks "udefra", bl.a. Altbau-01'ere fra Dresden, trecylindrede 03'ere fra Stralsund, tobenede 03'ere fra Leipzig, 44'ere fra Eberswalde samt Berlins egne 01- og 03-loko. Og så selvfølgelig 52'ere ... Nu var det sådan, at skulle man kun besøge selve Østberlin, måtte man kun bevæge sig rundt inden for en vis "bygrænse", og ville man have lidt "strækning", kneb det lidt. Det længste man legalt kunne bevæge sig mod nordøst, hvor der var størst dampkoncentration, var Bf. Buch, hvortil også *Die S-Bahn* kørte. Her kunne man så vælge at vandre langs Eberswalde-strækningen, der gennemløb nogle ret maleriske forstadskvarterer eller fotografere togene på selve stationen i Buch; det sidste kunne dog blive lidt trivielt i længden, da godstogene, der omtrent alle var med damp, optrådte med

hyppige mellemrum, ofte 3-4 i timen – plus D-togene med 01 og 03.

Ostkreuz

Et andet godt observationssted var Ostkreuz, hvor to hovedstrækninger samt S-togsspor krydsede hinanden i to niveauer. Placerede man sig "øverst", havde man en fin udsigt over fjernsporene nedenunder og dermed gode fotomuligheder. Øverst kørte mest godstog med 52'ere, f.eks. fra Pankow til Schöneweide. Begge steder kunne der ses 52'ere helt op til midt i firserne.

„Gedania“

Det sidste internationale togpar med damp i Berlin var E 314/315 *Gedania*, der kørtes med kulfyrede 01.15-maskiner fra Berlin-Ostbahnhof indtil september 1979. Toget kørte fra Berlin om aftenen til Szczecin (Stettin) i Polen og returnerede næste morgen. 01'eren var trækraft hele vejen, også på afsnittet i Polen. Tænk, at ha' fået et billede af en DR-01 i Stettin ... Men det var næsten utopi dengang! Toget var fotogent og op rangeret mest af PKP-vogne, bl.a. en "WARS"-sovevogn, ofte op til maskinen i toget fra Polen. I perioder kunne man være heldig at se en af Ostbahnhofs reserver foran, enten 01 2029 eller 01 2065 med store Wagner-røgskærme. Den sidstnævnte kørte togparret så sent som i september 1979, men det blev også lokomotivets sidste tur ...

01'ere i Berlin

I damptiden var 01-lokomotiverne rigsbanernes stolthed, og Berlin var et af de sidste steder, hvor disse stolte maskiner kunne opleves foran det de var konstrueret til, nemlig fremførsel af tunge eksprestog. Indtil 1977 kunne man nyde synet (og lyden!) af en flot 01, enten en *Reko* eller en

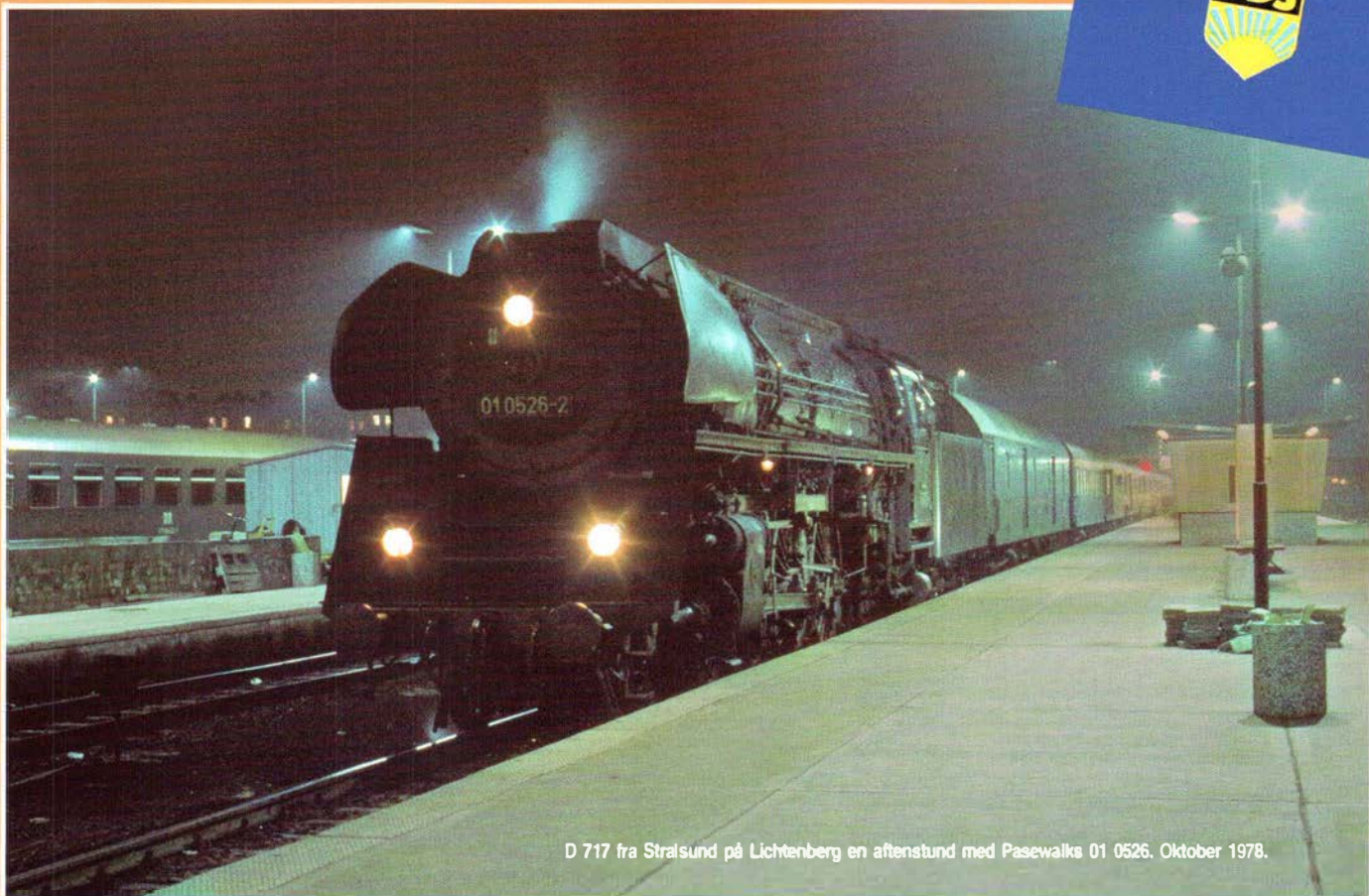


Brostensidyl i Berliner-forstaden Buch. Den oliefyrede 50 0025 er *FDJ-Jugendbrigadelok* i Bw Angermünde, hvilket ses på emblemet på røgskærmen. Oktober 1978.

Altbau, foran næsten alle eksprestog på Berlin-Dresden strækningen. Det var imponerende tog, ofte på 12-16 vogne og en togvægt på 6-700 tons, og har sikkert fået manganen en fyrbøder til at svede. Der blev skovlet omkring fire af tanderens ti tons kul i fyret på sådan en totimers tur, hvor 120 km/t. var officiel maks. hastighed, men 01'erne kunne sagtens køre hurtigere. De oliefyrede 01.05 gæstede også byen i form af lokomotiver fra Wittenberge med Interzonetog fra Hamburg (indtil 1976) og Saalfeld med sæsontog, det sidste så sent som i 1981. Endelig kørte Bw Pasewalk enkelte tog på strækningen Stralsund-

Pasewalk-Berlin med deres 01.05 indtil 1979. Men som sagt var der mange forskellige typer at se i og omkring den østtyske hovedstad midt i halvfjerdserne.

„*Sie transit gloria mundi ...*“ – Sådan forgår al verdens herlighed – omend bestemt ikke just alt var herlighed i det tidligere "DDR" ...



D 717 fra Stralsund på Lichtenberg en aftenstund med Pasewalks 01 0526. Oktober 1978.

Kort og godt om DANSKE JERNBANER

Af Niels Jensen

96 sider, rigt illustreret, format 15,4 x 19,5 cm.
Aschehoug Dansk Forlag, 1999. Kr. 129,-

Niels Jensen, velkendt (og frygtet) journalist - med trafik som speciale - hos dagbladet "Børsen", har efter mange års pause gjort endnu en bog om jernbaner.

Forfatteren er jernbaneentusiast par excellence, det ses af hans lange række af bøger, der som oftest er små koncentrationer af viden om emnet. Den nye publikation er også en typisk opslagsbog, og den er et fund for den nye i interessekredsen og sikkert også værdifuld for de som mener, de er ganske godt inde i stoffet. Alle Banestyrelsens strækninger gennemgås i tjenestekøreplanrækkefølge - og privatbanernes fra Vendsyssel til Lolland. Der er et opslag for hver strækning/bane med "leksikale" oplysninger om fortid og nutid, der er oversigtskort over jernbaned Danmark fra da nettet var størst, over 1973 til vore dage - og i tilgift fortegnelser over nedlagte strækninger (med alle relevante data), banernes ejendomsmerker - og - det er jo en 1999-publikation - en fortegnelse over banernes hjemmeside på internet.

Niels Jensen er også mester for de fleste af bogens illustrationer - og de er fortræffelige - selv om billedvalget ikke altid er helt logisk, bogens idé taget i betragtning. Men forlagskonsulenter har også noget at skulle have sagt, det beviser bogens omslagsfoto: P 917 under udkørsel fra ? - et omslag, der sælger! Der er et par detaljer i bogen, der kunne have været mere detaljeret (!) udformet, men den, der har brug for en handigt opslagsbog om rigets jernbaner, skal ikke betænke sig på at slippe de 129 kroner.

Erik B. Jonsen

Jernbaneliv III Glimt fra et jernbaneliv 1950-1978

Af S.A. Guldvang

96 sider, rigt illustreret,
forlaget Banebøger, 1999. Kr. 219,-

Alt for få jernbanefolk har - udfra en misforstået opfattelse af, at de ikke kan bidrage med noget interessant - undladt at skildre dagligdagen ude i driften. Banebøger er nu nået til tredje bind i serien „Jernbaneliv“, som forsøger at afbøde denne mangel.

Bogen er er fortsættelsen af S.A. Guldvangs erindringer („Jernbaneliv I“), som denne gang dækker perioden 1950-1978. Fra sit udgangspunkt i togpersonalets turliste i 2. distrikt i 1950 nåede Guldvang efter 9 år som leder af stationskontoret (som var ansvarlig for alt fra perronkærter over papirindkøb og plakater til DSBs politisager) efter 2. distrikts nedlæggelse i 1969 at blive hvirvlet gennem en periode med opgaver som opbygningen af togservice og afvikling af nedlagte stationer, til et par afsluttende, og fornemmer man, ikke ubetinget lykkelige år i Sølvgade inden en tidlig pensionering.

Erindringerne giver et ikke tidligere set, og til tider stærkt personligt billede af det administrative personales forhold under de omvæltninger, som ramte DSB fra midten af 60'erne og levedegor de tanker, som mange må have haft i perioden. Bogen er (som sædvanlig) gennemillustreret, dels med forfatterens egne billeder (særligt fra privat- og industribaner), dels med andres billeder, som de fleste steder supplerer teksten. Der er tillige en række facsimilegengivelser af Guldvangs kendte artikler og kort fra „det røde jernbaneblad“ og som et klart hit kopier af tjenstlig brevveksling og cirkulærer, der illustrerer den snirklede kommandovej, når der skulle træffes beslutning om asfaltering af perroner eller flytning af en mønttelefon i forhallen på en bystation.

Billedredaktøren har dog bl.a. indsneget et IC-tog allerede i 1970 og et par steder trukket en klarere linie til teksten, end billedet kan bære, ligesom nogle af billederne fra periodens sidste år mest synes medtaget for at bryde teksten, men ikke i øvrigt har nogen særlig tilknytning til denne.

For den læser, som er interesseret også i den del af jernbanen, der ikke handler om kørende tog er bogen uundværlig.

Jakob Stilling

Inflation?

I en annonce i dagspressen så jeg, at der en weekend skulle køre veteran tog mellem x-by og y-købing, og da der var et billede af et MO-tog i annoncen, så kørte jeg derhen. Men ak og ve. MO'en var blevet til en rød-sort MT - ganske vist med et par pænebrune vogne bag. Men veteran tog...?

Nu var det ikke et DJK arrangement. Men i fælles interesse kunne det så ikke være en idé, om „veterantogsoperatører“ fastsætter en vis standard for, hvad „veterantog“ betyder. Jeg synes, der er en inflation i begrebet, som er farligt for omdømmet. Det kan da godt være, at fotodrenge og nørder kan falde i svime over, at en MT eller MH dukker op. Men andre føler sig nu holdt for nar - hvilket passagertallet også tydede på.

Med al respekt for MX/Y, så risikerer vi vel snart at møde dem i rød-sort bemaling som veterantrækraft. Det kan være fint nok i udflugtstog. Men som offentlige veteran tog nærmer det sig snyd og undergraver vores troværdighed. Dette blot som en opfordring til de kompetente organer.

Med venlighilsen

Ole Steen Hansen, Christiansfeld

Nu sprænger vi grænserne!

Dansk Jernbane-Klub, Norsk Jernbaneklubb og Svenska Järnvägsklubben planlægger at gennemføre en rejse gennem vore tre lande næste år.



DJK udflugt



Rejsen starter i Stockholm lørdag den 29. juli 2000, og slutter samme sted en uge senere, lørdag den 5. august 1999. Vi skal rejse med damp-, el- og dielseldrevne tog, og måske skal vi ud og sejle med færge og besøge trafikmuseer. Hvert land besøges i ca. to dage, og Øresunds tørre og våde forbindelser får sin helt egen dag. Overnatningen sker i hotel tog eller på hotel.

Vi vender tilbage med mere information i kommende numre af Jernbanen og på internettet: www.djk.com. Sæt allerede kryds i kalenderen!

KÖResundskonsortiet

Dansk Jernbane-Klub - Norsk jernbaneklubb - Svenska Järnvägsklubben

Jernbanen

Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Jernbanen

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

Redaktion

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

Henrik Sørensen (redaktør).
Bramsløkkevej 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 & Kjeldsen 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 Hvalsø

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
Peer Kurland
Rådmandshaven 15, 3. th.
4000 Roskilde

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, Jan Agersten.

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 u-lønnet basis. Tilsendelse eller overdragelse af fotos og manus samt øvrigt materiale til JERNBANEN er derfor ensbetydende med, at indsenderen samtykker i at det indsendte uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. skal være maskinskrivne, helst på diskette eller E-mail (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:

02/00: Mandag den 12. januar 2000
03/00: Mandag den 13. marts 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, udflugter, bøger m.m.
(ansv.: Ole-Chr. M. Plum)

Medlemskontingent i DJK 2000

Ordinære medlemmer kr. 290,-
Seniormedlemmer (67 år pr. 1/1-1999) kr. 260,-
Juniormedlemmer (under 18 år pr. 1/1-1999) kr. 195,-
Husstandsmedlemmer kr. 180,-
Firmakontingent (inkl. 6 annoncer a 1/8 side) kr. 2500,-

Kontingentbetaling

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

DJKs arkiv

v. Vagn Larri
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.: 4 4 84 21 07
- ▲ **Kasserer:** Gunnar W. Christensen, Bygaden 56
4370 Store Merløse, tlf.: 57 80 22 99
- ▲ **Sekretær:** Thomas N. Olesen, H.P. Christensensvej 18
3300 Frederiksværk, tlf.: 47 72 55 39

Øvrige bestyrelsesmedlemmer

- ▲ Tommy O. Jensen, Langebjergvej 534, 3050 Humlebæk,
tlf.: 49 19 42 35
- ▲ Poul Kaspersen, Østergade 24, 3200 Helsingør,
tlf.: 45 88 43 04
- ▲ Søren Bay, Koldinggade 17, 3. tv., 2100 København Ø,
tlf.: 35 38 46 79 S
- ▲ Ole-Chr. M. Plum, Jernbanevej 32, 4330 Hvalsø,
tlf.: 46 46 12 30 S
- Carsten Buhl, Refshalevej 8, 4930 Maribo,
tlf.: 54 78 43 54
- Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse,
tlf.: 38 74 70 32
- Hans Meyer, Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup,
tlf.: 98 38 31 27
- John Rasmussen, Rodalvej 26, 7183 Randbøl,
tlf.: 75 88 35 99

▲ Valgt på generalforsamlingen □ Valgt ved banerne S Suppleant

Lokalafdelingerne

DJK Hovedstaden

Ved Bent Jacobsen, tlf.: 44 84 21 07

DJKs nordjyske afdeling

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

DJKs midtjyske afdeling

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

DJKs sydjyske afdeling

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

DJKs fynske afdeling

Erik Jørgensen, Vedbendvej 55,
5520 Odense SØ.

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 Veteranantog Vest

Henrik Gregersen, Fredensgade 2, 1.,
8700 Horsens, tlf.: 26 15 76 64
Arbejdshold i Brønning

D-maskine gruppen

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

GM-gruppen

Jørgen Gade, Egholmsgade 4, 3
9000 Aalborg, tlf.: 49 16 26 21
Arbejdshold i Holstebro



Jernbanebøger

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



Jernbanen ønsker
alle en god rejse
ind i det nye
årtusinde