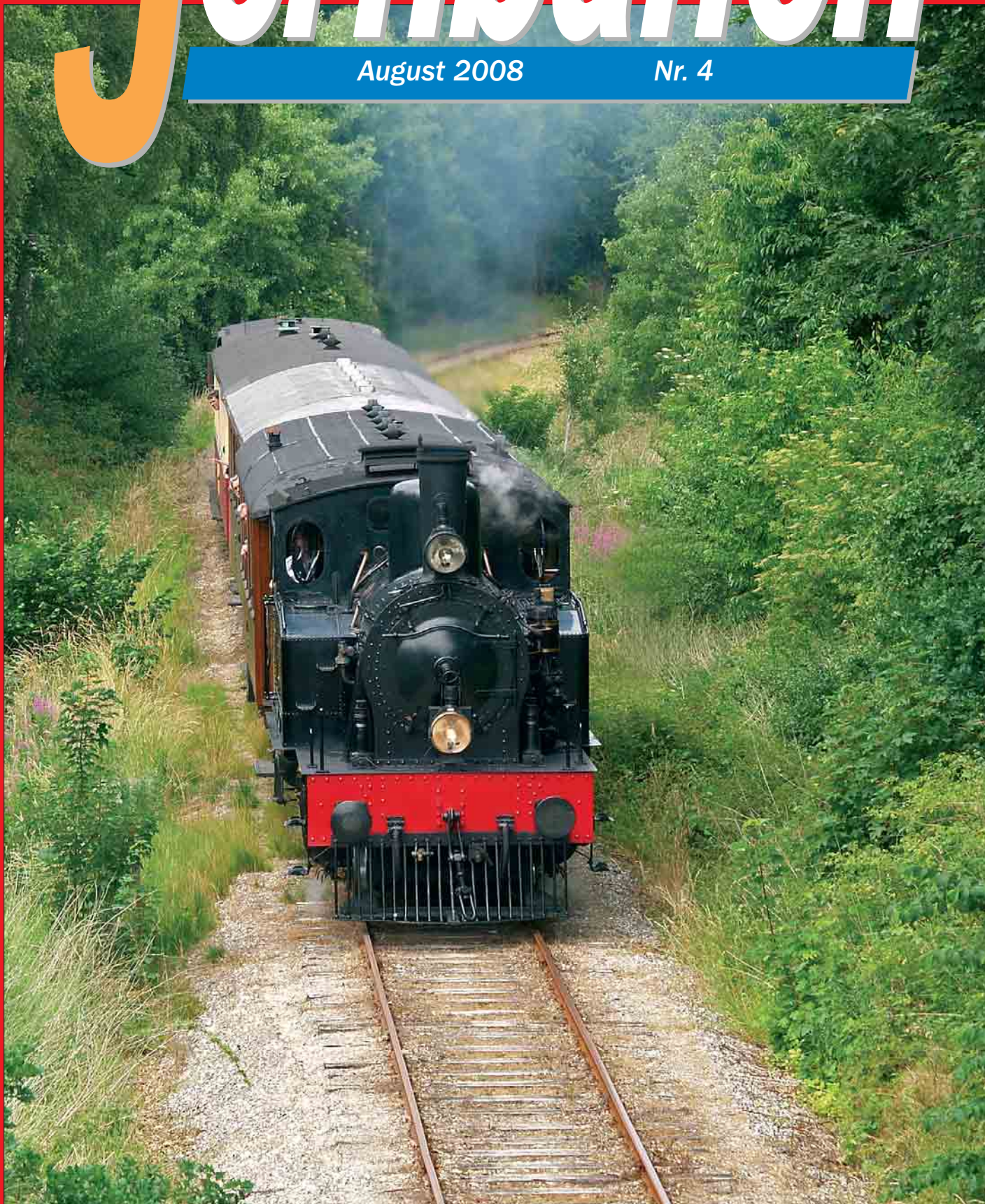


Jernbanen

August 2008

Nr. 4



Udgivet af Dansk Jernbane-Klub

Løssalgspris kr. 75,-

Jernbanen er medlemsblad for Dansk Jernbane-Klub. Bladet dækker aktuelle og historiske jernbaneforhold. Jernbanen forventes udsendt i slutningen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Til foreningens medlemmer udsendes desuden bladet Jernbanen M, som indeholder foreningsnyt. Dette forventes udsendt i månederne marts, maj, september og november.

Skrivning og redigering af Jernbanen sker – som alt andet arbejde i DJK – udelukkende på frivillig og ulønnet basis, hvorfor vi håber på forståelse ved eventuelle forsinkelser.

Redaktion:

DJK, Jernbanen
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Tlf.: 33 33 86 97
Fax: 33 33 86 96
jernbanen@djk.com

Bladekspektion:

DJK, Sekretariatet
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Tlf.: 33 33 86 97
Fax: 33 33 86 96
djk@djk.com

Annoncer:

Jan Forslund
Vasevej 19 A
2840 Holte
Tlf.+fax: 45 42 04 52
Giro: 555 3830
annoncer@djk.com

Fagredaktører:

Infrastruktur

Erik B. Jonsen
ajour@djk.com

DSB

Erik B. Jonsen
ajour@djk.com

Privatbanerne

Ole-Chr. M. Plum
privatbaner@djk.com

Metro

Torkil Haas
metro@djk.com

Andre operatører

Allan Støvring-Nielsen
shortlines@djk.com

Veterantog

Claus E. Hansen
veterantog@djk.com

Skåne

Jan Lundstrøm
skaane@djk.com

Slesvig-Holsten

Ole Jensen
slesvig-holsten@djk.com

Udland iøvrigt

Tommy O. Jensen
udland@djk.com

Foreningsnyt

Michael Winther
foreningsnyt@djk.com

Jernbanebøger

Frank Nielsen
jernbog@djk.com

Du kan både bruge
...@djk.com og
...@jernbaneklub.dk

Indsendelse af indlæg og fotos

Tilsendelse eller overdragelse af fotos, manuskripter og øvrigt materiale til Jernbanen er ensbetydende med, at indsenderen samtykker i, at det uden vederlag kan bruges og bearbejdes efter redaktionens vurdering. Redaktionen er ikke ansvarlig for uopfordret indsendt materiale.

Manuskript eller diskette kan ikke påregnes returneret. Illustrationer returneres kun, når indsenderen anmoder herom med ordet „RETUR“ og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i foreningens jernbanehistoriske arkiv.

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

Gengivelse

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden tilladelse fra redaktionen i hvert enkelt tilfælde.

Adresseændringer og reklamationer

Adresseændringer og reklamation vedr. udeblevne og beskadigede numre sendes til DJK's sekretariat.

Redaktion, scanning og opsætning af dette nummer:

Tommy O. Jensen (ansvarshavende), tlf. 49 19 42 35
Niklas Havresøe, Hans-Erik Jørgensen, Klaus Jørgensen, Jonas Stibro

Desuden har følgende bidraget til produktionen:
Søren Bay, Thomas Nørgaard Olesen, Frank Nielsen,
Jørgen Stibro Andersen, John Christensen

Redaktionen af dette nummer er afsluttet 24. august 2008.
Tryk: Illemann Tryk A/S, Herlev. Oplag: 3.800 stk.



IC4 på rette spor?

År 2000 er længe siden. Krigen mod terror var ikke opfundet. Al Gore var ikke klimaprofet, men kandidat i et amerikansk præsidentvalg, der ikke blev afgjort af vælgere, men af jurister. I Danmark hed statsministeren Poul Nyrup, der gik rygtet om, at kronprins Frederik havde fundet en australsk kæreste, og brødrene Olsen vandt det internationale melodigrandprix. Nå ja, og så skrev DSB kontrakt på 83 nye tog, der ville blive indsat i årene 2003-2005.

Sådan gik det ikke. Fem år efter, at IC4-togene skulle have revolutioneret fjerntrafikken på skinner, er der tale om et fænomen for nogle få udvalgte rejsende. Alle andre må logge på Google Earth for at få et kig på togene, der holder i store mængder på Ansaldo Bredas fabrik i Italien. De eneste, der foreløbigt har haft rigtig glæde af IC4-togene, er journalisterne. Manglede man noget at fylde i avisen, kunne man jo altid skrive, at IC4-togene stadig ikke kørte.

Det har de i de forløbne mange år altid været nemt at få en politiker eller to til at komme med ophidsede kommentarer og krav om øjeblikkelig handling. Det er trist, for det viser, at politikerne ikke har forstået deres egen rolle i den halvliberaliserede jernbaneverden, de selv har skabt. Politikernes rolle i dag er ikke at diskutere detaljer og anskaffelse af tog. Politikernes ansvar er at indgå trafikkontrakter og stå fast på, at operatørerne overholder dem.

Desværre har politikerne ikke levet op til dette ansvar. Fra politisk hold burde man for længst have krævet, at DSB leverede den kørsel, som lå i Gode Tog til Alle-planen og efterfølgende blev skrevet ind i trafikkontrakterne – og så måtte det være op til DSB at levere den aftalte trafik med de tog, DSB nu engang kunne skaffe. Desværre har man fra politisk hold accepteret, at DSB ikke leverede den aftalte kørsel, men at kontraktbetalingen i stedet blev reduceret. Man spørger sig selv, om Arriva ville være sluppet godt fra at holde politikerne hen med snak og nedslag i betalingen i stedet for at indsætte nyt materiel i Vestjylland.

DSB har i sagen haft en forunderlig kommunikationsstrategi, hvor alle henvendelser er blevet besvaret med, at „vi har en stærk kontrakt“. Det signalerer, at DSB's ledelse har vægtet jura højere end hensynet til de rejsende. Passagererne er ligeglade med hvilke kontrakter, DSB har indgået. Kan man ikke købe bananer i Brugsen, er det jo også ligegyldigt, om Brugsen får en god erstatning fra leverandøren. Passagerernes problem er, at de forbedringer, DSB og politikerne i forening har lovet siden Gode Tog til Alle-planen blev lanceret, kun er fuldført i såre begrænset omfang. Og det problem burde DSB for år tilbage have givet et klart svar på, hvordan man ville løse.

Hvad så nu? DSB har angiveligt givet Ansaldo Breda et ultimatum. 15 tog skal være mere eller mindre godkendt i maj 2009, ellers er legen forbi. Men tænk nu, hvis togene faktisk bliver leveret? År 2000 er som nævnt lang tid siden. Et tog konstrueret dengang er forældet. En bil fra år 2000 forekommer i dag lidt gammeldags. Måske ikke så meget hvad angår design, men i høj grad hvad angår sikkerhed og miljø. Man kan også kigge på luftfarten: Alle pladser i den nye A380 superjumbo har egen dvd-skærm, og i næste flygeneration i form af Boeing 787 og Airbus A350 består selve flyet overvejende af kulfiber-materialer for at spare vægt. I Frankrig er lignende ideer godt på vej i næste generation højhastighedstog. Så spørgsmålet er: Skal danske togrejsende i de næste mange år køre i tog, der allerede før de ruller ud på skinnerne er lettere bedagede, eller burde man følge med den teknologiske udvikling, som konkurrenterne på vejen og i luften til fulde forstår at udnytte?

Thomas Nørgaard Olesen

Forsiden:

Her ses HV 3 med et tog på vej mod Handest, lige nord for Lunddalen T, den 6. juli 2008.

Foto: Asger Christiansen

Jernbanen

August 2008 Nr. 4



Side 30-33

Sveriges Jernbanemuseum i Ängelholm fyller 10 år

Billeder fra et vellykket jubilæumsarrangement ved Sveriges Jernbanemuseum i Ängelholm.

Niklas Havresøe

Materieltransport på jernbane

En artikel som fortæller om hvormeget og hvilket arbejde der skal laves før et stykke, af klubbens ofte ikke køreklare, materiel må påbegynde en materieltransport på skinner.

Side 41-45



Søren Jakobsen

Ajour 4

10 år i Ängelholm 30

Med hiv og sving 34

Materieltransport på jernbane 41

Malmö C - en udfordring 46

Tour de France med jernbane 50

Verdens nordligste jernbane 56

Bog anmeldelser 57

DJK-adresser 59



John Christensen

MG-sæt 13 ankom den 5. august som Lyn 26 til København H præcis kl. 13.29, som det første IC4-tog, der havde passeret gennem Storebæltstunnelen med passagerer. Det blev modtaget af administrerende direktør Søren Eriksen og et utal af jernbaneentusiaster - som i øvrigt garanterede hele strækningen gennem Jylland, Fyn og Sjælland til København takket være, at TV2 News bragte nyheden om premieren, der ellers havde været en af DSB tæt-ind-til-kroppen holdt hemmelighed.



Femern kontrakten klar

En aftale om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt synes at være på plads. Den venter kun på en underskrift, kunne Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee meddele i juni ved et møde i Berlin med udenlandske korrespondenter.

Transportminister Carina Christensen bekræftede senere på måneden: „Vi er blevet enige om alt. De problemer, der har været på bordet, er ryddet af vejen“. Den endelige aftale kan formentlig underskrives hen på sensommeren.

Femern-forbindelsen forventes at beskæftige mellem 7.000 og 10.000 personer, medens anlægsarbejderne står på. Selve broen forventes at koste 32 mia. kr., medens landanlæggene på hver side ventes at løbe op i 7 mia. danske kr. Går alt efter planen, vil forbindelsen kunne tages i brug i 2018. Læs mere i „Jernbanen“, nr. 2/07, s. 4-5 og nr. 4/07, s. 4-5.

Ministerens rokade

Med begrundelsen, at Transportministeriet står over for at skulle levere mange vigtige beslutningsgrundlag til regeringen og Folketinget i den kommende tid - ikke mindst om nødvendige investeringer i infrastruktur, og hvordan problemet med transportsektorens udledning af CO₂ skal løses, gennemførte ministeren med virkning fra den 2. juni en rokade i topledelsen af de mest

involverede i Transportministeriets institutioner - Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Færdselsstyrelsen.

Direktør (siden 1997) Henning Christensen er flyttet fra Vejdirektoratet til Færdselsstyrelsen, direktør (siden 2006) Per Jakobsen er flyttet fra Trafikstyrelsen til Vejdirektoratet, medens direktør (siden 2001) Carsten Falk Hansen har forladt Færdselsstyrelsen til fordel for Trafikstyrelsen.

IC4 og Trafikudvalget

DSB orienterede Folketingets Trafikudvalg den 21. maj om status for IC4-leverancen, og Transportministeren fik ligeledes en skriftlig gennemgang af emnerne, som de var blevet behandlet ved et møde i DSB's bestyrelse den 19. maj.

På det tidspunkt udestod nogle få testkørsler med togsæt 13 i lukket spor med efterfølgende dokumentation. Inden togsættet kan sættes i drift i landsdelstrafikken i større udstrækning, skal der gennemføres en række tiltag i forhold til de fejl, der er identificeret under den overvågede prøvedrift. Efter typegodkendelsen til landsdelstrafik med enkeltkørende togsæt udestår accept af sammenkoblingsmodulet og færdiggørelsen af IC4-togsættene, så disse opfylder de i kontrakten fastsatte krav. Når det er sket, kan de indsættes sammenkoblede i landsdelstrafikken. I mellemtiden forventes 14 enkeltkørende togsæt indsat i landsdelstrafikken.

Produktionen af IC2 er indledt. Den tekniske platform i IC2 er for langt hovedpartens vedkommende

den samme som i IC4. Således er i størrelsesordenen 95% af softwarearbejdet gjort via IC4. Endvidere kan IC2 kobles sammen med IC4, ligesom de to typer i al væsentlighed anvender samme reservedele. Forsinkelsen på IC4 har afsmitende virkning på IC2 leverancen, men da der langt hen ad vejen er tale om genanvendelse af teknik, vil IC2 følge efter IC4-leverancen på samme måde som fastlagt i de oprindelige kontrakter.

AnsaldoBreda har reageret på ultimatummet af 21. maj fra DSB („Jernbanen“, nr. 3/08, s. 11-12), hvor det klart er præciseret, at såfremt de fremsatte krav ikke opfyldes, bliver kontrakterne på såvel de bestilte 82 IC4 som de 23 IC2 ophævet. Der har været afholdt møde mellem topledelseerne i DSB og AnsaldoBreda. Her tilkendegav den italienske virksomhed, at den forholdt sig positivt til DSB's ultimatum. Efterfølgende har virksomheden også skriftligt svaret på ultimatummet. I det anerkender man tidsfristen og lover målrettet at arbejde med at færdiggøre projektet. I øvrigt er det oplyst, at AnsaldoBreda efter DSB's fremsendelse af ultimatummet har udskiftet den administrerende direktør.

Ministeren har i brev af 30. juni kunnet besvare Folketingets Trafikudvalgs forespørgsel om en artikel i „Ingeniøren“, hvor „billeder af rustede IC4-togsæt på fabrikken i Pistoia“ ryster professor Karl Brian Nielsen, leder af Institut for Produktion ved Aalborg Universitet - med bl.a.:

„I den førte debat i dagspressen har der været anført nogle fejlagtige forhold. Vognkasserne til IC4 er lavet af aluminium, så det giver ingen mening at tale om rustangreb og rustskader på vognkasserne. Endvidere har der været billeder fremme, som viser rustdannelser på værkstedsbogier. Disse bogier er ikke en del af IC4-toget, men anvendes til transport og opbevaring af materiel i produktion. De tog, som står opmagasineret i Italien, er leverandørens og ikke DSB's. DSB er ikke bekendt med, at der skulle være rustproblemer på de opmagasinerede IC4-tog af en karakter, som skulle kunne give problemer i forhold til leverancen af togene“.

DSB vil løbende mundtligt orientere Trafikudvalget om fremdriften med IC4 ved møder, der i år er planlagt til at finde sted den 20. august, 22. oktober og 10. december. Ministeren vil som hidtil skriftligt orientere

Trafikstyrelsens nye direktør Carsten Falk Hansen.



Klaus Holsting

Trafikudvalget om den aktuelle udvikling i sagen. Den orientering genoptages i august og fremsendes til medlemmerne med tre ugers mellemrum. Alle kan i øvrigt læse med på www.ft.dk - 1) Dokumenter, 2) Udvalgsdokumenter, 3) Trafikudvalget, 4) Alle dokumenter og 5) Dokumenter omdelt i ... den aktuelle måned.

Et politisk flertal kræver en dybtgående undersøgelse af hele sagen, for visse politikere har en formodning om, at også DSB har et ansvar for den fire år lange forsinkelse. DSB's administrerende direktør *Søren Eriksen* hilser en bred tilbunds-gående undersøgelse velkommen – men først når det står klart, om der bliver en retssag mellem DSB og AnsaldoBreda.

Erik B. Jonsen



Fem om budtet

Fem større jernbanevirksomheder fra både ind- og udland har nu mulighed for at afgive tilbud på opgaven med at drive togtrafikken i de midt- og vestjyske områder fra december 2010. Efter at fristen for anmodning om prækvalifikation udløb den 17. juni, har Trafikstyrelsen foretaget en samlet vurdering af de enkelte ansøgers egnethed til at udføre opgaven. På baggrund af vurderingen kan følgende fem operatører byde på opgaven:

- NSB AS
- ARRIVA Tog A/S
- DB Regio AG
- DSB Midt-Vest ApS
- First Rail Holding Limited

Trafikstyrelsen er meget tilfreds med det solide ansøgerfelt af operatører, som giver en forventning om en god og seriøs konkurrence: „Arriva gør det rigtigt godt i den nuværende kontrakt, og med konkurrencen om den nye kontrakt forventer vi at kunne sikre fortsat høj kvalitet i trafikken mange år fremover“ - citat: Trafikchef *Jeppe Gaard*.

De fem prækvalificerede er nu i besiddelse af udbudsmaterialet, hvor kravene til varetagelsen af den udbudte trafik er beskrevet detaljeret. Fristen for aflevering af det første forhandlingstilbud er den 20. oktober 2008. DSB – der af hensyn til den krævede „økonomiske skillelæg“ byder gennem et anparts-selskab – har efterfølgende besluttet



Asger Christiansen

at gå sammen i et partnerskab med FirstGroup med dette som ledende partner med aktiemajoritet. „Vi har rigtig gode erfaringer med samarbejdet med FirstGroup i forbindelse med Øresundsudbuddet. DSBFirst er allerede et velklingende brand, og vi har sammen vist, at vi kan levere varen, så det er naturligt for os at fortsætte det gode samarbejde“ – citat: Administrerende direktør *Søren Eriksen*.

Konkret omfatter udbuddet togtrafik (passagerer) på strækningerne Tønder-Esbjerg, Esbjerg-Skjern, Skjern-Århus, Århus-Struer, Struer-Skjern og Struer-Thisted – og som en option den grænseoverskridende trafik mellem Tønder og Niebüll. Samlet set er der på årsbasis tale om godt 7,5 mio. togkilometer og mere end 6 mio. passagerer. Kontrakten lyder på otte år med en mulighed for en forlængelse på to år. Trafikken skal udføres som en såkaldt nettokontrakt med staten, hvor operatøren modtager billetindtægter fra passagererne for at sikre den ønskede kvalitet i betjeningen.

Udbuddet gennemføres som et udbud med forhandling, hvor der bliver afholdt møder med operatøremne i løbet af tilbudsfasen – hvorefter der bliver indgået kontrakt med den operatør, der har afgivet det mest fordelagtige tilbud i forhold til pris, kvalitet og leveringssikkerhed. Den nye kontrakt forventes underskrevet primo 2009, og driftsstarten er fastsat til den 12. december 2010.

Jernbanekøretøjsregisteret

Trafikstyrelsen har endnu ikke offentliggjort, hvilke tiltag der vil

blive gjort for at implementere beslutningen om indførelse af et jernbanekøretøjsregister og mærkning af materiellet som anført i EU-kommissionens beslutning 2006/920/EF af 11. august 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI) gældende for delsystemet „Drift og trafikstyring“ i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Se „Jernbanen“, nr. 6/07, s.5-6.

I Tyskland er et „Nationales Fahrzeugeinstellungsregister“ oprettet med virkning fra den 1. januar 2007, som en del af Eisenbahn-Bundesamt (EBA), og samtlige jernbanekøretøjer (lokomotiver, motorvogne og specialkøretøjer samt person- og godsvogne), der er ibrugtagningsgodkendt efter nævnte dato er mærket i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag P 1 - 13 i den ovennævnte EU-kommissionsbeslutning. En ommærkning af tidligere godkendt materiel har i øvrigt længe været i gang.

I Sverige indførtes EU-bestemmelserne i jernbanelovgivningen med virkning fra den 1. december 2007, og for jernbanekøretøjer, der var godkendt til drift før nævnte dato, skal der senest den 1. september 2008 hos Järnvägsstyrelsen (der er Trafikstyrelsens svenske modpart) ansøges om optagelse i registeret og tildeling den identifikationskode og indehaverbetegnelse (VKM), som Järnvägsstyrelsen har udfærdiget/godkendt for det pågældende køretøj.

I „Jernbanen“, nr. 1/08 er omtalt de 12-cifrede talkoder og VKM-koder for de Hector Rail AB's lokomotiver,

ARRIVA LINT41-togsæt i høstlandskab ved Mundelstrup vest for Århus den 21. juli.



Allan Støvring-Nielsen



Allan Støvring-Nielsen

Eksempler på ny type påskrifter på DB type 185 el-lokomotiv (øverst) og Hector Rail type 241 el-lokomotiv (nederst). „Oversættelse“ fremgår af teksten her på siden. „241.001“ er senere påført S-HCTOR efter det europæiske jernbaneagenturs (ERA) retningslinjer. Se også „Jernbanen“ nr. 1/08, s. 7.

der p.t. ses på danske spor. Selskabet har været så venlig at underrette redaktionen om, at systemet er mere sofistikeret end vist i nævnte nummer på side 7. Selskabet råder p.t. over seks lokomotivtyper, som kan ses på www.hectorrail.com > Locomotives – samt to rangertraktorer.

Hector Rail benævnte oprindelig den enkelte type med tre cifre (i det nye internationale system er disse nu cifrene 6 til 8) efterfulgt af tre cifre, der angav løbenumret i serien – og med et kontrolciffer (efter en bindestreg) til afslutning. Systemet er nu ændret i overensstemmelse med EU-kommissionens ovenfor nævnte retningslinjer, hvoraf det hhv. i bilag P 8 og P 3 fremgår, hvordan ciffer 1 til 4 og 12 skal angives:

- For trækkraftenheder er første ciffer altid 9.
- For elektriske lokomotiver gælder, at andet ciffer er 1 (et eksempel herpå er Hector Rails type 241, hvor det første lokomotiv i serien benævnes 91 74 6 241.001-5). Diesellokomotiver har 2 som andet ciffer (et eksempel herpå er virksomhedens diesellokomotivtype Vossloh G2000-5 BB - der kan tænkes en dag at dukke op dansk spor - det har nummer 92 74 1 941.001-5). Hector Rails to dieselrangerlokomotiver (tidl. SJ/GC „lokomotorer“ litra Z70) har som andet ciffer 8 (eksempel: 98 74 941.001-8). *Punktummet efter typenummeret (det syvende ciffer) er en Hector Rail specialitet.*
- Øvrige forekommende typenumre i EU-bestemmelserne er: 3 for elek-

triske højhastighedstogsæt – 4: for øvrige elektriske togsæt (og i begge tilfælde gælder det såvel motor- som mellem-/bivogne) – 5: for diesellokomotiver (såvel motor- som mellem-/bivogne) – 6: for specialkøretøjer – 7: for elektriske rangerlokomotiver – og 9: for arbejdskøretøjer. (Der er afsat et ciffer 0, som kan tænkes brugt til damplokomotiver, idet det dog må bemærkes, at museumsmateriel ikke er omfattet af bestemmelserne).

Landekoder (cifrene 3 og 4) har længe været kendt i forbindelse med person- og godsvogne: F.eks. 74 for Sverige, 80 for Tyskland og 86 for Danmark.

For cifrene 5 og 6 til 8 samt 9 til 11 er ikke fastlagt EU- regler. De kan fastsættes af hvert medlemslands nationale tilsynsmyndighed. Det femte ciffer anvender DB f.eks. til at fastholde det oprindelige kontrolciffer ved beregning af dette med nu elleve cifre mod tidligere seks. Hector Rail har valgt at skæve til DB's system og har derfor valgt „6“ til type 241, der er identisk med DB's type 185. I Hector Rails eget system benyttes cifrene 6 til 11 til at angive lokomotivernes tekniske karakteristika (f.eks. strømsystemer, antal aksler m.v.), men detaljerne herom kræver en selvstændig artikel. Ciffer 12 er som nævnt kontrolcifferet.

Det er for tidligt at spå om, hvordan Trafikstyrelsen og de danske operatører vil gribe denne problematik an.

Den uønskede strækning

En talsmand for erhvervsinteresser i Aabenraa har skrevet til Folketingets Trafikudvalg for at få undersøgt, hvad årsagen er til, at Dansk Jernbane ApS (som i mellemtiden har skiftet navn til CFL Cargo Danmark ApS), der i brev til Trafikstyrelsen den 7. november 2005 anmodede om at få lov til at genåbne og køre på strækningen Tønder-Tinglev for egen regning, endnu ikke har fået noget endeligt svar på anmodningen.

Talsmanden påstår, at Trafikstyrelsen i otte måneder „glemte“ at have modtaget anmodningen, for derefter sammen med Banedanmark at holde ansøgeren hen med urimeligt store krav til den tekniske oprustning af strækningen ved ikke at tage hensyn til, at operatøren havde gjort det klart, at man var indstillet på, at godstrafikken skulle afvikles med en passende lav hastighed. Godsoperatørens motivering for at benytte strækningen er, at

det er svært at betjene Tønder på økonomisk forsvarlig vis, da det er vanskeligt at få tildelt kapacitet til at køre lange godstog via Lunderskov-Bramming, da krydsningssporene på Tønderbanen – med mange persontog – er for korte.

I forbindelse med sagsbehandlingen om salg af banestrækninger i Folketingets Trafikudvalg, se „Jernbanen“, nr. 2/08, s. 4-5, har Transportministeren oplyst, at Banedanmark tidligst kan afgøre den nævnte sag i 2009: „Hvis det ikke lykkes Dansk Jernbane ApS eller andre interesserede operatører at gennemføre en reaktivering af strækningen inden for de givne tidsrammer (senest 2009), indstilles det subsidiært, at bemyndigelsen til at nedlægge strækningen træder i kraft“. Talsmanden påpeger, at ingen operatør kan nå at planlægge – renovere og genåbne strækningen på så kort tid. Han mener, at det er problematisk, at sagsbehandlingstiden skal vare fire år, og at myndighederne nu planlægger at nedlægge strækningen med henvisning til tidsfristen.

Rapporter fra Havarikommissionen

Havarikommissionen for civil Luftfart og Jernbane har med udsendelse af en rapport den 20. juni 2008 afsluttet den omfattende undersøgelse af ulykken ved Lyngby Station den 14. februar 2005, hvor et linje B+ S-tog fra Holte påkørte et holdende linje E S-tog bagfra med en hastighed på ca. 67 km/t. Ved kollisionen blev to passagerer og lokomotivføreren alvorligt kvæstede, og der skete omfattende skader på de implicerede tog. Se flere detaljer i „Jernbanen“, nr. 2/05, s. 5.

Undersøgelserne fastslår, at det bagerste tog efter standsning ved Sorgenfri Station overskred den tilladte hastighed (kørte 88 mod de tilladte 70 km/t) under kørslen frem mod det AM-signal, der dækkede det holdende E-tog (der holdt med bremseproblemer i blokafsnittet foran, men i nogen afstand fra Lyngby Stations I-signal). Lokomotivføreren på B+ toget overså en forvarsling (afstandstavler) om signalet 400 m før dette og reagerede på det stopvisende signal kun ca. 100 meter før signalet, hvor han indledte en farebremsning. Straks efter greb sikkerhedssystemet ind (forenklet HKT – i dag benævnt Togstop), men dette ændrede ikke på den igangværende farebremsning.

Konklusionen i rapporten: „Det er Havarikommissionens vurdering, at

lokomotivførerens manglende iagttagelse af afstandsmærket, den for høje hastighed, sikkerhedsanlæggets tilstand samt sikkerhedskonceptet i samspil med vejrliget (tøsne på – og svagt lys i AM-signalet) har udgjort væsentlige årsager til at udløse signalforbikørslen og den dermed følgende kollision”.

Efter ulykken har Banedanmark sat en række tiltag i gang, bl.a. har man fulgt anbefalinger fra den britiske virksomhed Scott Wilson om, hvordan sikkerhedsniveauet højnes. I 2009 opgraderes strækningen med en løsning, der øger sikkerhedsafstanden, ved at linjelederne foran signalerne øges fra 50 m til 200 m. Derudover øges sikkerhedsafstanden bag signalerne til 200 m, således at den samlede sikkerhedsafstand bliver på 400 m mod nu 100 m. Med den forlængede sikkerhedsafstand vil en lignende ulykke ikke kunne ske, men systemet kan ikke fange en væsentlig fartoverskridelse. Men det kan „signalprogrammet“, så hvis politikerne til efteråret bekræfter deres beslutning om udskiftning af signalanlæggene, står anlægget på den pågældende strækning til at blive udskiftet som det første på S-banen.

*

Den 30 maj udsendte Havarikommissionen en rapport om „Brand i arbejdskøretøj i Storebæltstunnelen 5. juni 2006“. Konklusionen er, at „planlægning, klargøringsproces herunder oprangering af de tre trækkende arbejdskøretøjer og betjening samt afvikling af transporten var præget af, at den blev foretaget på grundlag af uhensigtsmæssige kutymer samt uden tilstrækkelig opmærksomhed på eksisterende regler og forskrifter“.

Der var for mange arbejdskøretøjer (3) og vogne (7) koblet sammen i arbejdstoget fra København (Vasbygade) til Odense. Det medførte, at de medfølgende tre medarbejdere ikke opdagede, at der var problemer med en overanstrengt motor i trolje 403 i den bagerste del af toget. Motoren kollapsede og brød i brand, da toget befandt sig omtrent i det nordlige tunnelrørs midte. I forbindelse hermed gik der ild i 1,2 t svejsepulver (Thermite), som mandskabet måtte opgive at bekæmpe, da tunnelventilationen blæste røgen hen mod banearbejderne, der så i stedet måtte koncentrere sig om at evakuere sig over i det sydlige tunnelrør og afvente hjælp. Det særlige bane/vej-redningskøretøj



Peer Kurland

(stationeret i Korsør) blev sendt mod tunnelen, men uden at FC havde givet tilladelse – „dette kunne have forårsaget en alvorlig faresituation“ fremgår det af rapporten, der også konstaterer, at der ikke var regler for transport af svejsepulveret på arbejdskøretøjer. Efterfølgende er det påvist, at antænding af svejsepulveret kræver en temperatur på flere tusinde grader – men i samme vogn fragtedes også tændsatser, som må antages at have forårsaget antændingen. Hændelsesforløbet er også beskrevet i „Jernbanen“, nr. 4/06, s. 9.

Begge rapporter (244 hhv. 52 sider) er tilgængelige på www.hclj.dk - 1) Rapporter og redegørelser - 2) Havarikommissionens rede-

gørelser/jernbane > hændelsesår: 2005 hhv. 2006 - 3) Offentliggjorte undersøgelsesrapporter > link til rapporten.

Efterfølgende har Trafikstyrelsen udarbejdet en bekendtgørelse om arbejdskørsel, som skal give infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, entreprenører og materieludlejere et godt overblik over hvilke krav, der gælder i de forskellige situationer med arbejdskørsel. I sidste ende skal kravene understøtte bestræbelserne for at skabe en bedre sikkerhed ved arbejdskørsel. Efter en høringsfase er „Bekendtgørelse nr. 639 af 24. juni 2008 om arbejdskørsel m.v. (BJ 5-08)“ efterfølgende offentliggjort.

Erik B. Jonsen

IC3-tog på Gedserbanen den 18. april. Gedserbanen er ikke blandt de mest benyttede - strækningen mellem Nykøbing F og Gedser betjenes kun af ét togpar dagligt.

Her ses IC3-togsæt på Gedser Station. Overførsel af jernbanevogne til Tyskland er ikke nært forestående, selv om forbindelsen via Gedser - Rostock er den korteste til Berlin. Fotograferet den 16. april.



Peer Kurland



Morten Larsen

Sporombygning ved Vejle med Wiebe lok. 7 (320 001-1) den 12. juni.



Bedre trafikinformation

Banedanmark og DSB underskrev den 13. juni en hensigtserklæring på trafikinformationsområdet. Det betyder, at de to virksomheder indgår i et mere forpligtende samarbejde om den trafikinformation, kunder vil få i fremtiden.

Hidtil har Banedanmark og DSB delt opgaven om at informere DSB's kunder om trafiksituationen. Det har kunnet betyde, at passagererne har fået to forskellige meldinger om det samme tog. Kundeundersøgelser, som DSB har foretaget, viser, at passagerer mener, at trafikinformationen kan blive bedre, specielt når driften er unormal. Hensigtserklæringen om tættere og mere formaliseret samarbejde mellem de to parter skal sikre, at kunderne guides fra rejsens start til dens slutning ved hjælp af mere brugbar information.

Hensigtserklæringen fører bl.a. til, at der nu udarbejdes en trafikinformationsmanual, så Banedanmark og DSB taler med én stemme og benytter samme sprog.

Spormodernisering i Østjylland

De tretten uger i april, maj og juni har ikke været helt almindelige arbejdsdage for trafikstyringen i det jyske, hvor strækningen Fredericia-Århus har været under omfattende sporrenovering, og hvor trafikmedarbejderne i Fredericia, Skander-

borg og Århus har måttet yde en ekstra indsats for at afvikle trafikken i den turbulente periode.

Intentionerne har helt fra starten været at arbejde med den ændrede køreplan til glæde for passagererne, så disse har vidst, hvad de kunne regne med. Kort fortalt har det drejet sig om at dirigere trafikken uden om sporarbejderne og benytte de ledige spor optimalt i de perioder, hvor situationen ændrer sig konstant.

Den 6. juni om morgenen kunne spæringerne i forbindelse med selve sporarbejdet og den totale lukning af strækningen mellem Vejle og Skanderborg fra natten efter den 4. juni - som følge af udskiftningen af tolv bærende brofag (der krævede indsættelse af 82 busser) - ophæves, og IC-, ICLyn- samt EC-togene kunne atter køre efter normal køreplan. Banedanmark fortsatte med at udføre nogle begrænsede bro- og sporarbejder på strækningen fra den 6. juli til og med den 17. august, mest sent om aftenen og om natten, men sporkapaciteten var dog så begrænset, at alle Re-tog mellem Fredericia og Århus var aflyst.

Som led i den omfattende renoveringsplan for Banedanmarks broer skal eksempelvis broen i Skanderborg, som fører Horsensvej (vej 170) ved Vrold Tværvæg over jernbanen, udskiftes, da den er helt nedslidt. Det gælder tilsvarende underføringen af Havnegade i Vejle og overføringen for Gammel Vejlevej (vej 23) i Daugaard. De nævnte arbejder indledtes ved midsommertide og forventes afsluttet ved månedsskifte september/oktober.

Andre projekter

Fem overkørsler på Grenaa-banen var så slidte, at de var ubehagelige at passere for passagerer både i tog og biler. Dem har BDK renoveret i perioden 30. juni til 10. juli, hvor der blev arbejdet i døgndrift (erstatningstrafik med bus). Den ene overkørsel er beliggende mellem Ryomgård og Kolind, hvor der samtidig blev foretaget forbedringer af fem markoverkørsler og ombygget tre kilometer spor (fra 1954). De øvrige fire overkørsler er beliggende mellem Trustrup og Grenaa. Arbejdet i overkørslerne har bestået i fjernelse af eksisterende materiale, etablering af ny bund med dræn og ilægning af nye skinner og sveller - mellem hvilke der er ilagt STRAIL plader.

*

Den samme procedure gjaldt på Tønderbanen for fire overkørsler mellem Ribe og Tønder, der blev opgraderet i dagene mellem den 2. og 11. juli (således at tog blev erstattet af bus fra fredag aften den 4. juli til mandag morgen den 7. juli). Der arbejdedes også her i døgndrift, og det gentog sig med tre overkørsler mellem Bramming og Ribe i slutningen af august, hvor strækningen var lukket for trafik den 23. og 24. august.

Nyt sporarbejde på S-banen

Sidst i september begynder BDK at ombygge den stærkt slidte S-banestrækning mellem Hellerup og Klampenborg. Arbejdet er blevet fremskyndet et år, så det kan finde sted på samme tid, som der fornyes spor og etableres nyt køreledningsanlæg på Klampenborg Station. (Det nuværende køreledningsanlæg er monteret i 1933/34).

Arbejdet indledes den 22. september, og det vil vare frem til 30. november. Strækningen er lukket for S-togtrafik i perioden, hvorfor DSB S-tog a/s indsætter busser i stedet. I perioden vil visse Kystbanetog få standsning i Charlottenlund. I sydgående retning (hvor man netop af sikkerhedsmæssige årsager har sat hegn op langs ø-perronnens østside ud til indadgående kystbanespor, skal hegn fjernes, og hvad det nordgående spor angår, bliver det nordgående spor igen at anlægge en perron (antagelig af træ anbragt på endnu eksisterende fundamenter). Stationen vil så i visse perioder i dagtimerne blive betjent hver 20. minut af Malmö-tog i sydgående retning og af Nivå-tog i nordgående retning. (Buserstatningskørslen kan således indskrænkes til betjening af Ordrup).



Bent Lasse Olsen



Peer Kurland

Restarbejder på Kystbanen

Under sidste års store sporarbejde på Kystbanen konstaterede BDK, at banen havde utilstrækkeligt dræn flere steder end forventet. Af hensyn til passagererne blev arbejdet derfor udskudt til skolernes sommerferie i år. Det er der rettet op på, idet der er udført ny afvanding på de 5,5 km, hvor det var nødvendigt, og desuden er der rensat 2,2 km grøfter, så det er sikret, at vandet bliver ledt ordentligt væk fra sporene.

Sideløbende med dette arbejde er udført de resterende sporarbejder, bl.a. 3,9 km udskiftning af skinner og sveller i det nordgående spor mellem Skodsborg og Rungsted Kyst samt på Rungsted Kyst Station, rensat ballast mellem Helsingør-Snekkersten og justeret spor Hellerup-Helgoland. I alle weekender i perioden var strækningen totalt spærret mellem Østerport og Hellerup af hensyn til renovering af broerne over Vordingborggade og broen mellem Ryvangs Allé og Svanemøllens Kaserne. Arbejdet startede natten til tirsdag den 10. juni og var planlagt afsluttet mandag den 18. august om morgenen. Trafikalt fandt de største forstyrrelser sted i sommerferieperioden, hvor der var færrest daglige pendlere på Kystbanen. De tre forskellige køreplansmønstre krævede ejerskab af en særkøreplan. Øresundstog kørte kun fra og til Østerport, de særlige myldretidstog til og fra Svågerthorp samt på Kystbanen kørte ikke – og der kørtes kun mellem Hellerup og Helsingør i weekender.



Peer Kurland

Fra sporombygningen på Farumbanen.

Øverst tv. ses arbejdet ved Emdrup den 17. juli.

Herover ballastrensning den 1. juli.

Tv. ses to af hollandske Struktons egne lokomotiver på Emdrup Station den 2. juli.



Allan Støvring-Nielsen

Her ses VL MX 103 rangere med skærvogne på Lersøen den 13. juli. Til venstre ses den gamle „post 2“, som blev revet ned et par uger senere.

Det store projekt i 2009

Der er indgået en aftale mellem Banedanmark og DSB – og som er godkendt af Trafikstyrelsen – om en svelleudveksling på Sydbanen mellem Ringsted og Næstved, omfattende begge spor på strækningen, de gennemgående spor på Næstved Station samt diverse arbejder på Lundby og Nykøbing Falster stationer.

Arbejdet omfatter:

- Udveksling af toblok-sveller med

monoblok-sveller mellem Ringsted og Næstved, ca. 51 km

- Ballastrensning på ca. 43 km
- Ballastsanering på ca. 5,5 km
- Udskiftning af blød bund på ca. 350 m
- Nyt drænsystem på ca. 6,3 km, rensning af drænsystem og grøfter på ca. 3,6 km
- Udskiftning og flytning af fire sporskifter (to transversaler) ved Glumsø Station
- Fjernelse af to sporskifter på Næstved Station



Den 20. juli blev bygningen der rummede den gamle Post 1 på Lersøen - endnu engang - ramt af en ildspåsættelse. Denne gang fik flammerne godt fat og kommandoposten udbrændte, samtidig med at dele af taget styrtede ned over det ubenyttede centralapparat af DSB type 1912. På opfordring fra bl.a. Københavns Brandvæsen påbegyndte Banedanmark få uger senere nedrivningen af først Post 2 og senere Post 1. Post 2 var bedre forseglet end Post 1 og derfor var inventaret - herunder det gamle type 1912 centralapparat - intakt da nedbrydnings maskinen slog hul i murværket og rev apparatet ud i en container! Billedet øverst af post 1 er taget 21. juli, og billedet til højre af post 2 er optaget 29. juli.



- Lundby Station - udskiftning af fire sporskifter, manuel sporombygning af midtliggende spor og fjernelse af ø-perronen
- Nykøbing Falster Station: Udskiftning af ca. 2,2 km spor inkl. sveller og sporkasse med tilhørende afvandings-system og udskiftning af seks sporskifter samt et krydsningssporskifte.

Der skal samtidig fornyes hhv. vedligeholdes ca. 12 broer samtidig med svelleombygningsprojektet.

Hovedentreprisen svelleudveksling (bemærk at skinnerne genanvendes) er beregnet at vare 19 uger med start lørdag den 28. marts 2009 og afslutning mandag den 6. juli. Kun ét spor vil være åbent og kun mandage-fredage (ekskl. helligdage) mellem kl. 05 og 19. I perioden 7. juli til 9. august er begge spor spærret døgnet rundt. Det betinger, at strækningen Roskilde-Køge-Næstved kan klare den forøgede belastning ved omladning af trafikken. Hvis ikke denne banes tilstand er på det niveau, skal udbedring ske ved vedligeholdelse eller fornyelse foretaget forinden. Det er aftalt,

at dette skal ske endnu i 2008 eller i 2009 med start ca. den 1. marts 2009 og frem til medio maj. Terminen for den ovennævnte svelleudveksling skal i det tilfælde udskydes tilsvarende.

Som grænsefladeprojekt optages hastighedsopgraderingsprojektet Ringsted-Vordingborg – et projekt, som i øjeblikket ligger i Trafikstyrelsen, se „Jernbanen“, nr. 4/07, s. 8.

Andre nyheder i virksomheden

Det store udbud af vedligeholdelseskontrakter på Spor, Sikring, Kørestrøm og Stærkstrøm er indledt. I første omgang er det Øst- og Nordjylland, der udbydes, og denne gang i én kontrakt (hvor den store volumen denne gang må antages at være mere interessant for entreprenørerne). Senere i år følger Sjælland, og i følgende år de øvrige fem regioner. Ved sidste udbud vandt Banedanmark Entreprisen vedligeholdelsesarbejdet i alle regioner – undtagen Østjylland, hvor det er entreprenørvirksomheden Aarsleff, der står for vedligeholdet.

Udbudsmaterialet for Jylland Nord & Øst blev sendt ud i april, og den 2. juni skulle buddene være indgået til BDK, der derefter har valgt, hvilke entreprenører, der får lov til at byde på opgaven. Den 1. oktober skal tilbuddene ligge klar hos Banedanmark, som indgår den endelige kontrakt i november. Den valgte entreprenør overtager opgaven i 2009.

*

Banedanmark har indgået en aftale med Vejr2 om hurtig underretning om ekstremt vejr, således at virksomheden er klar til hurtig indsats, hvis vejret går amok. Det er „sporene, der skræmmer“ efter de historiske 156 mm regn, der fik dæmningen ved Adsbøl (Tinglev-Sønderborg) til skride sammen. I 2007 var der i alt tolv dæmnings-skred som følge af voldsom regn, hhv. som følge af „ekstremvejr“ og dæmningsernes tilstand.

*

Maks. hastigheden på strækning 7 Østerport-Lersøen blev sat ned fra 60 til 40 km/t med virkning fra den 7. juli. Sporet bruges pt. af tog fra og til København G og H med materialer til brug ved Farumbanens opgradering. Ellers er sporet i Østerport Stations nordende næsten altid „belemret“ med hensatte elektriske togsæt. Læsere, der har sans for detaljer, skal huske at rette i „Strækningsdata“ på side 14 i Ajour Index 2007.

*

I weekenden 16.-17. august var S-togs trafikken indstillet mellem Valby og Husum, mens Banedanmark flyttede signaler på Vanløse Station. Samtidigt blev HKT-anlægget kodet til højere hastighed mellem Vanløse og Jyllingevej.

*

Sporombygningsarbejdet på Farumbanen var på visse punkter mere tidskrævende end oprindelig beregnet. Strækningen Svanemøllen - Buddinge kunne først åbnes i fuldt omfang den 18. august, og det meste af perioden frem til 5. september forblev strækningen mellem Buddinge og Farum totalt lukket.

*

26. oktober går startskuddet til første stadiet af „6. hovedspors-projektet“ (se „Jernbanen“ nr. 2/2008, s. 11.) I første stadiet forberedes køreledningsanlægget for de nye transversaler på Skelbæk Station (vest for Dybbølsbro).



Niklas Havensø

Efter at renoveringen af Københavns Hovedbanegård er afsluttet, kan passagererne atter tage tiden i agt på det ny-istandsatte neonur.



Stor chefrokade

Nogle er blevet chef for et nyt område, andre nye kommer udefra, og nogle forlader DSB. Det er den korte version af den rokade, som DSB's nye koncernledelse besluttede og offentliggjorde den 1. juli. Der er kommet nye ansigter på flere centrale poster, og justeringerne indebærer, at den i offentligheden kendte *Bjørn Wahlsten* nu er udnævnt til ny administrerende direktør for Rejsekort A/S.

Administrerende direktør *Søren Eriksen* udtaler i forbindelse med chefrokaden: „Der er på ingen måde tale om en ny organisationsændring, men en justering i bemanningen på chefniveauet under koncernledelsen. Vi har taget os god tid til at kigge på, om vi havde de chefer, der bedst kan ruste DSB til fremtidens store forandringer. Derfor var det ikke muligt at melde disse ændringer ud samtidig med organisationsændringen sidste år“.

Kh klar til fremtiden

DSB havde lørdag den 28. juni indbudt københavnere til en åbningshøjtidelighed, der markerede, at den omfattende og flerårige renovering af Københavns Hovedbanegård nu var afsluttet - og at arkitekt Heinrich Wencks imponerende banegård fra 1911 var klar til også i fremtiden til at servicere københavnere og DSB's kunder.

På dagen blev også banegårdens vartegn, det klassiske neonur, som pryder hovedindgangen, taget i brug efter renovering. Ligeledes blev et nyt imponerende kunstværk af billedhuggeren *Anita Jørgensen* afsløret. Det pryder nu side- og baggavlene på de nye perronafsnit under for sporene tre og fire, fem og seks under selve banegårdshallen.

Tog til tiden

Både DSB's fjerntog, regionaltog og S-tog kørte til tiden i andet kvartal af 2008. Så godt kørende har passagererne ikke været siden 2002. 91,8 pct. af fjerntogene og regionaltogene kørte til tiden mod 88,7 pct i samme periode sidste år. For slet ikke at tale om katastrofeåret 2006, hvor blot otte tog ud af ti ankom til tiden - og det endda kun fordi de jyske strækninger trak gennemsnittet op. På den københavnske S-bane kørte 94,2 pct. til tiden mod 92,8 pct. i 2007. Til gengæld har S-banen været ramt af flere aflysninger i andet kvartal. Kun 96,5 pct. af alle afgangene blev gennemført mod 98,3 pct. i samme periode sidste år.

DSB valgte sidste år at øge rejsetiderne for at få mere luft i køreplanerne (K07) efter det ovennævnte katastrofe år 2006. Det betød for IC-Lyn 13 minutters længere køretid København-Århus - og 21 minutters længere køretid København-Aalborg. I løbet af i år vil DSB vurdere, om pålideligheden af togene nu er så god, at man kan sætte rejsetiden ned igen. Det vil dog tidligt ske fra køreplansskiftet, den 11. januar 2009.

Stenkast og andet hærværk

Onsdag den 11. juni omkring kl. 06 ødelagde ukendte gerningsmænd ved stenkast isolatorer på køreledningsmaster på Kokkedal Station, hvilket tvang Banedanmark - og dermed DSB - til at indstille trafikken på Kystbanen mellem Kokkedal og Helsingør i otte timer.

Hærværket endte med at koste DSB 150.000 kr. til busser og udstationering af ekstra personale. De tabte billetindtægter fra kunder, der fandt alternativ transport, kan ikke gøres op. Omkring 20.000 kunder blev påvirket af hærværket. Banedanmarks omkostninger i forbindelse med det meningsløse hærværk var ved redaktionsslut ikke tilgængelige.

Nordsjællands Politi arbejder stadig på at finde frem til gerningsmændene. Pågribes de, risikerer de, at de to virksomheders erstatningskrav vil gældsætte dem resten af livet. Hærværk er ansvarspådragende uanset alder, og „sådan nogle bøller skal ikke altså ikke tro, at de går fri, fordi de er under 18 år på gerningstidspunktet“ udtalte chefen for DSB Salg Region Sjælland *Torben Nielsen*.

Stenkast mod tog er også et stigende problem for både DSB og DSB S-tog a/s! I årets første halvdel har der måttet skiftes op mod 200 ruder, blot i Øresundstogsæt. (Det er i snit mere end én om dagen - og det er på årsbasis beregnet at ville koste to mio. kr.). Hvis ikke et samar-



Jan Lundstrøm

der desværre bor rigtig mange tog-gade-vej „svin“, måske fordi der har været stor mangel på en ansvarlig opdragelse. Vi lever jo i en ligegyldighedens tidsalder herhjemme, og landet er „besat“ af totaltumper i det offentlige rum, desværre“.

Nultolerance

DSB har fået nok, derfor er der indført nultolerance over for flabede, grove og voldelige passagerer, for togpersonalet kan ikke holde til mere. Virksomheden opfordrer derfor togpersonalet til at skrive en anmeldelse til politiet – ikke blot, hvis de bliver overfaldet, men også hvis de bliver truet eller svinet til verbalt. Ikke bare hver gang – men hver eneste gang.

I 2007 indberettede 135 DSB-medarbejdere en arbejdsskade efter vold eller trusler – 20 af sagerne var så alvorlige, at de blev videregivet til politiet. En kvinde, der sidste år truede en togfører, blev for et par måneder siden idømt 14 dages betinget fængsel. Hun var steget på toget uden billet – derfor fik hun en bøde, og så blev hun ustyrlig rasende.

Ny tidsplan for Rejsekortet

Rejsekort A/S har indgået endnu en tillægsaftale med leverandøren konsortiet East-West. Denne gang er målet at dække hele Sjælland med den elektroniske billet i 2010 (Sydsjælland i efteråret 2009, Vestsjælland i forsommeren 2010 og Hovedstadsområdet inden årets udgang – og resten af landet inden udgangen af 2011).

Konsortiet East-West ejes af it-virksomhederne Thales (80 pct.) og Accenture (20 pct.), og Rejsekort A/S er en sammenslutning af en

Regionaltogsstammer med såvel Bn-vogns materiel og dobbeltdækkermateriel opstillet i Nykøbing F den 23. juli. På grund af den forsinkede levering af IC4-tog vil DSB leje yderligere 44 dobbeltdækkervogne til den sjællandske regionaltrafik.

bejde med SSP-konsulenter og øget overvågning stopper tendensen, vil udskiftningen af ruder have rundet de 400, inden årets udgang.

DSB og Skånetrafikken opfordrer offentligheden til straks at melde iagttagelser af stenkastende personer. **Det kan ske til tlf. 24 68 47 60.**

Tendenser af ovennævnte art har det med at brede sig. Den 8. juli knuste én eller flere drenge en siderude i et IC3-tog mellem Randers og Århus. Hvis forældre skulle være i tvivl, så bør de notere sig, at det at gå ned i sporet og samle skærver op i sig selv er dødsensfarligt, for moderne tog, der kører med mellem 120 og 180 km/t, dukker pludseligt op – og stenkasterne risikerer selv at blive ramt af stenene, fordi de rikochetterer, når de rammer et tog i fuld fart.

Hvid tornado

Landets togpassagerer kan se frem til at blive fri for bunker af madaffald, brugte gratisaviser og uhumske toiletter, for DSB har besluttet at gennemføre et nyt rengøringskoncept. Det lover administrerende direktør Søren Eriksen i en udtalelse til „Berlingske Tidende“, den 10. juli: „Vi indfører rengøringsstandarder, der er ens for vores og Banedanmarks ansvarsområder. I togene indføres såkaldt „undervejsrengøring“, hvilket betyder, at rengøringspersonalet dukker op, medens toget kører med passagerer. Personalet samler affald og gratisaviser op og tørrer snavsede borde af med en klud. I fjerntogene får toiletterne også en gang undervejs-skurepulver, så passagererne ikke væmmes ved at bruge dem. Ved klargøring er vi

allerede som et forsøg gået i gang med at undervise vore egne folk og ISS' medarbejdere i behovsstyret rengøring. Det betyder, at hvis et sæde ser ud til at kunne springes over ved støvsugning, så skal tiden i stedet for bruges til at komme ud i krogene“. Resultat af den ekstra indsats bliver synlig fra efteråret.

Med base i Ringsted har DSB oprettet et lille udrykningsteam, der bl.a. kan rykke ud, hvis en station er blev ramt af hærværk. I første omgang er tale om to ansatte, men DSB har planer om at gøre holdet større.

Kommentarerne til DSB's udspil til imødegåelse af tidens opløsningstendenser har i ovennævnte avis være positive – som f.eks. denne kommentar fra L. Jensen: *Det er altid dejligt, når der er gjort rent – det være sig i togene, på gaderne, og hvor man end færdes. Tendensen her i landet er jo, at*



Jan Pedersen

To BR 605-togsæt på vej mod København passerer Eskilstrup den 30. juni.

række trafiksselskaber, hvor DSB er hovedaktionær. De øvrige ejere er Movia, Metroselskabet, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab (bemærk, at Fynbus ikke er med i selskabet).

Forsinkelsen, som nu er på tre år, skyldes, at leverandøren undervurderede, hvor komplekse priserne for offentlig transport i Danmark er. Problemet er, at rejsekortets bagvedliggende computersystem skal håndtere de mange lokale takstsystemer og sindrige rabatordninger, såsom periode med rabat for antal ture – eller rabat for distance.

Leverandøren har udviklet det store rejsekort-system i London og et tilsvarende i Singapore, hvor systemerne fungerer og bruges af millioner af mennesker, men i begge områder er der tale om få trafiksselskaber og ensartede rejser, som har samme pris, og der er ingen rabatmuligheder.

Bjørn Wahlsten, tidligere direktør i DSB Salg, jf. ovenfor, har nu sat sig i stolen i Rejsekort A/S som administrerende direktør. Han var indtil da bestyrelsesformand i Rejsekort A/S og har været med fra selskabets start. Der er stor tillid til, at han vil kunne skaffe den fornødne fremdrift i projektet. Han er kendt for i sin DSB-tid at kunne „bøje enderne sammen“ ved forhandlinger mellem statens jernbaneselskab og de amtskommunale (nu regionale) trafiksselskaber.

Materielnyt

DSB har i øjeblikket mange bolde i luften i bestræbelserne for at udfylde det materielle tomrum, der er opstået, som følge af AnsaldoBredas manglende opfyldelse af IC4 (MG)- og IC2 (MP)-kontrakterne.

En forbedring af forholdene for Nordvest- og Sydbanens passagerer er i sigte efter en indgåelse af kontrakt med CBRail Ltd. om leje af 44 stk. dobbeltdækkervogne (11 stk. litra ABs, 22 stk. litra B og 11 stk. litra Bk), der bygges hos Bombardier i Görlitz (specialisten i DD-materiel, som også er leverandøren af de tidligere leverede vogne). Lejeaftalen bringer DSB's DD-vognpark op på 101 stk. Det forventes, at materiellet er til disposition inden udgangen af 2009.

Et andet problem, der skal afklares, er trækraften til de ovennævnte DD-vogne. ME-diesellokomotiverne er nedslidte. En løsning på dette er enten 1) en total renovering af nogle



Claus T. Degn

Indkørselssignalet i Tinglev (i stilling stop) - nærmer sig hastigt.

Hvor man skal køre over for rødt!

Der findes indtil flere DSB-lokomotivførere, der konsekvent forsøger at køre forbi et signal på „stop“, og det uden at det får konsekvenser for dem. Hvordan kan det lade sig gøre?

DSB har som bekendt indgået en aftale med DB om leje af ti togsæt BR 605, som siden køreplansskiftet i december successivt er indsat i den dansk-tyske ICE-trafik. I den forbindelse er togsættene blandt andet blevet udrustet med dansk ATC, strækingsradio og havariolog. Et led i godkendelsen af hvert enkelt togsæt er en afprøvning af det nævnte udstyr, og dette er foregået på prøvestrækningen mellem Tinglev og Rødekre, for hvilken der er udstedt en permanent tilladelse til afprøvning af blandt andet ATC-anlæg i lokomotiver, togsæt og styrevogne. Forholdene er specielt gode her, da der må køres med op til 200 km/t, og den øvrige trafik samtidig giver mulighed for at foretage prøvekørsler stort set hele døgnet.

Den 9. juli var man så nået til afprøvning af det tiende tog, og „ritualet“ kunne gentage sig: Togsættet ankommer ved middagstid til Padborg fra Hamburg. Efter at DB-føreren har overladt førerpladsen til sin danske kollega, køres der ud til maskindepotet for optankning med dieselolie. Det ville jo være flovt at køre tom for brændstof under en prøvekørsel. Personalet bestod den nævnte dag af lokomotivfører (kørelærer) *Finn Orbesen* fra DSB Fremføring Tinglev og prøvetogsleder og ATC-køretøjsansvarlig *Claus T. Degn* fra DSB Teknik. Finn Orbesen har sammen med to andre kørelærere fra Tinglev kørt de fleste BR 605 prøvetog i Sønderjylland samt mellem Padborg og Flensburg, og det skyldes, at de her er på deres absolutte hjemmebane, hvor de kender de specielle forhold og regler, som prøvekørslerne byder på. Derudover ledsages prøvetogene altid af tre teknikere fra DB og en tekniker fra ATC-leverandøren Siemens' danske afdeling. Fra Padborg køres til Tinglev, hvor de egentlige afprøvnings indledes, og der køres helt korrekt med kun 70 km/t, da det er højeste tilladte hastighed for tog med et endnu ikke godkendt ATC-anlæg.

I Tinglev starter afprøvningen med, at lokomotivføreren indtaster togdata i ATC-anlægget. Herefter får han tilladelse af RFC Fredericia til at køre mod Rødekre. På vej ud af Tinglev „glemmer“ lokomotivføreren at betjene ATC-anlægget, og det medfører to ATC-nødbremsninger, og gøres ganske bevidst, som et led i kontrollen af ATC-anlægget. Derefter aftales med RFC Fredericia, at indkørselssignalet for Rødekre Station skal holdes på „stop“. Lokomotivføreren accelererer togsættet op til 180 km/t, og det sidste AM-signal før Rødekre viser som forventet kun „én grøn“, fordi det nævnte indkørselssignal viser „stop“. Men det reagerer lokomotivføreren med overlæg ikke på, og han kvitterer endda for ATC-driftsbremsningen, da ATC-anlægget begynder at bippe og bremse. Hastighedsmåleren viser 170 km/t på det tidspunkt, hvor ATC-anlægget som forventet udløser en nødbremssning, og det medfører, at togsættet bringes til standsning på 750 m – men alligevel med en margin på 150 m før indkørselssignalet.

Der køres i alt tre gange frem og tilbage på strækningen, men så har man også kontrolleret de registrerede data i havariologgen indtil flere gange og kørt med 200 km/t på strækningen. Ved sidste ankomst til Tinglev bliver der foretaget nok en kontrol af havariologgen, hvorefter prøvetogslederen, hvis alt er „gået efter bogen“, kan sende en kvittering for vel udført ATC-afprøvning til blandt andet DSB Jernbanesikkerhed. Tilbage i Padborg står en DB-lokomotivfører klar til at overtage toget og køre det retur til BR 605-togsættens hjemsted i værkstedet i Hamburg-Eidelstedt. Den 9. juli kunne hverdagen for togsæt 605 019/506 519 begynde næste dag.



Jacob Holm Witttrup-Thomsen

185 321-7 passerer Ringsted med godstog mod Malmö den 28. juni.

af disse lokomotiver (populært sagt – ny indmad) eller 2) anskaffelse af nye. Behovet er anslået til ti stk., og leverandøren deraf vil i givet fald sandsynligvis blive enten Siemens eller Bombardier (de eneste virksomheder, der p.t. fabrikkerer dieselelektriske lokomotiver i Europa), hvis man skal tro fagpressen.

Anskaffelse af nyt materiel til bl.a. Grenaa-banen kan ikke udsættes meget længere. Det forlyder, at virksomheden ikke umiddelbart er indstillet på yderligere anskaffelse (leje) af Siemens Desiro (MQ-togsæt), men ser Alstom LINT – eller en helt tredje type – som afløser for de alderstegne MR'er, som ønskes udfaset i 2009-2011. DSB vil dog forinden forsøge om installation af katalysator i motoren i de nævnte togsæt kan dæmpe den voldsomme kritik, der er i Århus af dieseludstødningsens forurening.

I forbindelse med DSBFirsts overtagelse i januar 2009 af trafikken på Kyst- og Øresundsbanerne skal DSB udover de 24 stk. ET-togsæt også afgive 20 ER-togsæt til den nye operatør i henhold til den aftale, som er udarbejdet af Trafikstyrelsen. DSB kommer til at mangle en del af disse litra ER, så det forventes, at Folketingets Finansudvalg efter sommerferien tiltræder, at DSB hos Bombardier på vegne af Trafikstyrelsen bestiller ti stk. ET-togsæt, som sidstnævnte så stiller til rådighed for DSBFirst – eller måske mest korrekt Kystbanen A/S.

For de fleste nyanskaffelser af rullende materiel gælder, at leveringstiden andrager omkring 24 måneder.

Samarbejdsaftalen mellem DB AG og DSB om EC-trafikken mellem de to lande udvides nu med yderligere tre BR 605-togsæt. Derefter kan den samlede trafik via Rødby og Padborg afvikles med ICE-togsæt, og alle IC3 (MF)-sæt er herefter til disposition for den nationale trafik.

Det tiende og sidste BR 605-togsæt i den oprindelige aftale er nu godkendt til kørsel i Danmark efter afprøvning af indbygget dansk ATC på strækningen Tinglev og Rødekro den 9. juli. Togsættet er mærket efter nye EU, ERA og EBA (Eisenbahn-Bundesamt) regler, jf. „Jernbanen“, nr. 1/08, s. 7 – således: 95 80 0 605 019-9 (motorvogn 1 – de øvrige enheder i rækkefølge: 119, 219 og 519) – og D – DB. Betydningen af cifrene fremgår af side 6 i dette nummer af tidskriftet.

Der arbejdes også med en tidligere idé, nemlig at forsyne DSB's mest fleksible materieltype – IC3 – med en ekstra vogn. Man anskaffer på den måde reelt flere IC3-togsæt, og udfører man den ekstra vogn i en lavgulvsudgave, afskaffer man samtidig en af IC3's ulemper, nemlig ind- og udstigningen med barnevogne, kørestole og cykler.

DSB har godkendt, at AnsaldoBreda tester sammenkoblede IC4-togsæt på det lukkede forsøgsanlæg – tilhørende CD (Česke dráhy) – i Velim i Tjekkiet. Anlæggets store fordel frem for teststrækningen Vojens-Tinglev) er, at afprøvningen kan foregå døgnet rundt alle ugens dage, men bedst af alt, der kræves ingen forhåndsgodkendelse af kørslen. Først når softwaren fungerer på de to sammenkoblede togsæt, som

skal afleveres i maj 2009 for at opfylde kontrakten, får de øvrige IC4-togsæt implementeret en kopi af softwaren.

Til slut et positivt punktum: Trafikstyrelsen udstedte den 24. juli en midlertidig ibrugtagningstilladelse for MG-sæt 13 som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafik, og det havde til følge, at prøve- og indøvelseskørsel kunne udføres i dagene 28. juli - 1. august mellem Århus og Ringsted og v.v. og således for første gang (for egen kraft) gennem Storebæltstunnellen. Kørsel med passagerer indledtes den 5. august (stadig i overvåget prøvedrift, hvilket kræver to lokomotivførere) i følgende løb: IC 105 Århus H (05.43)-Lindholm (07.25) M 7706 Lindholm (07.42)-Aalborg (07.47/ L 26 Aalborg (08.59)-København H (13.29) L 69 København H (19.50)-Århus H (22.51). Der kørtes i de første uger kun hver anden hverdag, indtil der var udstedt midlertidige ibrugtagningstilladelser for hhv. MG-sæt 12 og 11 (reservehold).

Erik B. Jonsen

RAILION
DB Logistics

Indsættelse af BR 185.

Fra den 16. juni køres alle Railion Scandinavia's godstog for Volvo af BR 185. Togene kører uden lokomotivskift mellem Älmhult i Sverige og Bad Bentheim i Tyskland. For at sikre en stabil drift af disse højt prioriterede tog er der i opstartsfasen stationeret BR 185 som nedbrudsreserve i Malmö, Padborg og Maschen. Lokomotivskiftet ved den dansk tyske grænse er således bortfaldet, bortset fra de tilfælde hvor den ankomende BR 185 skal til det regelmæssige eftersyn i remisen i Padborg.

Leveringen af nye BR 185 fra Bombardier Transportation fortsætter, og ved redaktions slut på dette nummer var den leverede nummerserie 185 321 – 185 333, hvoraf de to højeste nummererede 332 og 333 er leveret til Green Cargo, som skal have seks af de i alt 23 lokomotiver, der leveres til Railion Scandinavia puljen. Disse to maskiner er ligesom de øvrige leveret i rødt DB design, men uden logoer. Efter kort tids ophold i Danmark blev det dog af ukendte hærværksmænd forsynet med et nyt design, hvilket resulterede i et par ugers ophold på Ringsted Station for afrensning af graffiti!

Skinnetog på S-banen

Fra slutningen af maj til medio juni har Railion været operatør på aftenens og nattens skinneudlægning på Farumbanen, der som bekendt sporombygges denne sommer. Toget udgik fra Glostrup Station og kørte til Østerport, hvor skinnetoget blev overført til S-banen. Normalt var trækraften to MZ-lokomotiver, men i de tilfælde hvor toget skulle passere den gamle „Fiskebækbro“ ved Farum, anvendtes i stedet to MX lokomotiver fra Contec Rail.

Railion står også for transporten af nye sveller fra svelfabrikken i Fredericia og til Københavns Godsbangård, hvorfra Contec Rail så kører dem videre til arbejdsstederne på Farumbanen.

Fiskemel med MZ

CFL Cargo Danmark, der hidtil har været underleverandør for Railion på transporten af fiskemel fra Skagen til Århus Havn, ønsker ikke længere at køre at køre fiskemelstoget. Heldigvis ønsker Railion ikke at droppe Danmarks nordligste godskunde, og derfor er det fra den 12. august en MZ der trækker togene fra Århus til Skagen og retur.

Den 17. juni kørtes en tur med MZ 1458 fra Århus til Skagen og retur. Dette var Railion's første kørsel til Skagen, som bl.a. skete for indøvelse af personale. Det første rigtige Railion godstog var planlagt til at afgå fra Skagen tirsdag den 12. august. Trækraft var denne dag MZ 1460. Herefter er det planen at køre et tog om ugen fra Århus til Skagen, hvor MZ'eren hensættes i seks timer, mens Nordjyske Jernbaner står for rangering og klargøring af toget på Skagen Havn. Den ny aftale om godsbetjening af Skagenfiskerne gælder i foreløbig et år.

MZ på Lemvigbanen (næsten)

I forbindelse med en tiltrængt renovering af Lemvigbanen's MY 28 har Railion haft MZ 1454 i Hering for indøvelse af Lemvigbanens personale på litra MZ. Det var meningen, at MZ så skulle køre godstog helt til Cheminova på Rønland, imens MY 28 var på værksted. I skrivende stund ser det dog ud til, at man i stedet vælger at reparere og idriftsætte VLTJ MX 26.

Køge

Godsbetjeningen af Køge var under Roskilde-festivalen omlagt, således at godstoget både på udturen fra



Ringsted og på returløbet kørte via Næstved.

Godsmængderne i Køge svinder stærkt i sommerperioden, og der køres typisk kun et par gange om ugen mod de normale fem gange om ugen.

Hollandske lokomotiver og togsæt

Onsdag den 28. maj havde Railion hyret DSB Museumstog til at udveksle hollandsk togmateriel hos Bombardier Transportation i Randers. MY 1159 afhentede diesellokomotiverne 6431 og 6435, der i Randers havde fået indbygget togkontrolsystemet ETCS, og kørte dem til Århus. Her ventede togsættene SGM-II nr. 2021 og 2025, som af MY 1159 blev kørt til Bombardier i Randers for renovering. En måneds tid senere ankom endvidere SGM-II 2022 og 2032 til Randers.

Trækraft

Sættevognstoget G 9267 fra Høje Taastrup til Taulov, blev den 9. juli fremført af MZ 1448, 1456 og 1450.

I et godstog fra Glostrup til Padborg medbragte Railion EA 3013 den 16. juli også EA 3009, som DSB har solgt til fortsat brug i Bulgarien.

Medio juli var et tysk specialtog af Banedanmark indlejet til ukrudtsbekæmpelse bl.a. på Svendborgbanen. Toget blev fremført med en MZ i hver ende, og på Svendborgbanen var det MZ 1450 og 1459, der havde tjansen.

Trækraftforsøg på Storebælt

Natten mellem den 26. og 27. juli gennemførte Railion trækraftforsøg i Storebæltstunnelen med MRCE ES 64 F4-021 (BR 189 921-0). Kørslerne, der udførtes på bestilling af Siemens, skete med MZ 1450 og MZ 1457 samt 37 godsvogne (1921 ton) på krogen, og foregik i sporspærring i det sydlige tunnelrør.

Siemens er stærkt interesseret i at bryde Bombardier's de facto monopol på godslokomotiver i transitkorridoren gennem Danmark. Det var ganske vist Siemens der ved årtusindskiftet leverede de 13 EG lokomotiver til DSB Gods, men dette var ordreproducerede lokomotiver, og ikke et standardlokomotiv som produceres i dag. Det gør til gengæld BR 189, som Siemens altså gerne vil markedsføre som en mulig konkurrent til Bombardier's BR 185.

HECTOR RAIL's 241.001 med 441.001 og en stribe godsvogne på slæb, passerer Lunderskov den 23. april.

HECTOR RAIL

Trækraft

Den 10. juni medførte Hector Rail's østgående GF 38814, fremført af 241.001, det nedriggede el-lokomotiv 441.002, der i et par måneder havde været på værksted i Dessau for at få repareret en banemotor.



Regnskab

CFL Cargo Danmark ApS har offentliggjort sit regnskab for 2007. I korte træk viser regnskabet et underskud



Peer Kurland

CFL's ståltog (Ringsted - Frederiksværk) krydser i Skævinge med LINT-tog fra Lokalbanelen den 1. juli.

BLDX MX 1019 og LJ M 36 med skinnetog på vej ned i Farumbanens underføring ved Svane-møllen den 18. juni.

på ca. 7 millioner kroner, der siden er blevet tilført fra moderselskabet i Luxembourg. Tallene viser dog en stigende tendens for indtjeningen, efter at visse tabsgivende aktiviteter er skåret væk.

I øvrigt har CFL Cargo Danmark fået ny chef, efter at den hidtidige direktør Paul de Kruiff er tiltrådt en stilling som teknisk direktør hos moderselskabet i Luxembourg. Den ny mand på posten hedder Peter

Krämer og har tidligere arbejdet for Railion i Tyskland.

Omlægning af ståltog

I perioden 7. juli til 14. august ændredes køretiderne for „Stålormen“ mellem Frederiksværk og Ringsted og retur. I juni kunne fotograferne udnytte de lyse aftener til at fotografere toget på „Lille Nord“, hvor toget med de tomme vogne til Frederiksværk afgik fra Snekkersten kl. 20.30. Fra begyndelsen af juli og til medio august kørte toget dog først fra Ringsted efter mørkets frembrud, hvilket skyldtes sporarbejder på Kystbanen. Endvidere aflystes toget i de tre uger hvor Dansteel A/S holder sommerferie. Hvor der normalt køres stål to gange ugentligt, har der i ugerne op til industriferien kørt ståltog tre gange om ugen.

Sporarbejde

CFL Cargo har i sommerens løb fragtet en del sporombygningsmateriel til og fra grænsen i Padborg. Transporterne omfatter bl.a. lokomotiver og vogne for tyske H.F. Wiebe til sporombygningen af strækningen Fredericia-Horsens og for hollandske Strukton Railinfra til ombygningen af Farumbanen.

Trækraft

Med indbygningen af ATC på tre MX-lokomotiver samt en generel nedgang i trafikken, primært grundet et bevidst fravalg af ikke lønsomme opgaver, har CFL Cargo besluttet at sælge MY 1158 til Contec Rail. Inden den kan sættes i drift skal den nye ejer dog forsyne den med nye hjul. Med i købet får Contec også MX

1030, som CFL for to år siden købte af en privatmand. Lokomotivet er ikke køreklart og CFL har kun anvendt det til indvinding af reservedele. Senest i 2007, hvor MX 1030 donerede bogier til NJ M 11 i Randers og hvor 1030 siden har henstået!

CFL's MY-lokomotiver var i begyndelsen af juni ramt af forskellige tekniske problemer. Derfor indlejede CFL Cargo i en periode MY 1159 fra DSB Museumstog. MY 1159 blev bl.a. anvendt i tankvognstog fra Nyborg og cementtoget fra Aalborg.

Den hollandske UFM-120 målevogn udførte i juni måned en landsdækkende måling af Banedanmark's skinnenet. En enkelt dag leverede CFL trækraft i form af MX 1006, der kørte toget fra Skjern til Struer. Toget var ankommet til Skjern fra syd med DSB Museumstog MZ 1401 i front, men da bæreevnen for enkelte broer mellem Skjern og Vemb ikke er tilstrækkelig dokumenteret, måtte MZ 1401 pænt aflevere toget til MX 1006 i Skjern. Samtidig med at MX 1006 kørte måletog til Struer, kørte MZ 1401 så via Herning til Struer, hvor måletog atter blev overtaget inden den videre færd mod Langå. Herefter kunne CFL MX 1006 så returnere solo til Herning.

MY 1154 fik en hasteopgave den 11. juli, hvor Kolding Lokomotiv Klub (KLK) skulle have fragtet deres nyrenoverede personvogn RGGJ C3 fra Lunderskov til Vejle. Vognen skulle anvendes i klubbens tog mellem Vejle og Jelling, som er en tilbagevendende begivenhed i forbindelse med dampfestivalen i Vejle. Men da de endelige godkendelser trak ud, nåede vognen ikke til Vejle med klubbens øvrige materiel, og måtte derfor eftersendes!

CFL Cargo har i sommerens løb stået for transport af nye SJ X31K-togsæt mellem Padborg og prøvestationen Rødekro-Vojens, hvor de nye Øresundstog ATC-testes. Togsætterne må nemlig ikke selv køre udenfor sporspærningen, inden ATC udstyret er testet og godkendt!

Sidste tog til Skagen.

CFL's sidste godstog fra Århus Havn til Skagen Havn kørte den 31. juli, hvor containertog blev fremført af CFL MX 1006 og NJ M 11. Vognene placeredes på hhv. Skagen Station og på havnen. Næste gang godstog kom til Skagen, var den 12. august, men den var en Railion MZ som trækraft. Rangeringen på Skagen Havn foretages nu af Nordjyske Jernbaner's Köf III – NJ T 52.



Allan Støvring-Nielsen



Grindstedtog med motorvogn

Efter ca. to et halvt års henstand og hæværk i Tønder lykkedes det medio juni for Deutsche Regionaleisenbahn i Berlin (DRE) at hjemtage den fra Aabenraa Veteranbane indkøbte motorvogn NVAG T3. Motorvognen blev en sommerdag ført over grænsen med CFL's ordinære godstog fra Grindsted til Niebüll.

Contec Rail

Flyttedag

NCC's drænararbejde i og omkring Slagelse Station afsluttedes planmæssigt i begyndelsen af juni måned. Contec M 32 blev dog i Slagelse indtil den 15. juni, hvor den med syv fladvogne på krogen kørte via Roskilde til Køge, for at afhente et læs skinner på Nordhavnen. Senere kørte toget til København, hvor Contec Rail sommeren over har været beskæftiget med kørsler i forbindelse med sporarbejdet på Kystbanen, Farumbanen og Helgoland.

Trækraft

I forbindelse med Contec Rail's skærveudkørsler fra Vejen Station indlejedes VL MY 105 den 21. juni til at udveksle en BLDX MX, der sammen med Railcare TMY 1157, har været anvendt i skærvetogene. MY 105 trak derfor MX 1017 fra København til Vejen, hvorfra TMY 1157 skulle med retur til København. VL MY 105 var hyret til opgaven, fordi de transporterede enheder ikke er udstyret med ATC.

Efter et halvt års ventetid på værkestedstimer i København, kunne Contec Rail omsider sætte MY 1153 (ex. LJ M 38) i drift. Dette er Contec's første ATC udrustede lokomotiv, og dens første opgave blev, den 27. juni, at fragte en Railcare „Støvsuger“ fra Ringsted til Århus, hvor den skulle bruges i forbindelse af sporombygningen af Odderbanen. På grund af sporombygningen af den østjyske længdebane måtte toget ud på en længere omvej, og kørte derfor ad ruten Ringsted-Vejle-Struer-Langå-Århus. Siden har lokomotivet hovedsageligt slået sine folder i sporombygningsopgaver på Kystbanen og Farumbanen, hvor LJ M 36, VL MX 103, BLDX MX 1017 og 1019 samt Railcare TMY 1157 også har været i arbejde.



Morten Larsen



Gratis Internet

Ved en lille ceremoni den 26. maj åbnede minister for videnskab, teknologi og udvikling, *Helge Sander*, for gratis internetforbindelse i alle Arriva's 29 LINT41 togsæt. I modsætning til DSB tager Arriva sig ikke betalt for, at kunderne benytter forbindelsen. I stedet håber man, at denne udvidede mulighed for at arbejde i toget vil lokke flere pendlere fra bilerne og over i den kollektive trafik!

Esbjerg – Niebüll

Lørdag den 12. juli kørte der for første gang siden 2002 planmæssigt gennemgående tog mellem Esbjerg og Niebüll. Det er Arriva Tog der, i samarbejde med tyske NEG Niebüll, står for trafikken. Kørslerne udføres med MR eller LINT41 togsæt og køres af en tysk lokomotivfører mellem Tønder og Niebüll. Foreløbig køres de direkte tog kun som forsøg i weekenderne frem til slutningen af oktober. Der køres syv togpar dagligt på lørdage og søndage, hvilket betyder at den sædvanlige NOB motorvogn i weekenden nu kun kører dagens første hhv. sidste afgang fra Tønder og Niebüll.

Ulykke ved Borris

Den 28. juli påkørte Arriva tog AR 5378 - fra Skjern til Herning - i overkørsel 233 en mejetærsker, der forsøgte at krydse banen. Landbrugskøretøjet blev kastet 10 meter væk fra sporet, landede på

hovedet og brød i brand. Føreren af mejetærskeren døde senere af sine kvæstelser! Der skete stor skade på det forreste af de to LINT-togsæt (nr. 10 og 13), og lokomotivføreren pådrog sig da også flere knoglebrud ved sammenstødet. En håndfuld togpasagerer måtte også en tur på skadestuen med mindre skader. Overkørsel 233 er sikret med klodder og blinklys, men ikke med bomme. Havarikommissionen skal nu forsøge at klarlægge, om anlægget har virket korrekt på ulykkestidspunktet. En ikke helt nem opgave, idet mejetærskeren bogstaveligt talt jævnedde sikringsskabet med jorden. I begyndelsen af august blev de to togsæt bugseret til reparation hos Bombardier Transportation i Randers.

Allan Støvring-Nielsen

ARRIVA LINT41 på Århus H den 30. oktober 2007. ARRIVAs nuværende aftale om kørsel på de midt- og vestjyske strækninger udløber i december 2010, og ARRIVA skal derfor nu til at give tilbud på kørslen efter dette tidspunkt.



Asger Christiansen

NJM 11 og CFL MX 1006 syd for Skagen med det sidste godstog til Skagen i CFL-regi den 31. juli. Fra den 12. august er det Railion der kører toget mellem Århus og Skagen.

Lokalbanerne



Ole-Chr Munk Plum

Frem til september 2008 kører Nordjyske Jernbaner fra Hirtshals til Skagen og retur alle ugens dage, herefter køres fredag og søndag. Afgangene er tilpasset fartplanen for færgerne mellem Hirtshals og Norge, se www.njba.dk.

Bjesk Signe

Samme dag blev NJ's ottende Desiro-tog, Dm 548-Dm 578 (ex. HHGB Dm 101-Dm 201) navngivet Bjesk Signe og indsat i ordinær drift, inden afgang fra Hirtshals.

Signe Hansen (1900-1985) flyttede til Hirtshals i 1933 som hjemmestygeplejerske. Siden blev hun kendt som bjesk-snapsens dronning. Hun kaldte blandt andet kryddersnapsen for et kosttilskud.



Odderbanen

Sporfornyelsen er gået i gang

Når dette nummer af Jernbanen er „på gaden“, er sporfornyelsen på Midtjyske Jernbaners strækning mellem Tranbjerg og Odder ved at være afsluttet, så man kan byde sine passagerer på en rejse ad et helt nyt strækningsspor.

Den 30. juni gik Balfour Beatty Rail Denmark i gang med udskiftningen af strækningssporet mellem Tranbjerg og Odder. Entreprenørfirmaet vandt licitationen på sporfornyelsen, der samlet løber op i ca. 120 mio. kr.

Sporfornyelsen på Odderbanen, der som nævnt i Jernbanen nr. 3/2008, side 17, sker i 3 anlægsperioder af hensyn til etapevis genoptagelse af togdriften, var hurtigt i gang. I løbet af en uges tid var det gamle spor mellem Tranbjerg og Odder fjernet. Desuden blev der etableret bygge-

Region Syddanmarks beslutning om at bevare Vestbanen vil inden for nogle få år betyde nye tog på banen, men endnu kører Y-togene mellem Varde og Nørre Nebel. Her VNJ Ym 71-Ys 81 i Janderup, 12. marts 2003.

Direktionerne for de nye baneselskaber på Sjælland er udpeget

I Jernbanen nr. 3/2008, side 16 er nævnt, at Vestsjællands Lokalbaner A/S (Odsherredsbanen og Tølløsebanen), og A/S Lollandsbanen (Nykøbing F.-Nakskov) samt Østbanen vil blive sammenlagt til ét selskab, mens Lokalbanen A/S og Hovedstadens Lokalbaner A/S sammenlægges i et andet selskab fra 1. januar 2009.

Ved udgangen af juni har Trafikselskabet Movia udpeget de nye selskabers direktioner:

Baneselskabet i Region Sjælland

Direktør Henrik Nørgaard, Vestsjællands Lokalbaner A/S, bliver administrerende direktør og direktør Benny Esmann Jensen, A/S Lollandsbanen, bliver viceadministrerende direktør for baneselskabet i Region Sjælland.

Den nye direktion skal nu i gang med at få alle de praktiske forhold på plads. Samtidig vil arbejdet med en lang række anlægs- og moderniseringsaktiviteter ved banerne fortsætte - blandt andre opgradering af infrastrukturen på både Østbanen og Vestsjællands Lokalbaner samt indsættelse af nye tog på Østbanen i løbet af 2009. I forbindelse med de nye tog til Østbanen kan det nævnes, at det er besluttet, at togene bliver malet i de samme farver som LINT-togene ved Vestsjællands Lokalbaner.

Baneselskabet i Region Hovedstaden

Rösli Gisselmann, der har været direktør for Lokalbanen A/S siden

august 2004, bliver administrerende direktør for det nye jernbaneselskab med arbejdstitlen Lokalbaneselskabet for Region Hovedstaden.

For det nye selskab er der store udfordringer, bl.a. med hensyn til at tiltrække flere kunder. Med Rösli Gisselmann som direktør bevares kontinuiteten i de igangværende projektarbejder i både Lokalbanen og Hovedstadens Lokalbaner.



Med Bjesk Signe på jomfrurejse fra Hjørring til Skagen

Fredag den 20. juni kunne Nordjyske Jernbaner indvie den nye togforbindelse med gennemgående tog Hirtshals-Skagen.

Selve indvielsen af den nye togforbindelse blev desværre lidt ændret i forhold til planerne, da Color Lines nye færge, Super Speed 2, ikke kom i havn til tiden. Med lidt forsinkelse afgik toget fra Hirtshals, og det kom til Skagen omtrent til tiden.



Morten Larsen

Nordjyske Jernbaners direkte tog Hirtshals - Skagen klar til afgang i Hirtshals den 15. juli 2008 med NJ Dm 542/572



Ole Henning Dalsgaard

og omlastningspladser flere steder nær banen, hvortil der er leveret ballast, sveller m.m.

Herefter er forskellige underentreprenører gået i gang med at forberede sporkassen til det nye spor ved at fjerne den gamle ballast, lægge nye dræn, køre grus og skærver ud m.m. I forbindelse med dette arbejde er man stødt på problemer med blød bund og vand flere steder, og det betyder ekstra arbejder, bl.a. mellem Tranbjerg og Gunnestrup og andre steder på banen, hvor undergrunden bliver stabiliseret med kalk.

Arbejdet med ombygningen af stationen i Tranbjerg gik efter planen, og fra den 14. juli kørte togene atter fra Århus H til den nyrenoverede station.

Anlægsarbejdet i 2. periode, Tranbjerg-Malling, er på grund af de ovennævnte problemer med underbygningen blevet forsinket. Selve sporudlægningen var 24. juli kun nået ca. en kilometer sydøst for Tranbjerg mod Havebyen. 2 anlægsperiode er derfor forlænget med yderligere 3. uger, og togtrafikken mellem Tranbjerg og Malling forventes først genoptaget fra 31. august.

Nødkøreplanen for 3. anlægsperiode, se www.odderbanen.dk, vil også blive forlænget. Ved redaktionens slutning var den endelige dato for genoptagelse af togtrafikken på hele Odderbanen ikke fastlagt, men sker først et stykke inde i september måned.



Midtjyske Jernbaner

Inden starten på spormoderniseringen, flyttede Midtjyske Jernbaner en del materiel fra Odder til Århus, det foregik den 28. juni. Materieltoget, der her ses nord for Odder, bestod af HHJ DL10, Ym 34-Ys 46, Ym 31-Ys 45, FCC 1, FCC 2, Kbs 1, Ym 32-Ys 47, Ym 33-Ys 44.



Asger Christiansen

Balfour Beatty Rail Denmark i færd med at lægge det nye strækningsspor sydøst for Tranbjerg station, der ses øverst i billedet, 8. juli.

Køf 254 bruges bl.a. til udkørsel af skærver. Ballasten læsses på jernbanevogne ved en af de syv bygge- og omlastningspladser, der er etableret langs banen. På billedet ses ballasttoget syd for Gunnestrup, 8. august.

Standningssted ved Nørrevænget

Det har i flere år været planlagt at nedlægge standsningsstederne ved henholdsvis Havebyen og Gunnestrup og så etablere et nyt standsningssted ved overkørsel 129 for Nørrevænget omtrent midt mellem de to standsningssteder.

I forbindelse med sporfornyelsen er Havebyen og Gunnestrup nedlagt fra 30. juni. Når togdriften genoptages, åbnes standsningsstedet Nørrevænget. Der etableres perron for tog mod Århus vest for overkørslen og perron for tog mod Odder øst for overkørslen. Begge perroner anlægges på banens sydside.

Skitse af den nye krydsningsstation ved Egøje.

VESTBANEN

Vestbanens fremtid ser ud til at være sikret

Den 36,7 km lange Vestbane mellem Varde og Nr. Nebel vil også komme til at køre videre efter 2010, idet regionsrådet i Region Syddanmark den 23. juni besluttede at gå ind for at bevare Vestbanen og investere i nyt materiel samt en opgradering af banens infrastruktur, herunder renovering af signal- og sikringsanlæg samt overkørselsanlæg.

En væsentlig faktor var – som nævnt i Jernbanen nr. 1/2008, side 20 - statens tilskud til regionen for at have Vestbanen. Længden af jernbanespor på privatbaner indgår nemlig i vægtene, der anvendes til beregning af regionernes bloktilskud, og den økonomiske effekt af Vestbanen, så længe den befærdes, er en indtægt til Region Syddanmark på ca. 27 mio. kr. årligt.

Til brug for beslutningen om Vestbanens fremtid havde Vestbanens bestyrelse desuden fået COWI til at udarbejde en rapport, hvori var opstillet og gennemgået konsekvenserne af tre hovedscenarier:

1. Omlægning til busbetjening
2. Videreførelse af hidtidig drift
3. Fortsættelse af driften i samdrift med staten til Esbjerg.

Region Syddanmarks økonomiske sekretariat havde beregnet nedenstående samlede årlige omkostninger for de enkelte scenarier:

Nuværende tilskudsbehov 6,3 mio. kr./år.

Model 1:

Omlægning til bus (har afledt konsekvens på bloktilskud, -27 mio kr.) 2,6 mio. kr./år.

Model 2:

Videreførelse af hidtidig drift med nyt materiel 13,8 mio. kr./år.

Model 3:

Generelt: Banedriften fortsættes og videreføres i samdrift med staten til Esbjerg

Model 3a:

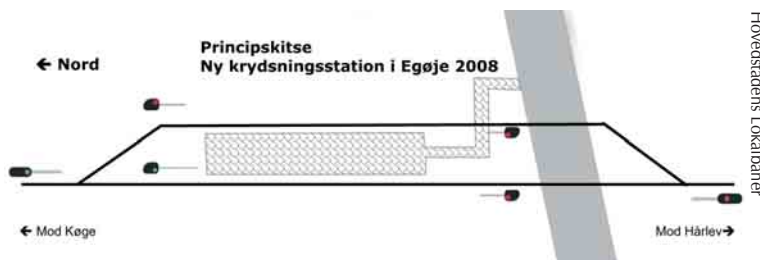
Samdrift med staten Varde-Esbjerg. Oksbøl-Nørre Nebel betjenes med bus. (har afledt konsekvens på bloktilskud, -27 mio kr.) 11,0 mio. kr./år.

Model 3b:

Samdrift med staten Varde-Esbjerg. Reduktion af togbetjening samt supplerende busdrift på strækningen Oksbøl-Nørre Nebel. 17,1 mio. kr./år.

Model 3c:

Samdrift med staten Varde-Esbjerg. Videreførelse af tog til Nørre Nebel i samme omfang som i dag. 15,4 mio. kr./år.



Hovedstadens Lokalbanelinje

Salg af stationer

Det sidste scenarie forudsatte, at togdriften blev opretholdt på strækningen Varde-Oksbøl. For strækningen Oksbøl-Nørre Nebel var der tre underscenarier, dels en videreførelse med busbetjening, dels en reduceret togbetjening suppleret med bus og endelig togbetjening i samme omfang som i dag.

Regionsrådet besluttede sig for scenarie 3c, og dermed styrkes den kollektive trafik i regionen.

Vestbanens bestyrelse skal herefter i gang med at indhente tilbud på nye tog samt planlægge en opgradering af infrastrukturen – ikke uvæsentlige opgaver for et selskab, der i snart flere år har eksisteret uden en egentlig direktion. Dertil kommer en ny aftale om driften af banen fra 2010, hvor den nuværende aftale med Arriva udløber. I forbindelse hermed skal man også i gang med at få „kanaler“ på Banedanmarks strækning til Esbjerg, så man kan udvide driften med lokalbane-tog Varde-Esbjerg og omvendt.

Vestbanens trafik kan måske også indgå i det nye udbud af kørslen i Midt- og Vestjylland. Her har Trafikstyrelsen nu prækvalificeret 5 togoperatører til den endelige udbudsrunde:

NSB AS
ARRIVA Tog A/S
DB Regio AG
DSB Midt-Vest ApS og
First Rail Holdings Limited.

Operatørerne skal inden oktober have afleveret deres første forhandlingstilbud. Herefter skal Trafikstyrelsen forhandle med operatørerne og den operatør, der har det mest fordelagtige bud i forhold til pris, kvalitet og leveringssikkerhed, vil få kontrakten. I udbudsmaterialet er Vestbanen i øvrigt nævnt, idet der står, at den der vinder udbuddet gerne må køre Vestbanen i samtrafik. Endelig underskrift forventes i foråret 2009. Kontrakten gælder perioden december 2010-2018 med mulighed for forlængelse i to ekstra år.

Efter flere forgæves forsøg har HL endelig haft held med at få solgt stationsbygningen i Vejby på Gribskovbanen i maj måned.

HL har også solgt stationsbygningen i Grønnehave til Helsingør kommune pr. 1. september. Det er endnu uvist, hvad bygningen, der fungerede som station og administrationsbygning for HHGB i årene 1906-2002, skal bruges til.

Kratbjerg holdested

Anlægget af Kratbjerg holdested på Lille Nord er blevet lidt forsinket. Anlægsarbejdet er begyndt i juli, men det nye holdested bliver desværre ikke klar til ibrugtagelse ved køreplansskiftet den 31. august, men først senere på efteråret. Kratbjerg vil dog blive medtaget i køreplanerne, der gælder fra 31. august.

Krydsningsstationen ved Egøje på Østbanen

Projekteringen af den nye krydsningsstation er ved at være færdig, og den 27. august holdes ekspropriationsforretningerne af de nødvendige arealer.

Selve anlægsarbejdet forventes begyndt ultimo oktober og forventes afsluttet begyndelsen af 2009.

Sporarbejder

I juni og juli måneder har Lokalbanen fået udført adskillige større sporarbejder på Frederiksværkbanen, Gribskovbanen, Hornbækbanen Nærumbanen, hvor såkaldte „vaskere“ i sporet har betydet udskiftning af spor og sveller og ikke mindst ballast. Arbejdet er udført af entreprenørfirmaet Spitzke, der har været på banerne med ballasttog, stoppemaskiner m.m.

Mens arbejderne stod på, blev togdriften på de berørte strækninger erstattet med bus.

I sidste halvdel af juni er spor 1 på Hundested station fornyet med ældre, men brugbare 37 kg/m skinner lagt på betonsveller i skæveballast, og arbejdet er udført af Lokalbanens baneafdeling.

Endelig er der også kørt ca. 3000 tons skærver ud på Østbanens strækninger.

Lokalbanen

Køreplanen på Nærumbanen vendes

Ved den ændrede køreplan for S-togene pr. 23. september 2007 blev der med den nuværende køreplan på Nærumbanen en forholdsvis stor overgangstid i Jægersborg, nemlig 7-8 minutter.

Efter ønsker fra passagererne samt personalet „vendes“ driften på strækningen, så der bliver størst ophold for togene i Jægersborg. Derved bliver overgangstiden nedsat til 2-3 minutter til/fra S-banen. Nærumbanens nye køreplan træder i kraft fra 31. august.

Da opholdslokalerne for personalet i Jægersborg ikke er tidssvarende, arbejdes der med at skaffe lokaler/faciliteter, der opfylder kravene til opholdslokale, toilet og køkken.



Vestsjællands Lokalbåner

Sporarbejder

Den 24. og 25. maj blev der lagt nyt spor i overkørsel 48 (Vig Hovedgade) af NCC, og i de følgende dage blev der stoppet spor mellem Grevinge og Vig af entreprenørfirmaet Spitzke med stoppemaskinen Heidi og ballastfordeleren Gisela.

I dagene 2.-4. juni blev der foretaget skinneudveksling i overkørslerne 107 og 108 ved Store Merløse på Tølløsebanen. I forlængelse af dette arbejde har Spitzke også stoppet spor i Dianalund og Stenlille samt hele strækningen fra Tølløse til Kirke Eskilstrup.

På grund af snæver sporvidde blev der i slutningen af juni gennemført skinnehøvling på 4,2 km på Odsherredsbanen og 2,9 km på Tølløsebanen. Arbejdet blev udført af det tyske entreprenørfirma Schwebbau.

Brand på malerværkstedet i Holbæk

Tirsdag den 17. juni udbrød der brand i VL's malerværksted i Hol-



Hans Erik Jørgensen

bæk. Ilden blev opdaget omkring kl. 18.30. Falck kom meget hurtigt frem til værkstedet.

Selv om ilden hurtigt blev slukket, er der sket store skader på malerværkstedet. Alt blev sodet til, og elinstallationerne samt udsugningsanlægget blev ødelagt. Ovenlysvinduerne blev sprængt ved branden, men loftet med gipsplader virkede brandhæmmende, så der nåede ikke at gå ild i selve tagkonstruktionen.

Branden skyldtes formentlig selvantændelse i nogle klude.

Bagdelen til ledvogn KS 980 fra Sporvejsmuseet ved Skjoldenæsholm stod i malerværkstedet, da branden brød ud. Vognen var netop ved at være færdigmalet, og skal derfor senere males om, men umiddelbart har vognen ikke taget yderligere skade.

Renoveringen og genetableringen af malerværkstedet kan let tage et halvt års tid, og det er naturligvis ærgerligt, når VL er den eneste lokalbane øst for Storebælt, der normalt udfører maling af lokalbanernes tog.

Malerarbejdet kommer dog ikke til at ligge helt stille. En række mindre reparationer kan udføres i andre dele af værkstedet, og aftalt malerarbejde på et par LINT-tog hos Lokalbanen i Nordsjælland vil blive udført af VL's maler, *Leif Jensen*, i en malekabine ved Lokalbanens værksted i Hundested.

Stationskvalitet, -aptering og opgradering ved VL

Sammen med Movia ønsker VL på sigt at opgradere stationerne, bl.a. ved at udskifte det nuværende nedslidte og forskelligartede udstyr med nye læskure, bænke m.m.

Banernes pilotprojekt med opgradering af stationsmiljøerne omfatter stationerne i Ruds Vedby, Kirke Eskilstrup, Svinninge og Gislinge. Opgraderingen af stationsmiljøet på Ruds Vedby station var i slutningen af juni nået så langt, at den nye læskærm samt det nye halvtag til cykelparkering var opsat.

Det nye stationsinventar, System Movia Moment, som er designet af arkitekt *Hannes Stephensen*, er identisk med det, der er opsat ved bl.a. Hanehoved på Frederiksværkbanen og Holløse på Gribskovbanen. Arkitekt *Jørgen Skielboe* fra Movia har givet råd i forbindelse med anlægget. Der mangler endnu lidt finish med hensyn til flise- og asfaltbelægning, men når det er færdigt, er der skabt nogle forbedringer af stationsmiljøet med nem adgang både til togperronerne og busholdepladsen.

Opgraderingen af stationerne, så de får et ensartet præg med gode plads- og vejforhold på og omkring stationerne, vil fortsætte i de kommende år i et tæt samarbejde med kommunerne.

Salg af Y-tog

Danmarks Jernbanemuseum har af VL købt Y-toget VL Ym 54-Ys 254. Toget kørte den 7. august for egen kraft fra Holbæk til Slagelse. Herfra blev toget trukket af DSB MZ 1401 til Randers, hvor togsættet indtil videre vil være stationeret ved DSB Museumstog.

VL har solgt Y-toget VL Ym 60-Ys 260 til Contec Rail. Toget er den 21 august kørt til Slagelse, og herfra er det på blokvogne transporteret til Skælskør. Foreningen Skælskørbanen låner toget af Contec Rail indtil videre.

Ole -Chr. Munk Plum

Ballasttog fra Spitzke i forbindelse med sporarbejde nordvest for Helsingør på Gribskovbanen den 9. juli.



Hans-Erik Jørgensen

To tog mødes på stationen Øresund. Banen går under vejen Øresundsvej. Foto den 30. maj.

Metro

Cityringen begynder at røre på sig

Loven om bygningen af den københavnske Metro-Cityring blev vedtaget sidste år, 1. juni 2007. Nu har Borgerrepræsentationen 11. juni i år fremlagt et forslag til et kommunepantillæg med VVM-redegørelse - om anlæg og drift af Cityringen. VVM = Vurdering af Virkning på Miljøet. Det er et bogværk på 225 sider.

Efter en VVM bekendtgørelse skal myndighederne foretage en vurdering af et projekts indvirkning på miljøet. Miljøbegrebet skal forstås „ganske bredt“, d.v.s. påvirkningen på mennesker med hensyn til luft, jord, vand, dyr og planter m.v. Københavnerne har så godt 3 måneder til at sige, hvad de mener om planerne.

En vurdering foretages fælles for København og Frederiksberg, for „Ringens“ snor sig jo rundt i begge kommuner. Allerede i december 2005 indgik de to kommuner en aftale om bygning af en Cityring, og i Folketinget var der i februar 2006 indgået forlig om sagen.

Prøveboringer

Endnu ser der stille ud på overfladen. Arkæologer borer cirklen rundt. Først var det i arealerne omkring de kommende stationer, og senere områderne ind imellem. Når arkæologerne fra næste år skal grave for alvor, er det planen at vise processen på en 30 meter lang, 1.40 meter høj „medievæg“ ved udvalgte stationer, bl.a. Rådhuspladsen og Nørrebro station. Skærmene, medievæggene, vil vise levende bil-

leder fra udgravningerne eller vise museumsmateriale fra bydelene.

Til næste år regner arkæologerne med at kunne kortlægge den oprindelige kystlinie fra Middelalderen, som sandsynligvis har fulgt den nuværende facadelinie i Gammelstrand.

Museumsinspektør *Lene Høst Madsen* siger til Berlingske Tidende om byen og havnen: „Hvorfor lagde byens grundlægger, Absalon, sin borg helt ude på Slotsholmen? Skulle han passe på byen inde ved Nytorv, hænger det ikke sammen. Hvor skulle han så holde øje med fjender, der kom fra den modsatte side?“ Det ældste København har ligget øst for Gammeltorv og Nytorv. Hun er sikker på at udgravningen ved Gammel Strand kommer til at ændre Københavns historie...

Nordhavnen

Aftalen om Cityringen indeholder bl.a. udvikling af et nyt byområde i Nordhavnen, og etablering af en forbindelsesvej mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavnen. Se omtale heraf i Jernbanen nr. 3-08, side 19. I løbet af 2008 vil udviklingsselskabet „By og Havn“ holde en international idekonkurrence om fremtidens Nordhavn. Salget af byggegrunde skal også være med i finansieringen af Citytunnelen. Mere oplysning kan fås på www.nordhavnen.dk

17 stationer

Ringens får en linieføring, der dækker City, brokvartererne og Frederiksberg. Der anlægges 17 stationer. Der anlægges desuden ca. 20 nødsakter i linieføringen. Et kort over Cityringens stationer kan ses i Jernbanen nr. 2-08, side

20. Bybilledet vil blive præget af store arbejdspladser. Der kommer for eksempel spærring af gader omkring Hovedbanegården, som Stampesgade, Reventlowsgade og Halmtorvet. Spærring ud for Østerport fra Oslo Plads til Kristianiagade m.m. Nørrebroparken skal delvis graves op. Sortedamssøen tømmes. Fra den plads skal der køres jord væk, når tunnelelementerne skal ind i tunnelen. Flere andre pladser spærres helt eller delvis. Det lyder slemt, og det vil også være et større indgreb i byens liv end bygningen af den første Metro gav anledning til. Der går antagelig et par år inden det begynder at se rigtig slemt ud. Der vil gå yderligere måske 9-10 år, før det første tog kan køre dernede.

Et nyt kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC)

Sådan et center anlægges på banelinjen ved Vasbygade, nær den nuværende Containerterminal. Sporforbindelsen til nettet vil udgå fra et punkt vest for Dybbølsbro. CMC skal være „Control & Maintenance Center“.

Arealudviklingsselskabet

Det blev vedtaget ved lov samtidig med lov om Metroselskabet I/S, i juni 2007. Navnet har måske virket lidt tungt, for det er allerede her i foråret døbt om til „By og Havn“. „By og Havn“ har overtaget arealudviklingsaktiviteterne - grundsalg m.m. fra Ørestadsselskabet og alle aktiviteter fra „Københavns Havnevesen“, der nu er opløst.

Jens Kramer Mikkelsen, tidligere direktør for Ørestadsselskabet, er nu direktør for udviklingsselskabet By og Havn, som har fået adresse i hovedkvarteret for det tidligere Københavns Havnevesen. Det har til huse på adressen Nordre Toldbod nr. 7. 1013 København K.

Metroselskabet I/S har overtaget visse aktiviteter fra Ørestadsselskabet. De to selskaber: Frederiksbergbaneselskabet I/S og Ørestadsselskabet I/S er hermed opløst.

Metroselskabet I/S står nu for projektering og anlæg af en Cityring, samt for drift og vedligehold af den samlede Metro, inklusive de første 3 etaper, der allerede er i drift. Metroselskabet har også fået ny adresse: Metrovej 5. 2300 Kbh. S.

Hvad siger Maren i Kæret ?

I sin tid var hun en kvik ung pige, der fulgte med i byens liv, og man

skulle ikke undervurdere hende. Maren udtaler her, mange år efter: „Begynder I nu igen på den plan om en undergrundsbane i København?? Den talte man da allerede om for 45 år siden... Dengang diskuterede Kommunen og DSB hvem der skulle betale den. Der lå fuldt færdige planer om linier under Vesterbrogade og Nørrebrogade, og to grene til Amager. Nede under Reventlows-gade ligger der endnu to færdige stykker prøve-tunnelrør, som bliver fremvist til særligt interesserede. Vi hørte jo dengang officielt, at hvis København ikke havde fået et undergrunds system senest i 1965, ville trafikken bryde sammen. DSB holdt fast i, at det var dem, der skulle bygge den tunnelbane“, siger Maren.

Alle (røde) S-tog, som blev bygget siden 1967, 2. generation, d.v.s. fra nr. MM 7501, fik ellers strømaftagerne forsænket i tagene, -så tunneldiameteren kunne gøres mindre. Nu er alle de tog udrangerede. (Tunnelbaneloven blev iøvrigt ophævet i 1976). Vores nuværende tunneltog bruger som bekendt ikke noget på taget, men får strøm fra tredieskinne - og bruger en endnu mindre tunneldiameter. S-tog ville antagelig have været mere komfortable i funktionen som tunneltog end de nuværende små metrotog,, hvor sæderne er få og små.

Tog med og uden fører

En trediedel af alle nye metrosystemer i verden er førerløse. 14. juni i år åbnede noget nær en verdensnyhed, da Nürnberg indviede den førerløse metrolinie, U3. Det nye ved den er, at der er tale om et gammeldags, konventionelt metrosystem som er ombygget til en førerløs metro. Efter åbningen er der almindelige metro-tog med lokofører, som kører inde blandt førerløse metro-tog.

Relæer udskiftet på Vanløse station

Der var i foråret signalproblemer på Vanløse, og der har været forsinkelser periodevis. Det viste sig at nogle relæer var defekte. De er blevet udskiftet, oplyser driftschef Dan Skjoldstrup. Set i forhold til månedsopgørelsen har driftspådeligheden været på 98 procent på trods af signalproblemerne. De fleste forsinkelser skyldes iøvrigt hæværk, træk i nødbremser, ødelagte perrondøre - og genstande smidt på skinnerne.

Torkil Haas



Asger Christiansen

Veterantog



Djurslands Jernbanemuseum

Så har „toget“ sat sig i gang, og vi er nu begyndt på sæsonen 2008/2009 på Djurslands Jernbanemuseum i Ryomgaard. Og hvad rør' der sig så her i sæsonen? Vi forventer at have den ene side af drejeskiven klar hen på sensommeren – svejset, malet og med brædder på gangbroen.

Herudover er vi i opstarten på en udstilling med effekter, fotos og fotostater mv. fra Scandia i Randers, hvor det er lykkedes at få fat i en del effekter fra deres arkiv, der var på vej i brændeovnen! Bl.a. løftes sløret lidt for, hvordan deres forslag til IC4 så ud, og man kan ikke lade være med at tænke over, at hvis dette forslag var blevet valgt til fordel for italienernes forslag, ja så havde der jo nok kørt IC4-tog på de danske skinner i dag. Efter ansøgning til kommunen har vi modtaget et beløb til indkøb af nye udstillingsmontrer, hvilket er tiltrængt. Museet har en del effekter, der fortjener at blive vist frem således, at vore besøgende får glæde af at se på/læse om disse. Efterhånden har museet også en omfangsrig samling af såvel bøger, køreplaner og fotos som banemærker, stempler etc., så også her er der nok at tage af.

I vinter har vi arbejdet på – sammen med en lokal ildsjæl, Finn Jensen – at få lavet en ny hjemmeside, så udformningen, farverne, opsætningen og indholdet er nu ændret en del. Prøv at gå ind på www.djbm.dk og kig på den. Hvis du anmoder os om at få en adgangskode, vil du kunne „gå ind bagved“ til medlemmernes side. Der kan du se, hvad der rører sig – hvornår er

der arbejdsdag, hvad er man i gang med for øjeblikket af projekter, se vagtplaner og meget mere. Her kan du også læse meddelelser, skrive beskeder etc., der har relevans for medlemmer. Samtidig har vi oprettet en blog – en slags mødested eller debatforum på internettet, hvor man kan gå ind og få „en skriftlig snak“ med ligesindede, stille spørgsmål, debattere et emne osv. Her er der også mulighed for at indlægge billeder, f.eks. aktuelle billeder eller billeder, der viser noget, som man gerne vil have andres hjælp til at opklare. Endnu kører dette forum separat på adressen remisen.djbm.dk, men på et senere tidspunkt vil man også kunne komme direkte til det fra vores hjemmeside.

Nu har vi kun et håb og ønske om, at det vil vælte ind med besøgende hele sommeren. De to første måneder i sæsonen – maj og juni måned – har været fornuftige. Bl.a. har vi haft besøg af Nimbusklub Århus. De kom en onsdag aften og fik en god times tid med rundvisning og historie, og vi nød synet af disse pragtfulde maskiner, hvor al cromen glimtede i den nedgående sol.

Snyd ikke dig selv! Lad turen gå omkring Djursland og få en god oplevelse på Djurslands Jernbanemuseum. Museet holder åbent lørdage og søndage kl. 11-17 frem til 31. august.

Djurslands Jernbanemuseum,



Museumsbanen Maribo-Bandholm

Den 13. juni blev det fejret, at den sidste del af sporrenoveringen var

E 987 som er privatejet, har i mange år henstået i Funder - i forsommeren blev den flyttet til Struer. Foto i Funder, 11. maj 2008



Niklas Havensø

og efteråret er det meningen at lakkens skal friskes op. Der er nu nogle få dages arbejde tilbage på selve remisen. DSB Ejendomme har leveret glas til de 256 knuste ruder, og LFB har arbejdet på at skære glasset til og sætte de sidste ruder på plads. Porte til spor 13-18 er bestilt i Tyskland, de vil blive lavet henover sommeren og vil sandsynligvis blive monterede i løbet af september 2008. Der har desuden i mange år været savnet et toilet i remisen og det er nu ved at blive etableret. Sporet til Østhavnen er i øjeblikket ved at blive renoveret, men det har ikke fået indflydelse på LFB's kørsler. Arbejdet forventes færdigt i september.



Veterantog Vest

Har i år bl.a. haft kørt på Vestbanen mellem Varde og Oksbøl. Torsdag den 16. oktober er der kørsel mellem Bramming og Grindsted. Oprangeringen vil bestå af MT 152 + BHL 401 + AU 253 + CLE 1672. Der er kørt særtog mange forskellige steder efterhånden og det er også muligt at blive bespist i toget. Se nærmere info og køreplan på www.veterantog-vest.dk



BLOVSTRØD BANEN

Blovstrød Banen

DJK's afdeling for smalspor (700 mm) befinder sig som bekendt i Blovstrød (Allerød Kommune). Her er der stadigvæk mulighed for at komme ud at køre en tur. Det sker på søndage og i august er det den 10. og 24., i september er det på søndage den 7. og 21., og der køres også i efterårsferien den 12. og 19. Der er bl.a. samarbejdet ved Hedeland om at få en Pedershåb maskine gjort klar (hjulafdrejning). Damp-

Jysk Veterantog (GM-gruppen) har i år for første gang kørt „plantog“ fra Padborg over Tinglev til Sønderborg. Her ses Jysk Veterantogs materiel i Sønderborg den 21. juli.

færdig på Bandholmabanen. Der var både frokost for de indbudte gæster og om aftenen var der grillt gris. Umiddelbart i dagene efter, blev der arbejdet på at klargøre det sidste af materiellet til de første kørsler. Og der meldes om en god start på sæsonen. Den 19. juni 2008 blev der kørt særtog fra Saksøbing til Maribo med kronprinsen og familie, som et led i kronprinseparrets besøg i sommerlandet. Det var damplokomotivet LJ Nr. 19 der trak særtoget. Hvis man ønsker at se billeder fra dagen, så kig ind på www.museumsbanen.dk og klik dernæst ind på „Livets gang på MBJ“.



Jysk Veterantog (GM-gruppen)

Lørdag den 6. september 2008 bliver et af tidligere tiders tog genoplivet af Jysk Veterantog. Det drejer sig om toget „Nordpilen“ og turen går fra Padborg til Aalborg og retur. Toget bliver fremført af MY 1126 og bliver det længste MY-trukne persontog der har kørt i mange år. Køreplan, priser mm. kan der læses meget mere om på www.jyskveterantog.dk



Mariager-Handest Veteranjernbane

Pga. den varme forsommer i maj og begyndelsen af juni, blev der indført afbrændingsforbud i hele Mariagerfjord Kommune. Og det betød at der ikke kunne køres med damplokomotiv. Forbudet blev siden

ophævet igen, da der begyndte at komme regn. MHV har et par Frichs „Firkantede“ diesellokomotiver i materielparken. Det ene, VNJ DL 12 fra 1932, faldt for revisionsfristen i 2007. Derfor har et par medlemmer været i gang med at revidere maskinen og den 26. juni 2008 kunne der køres prøvekørsel uden nogen problemer. Så nu er den atter indgået i driften. Den anden Frichs „Firkantede“ der rades over er OHJ 40 og den er pt. under en omfattende restaurering. Motoren har desværre været ude for et lejehaveri og det er ved at blive undersøgt hvad der skal ske, for at få maskinen endelig køreklar igen.



Limfjordsbanen

Til åbent hus arrangementet den 17. maj, var der ca. 100 besøgende. Klædeskabet FFJ 1207 er atter indgået i driften. Henover sommeren



Phil Pearce

Blovstrødbanens B4 med ét af dagens plantog den 13. juli.

lokomotivet Dds B4 fra Gørløv Sukkerfabrik er en af de maskiner der bliver brugt i driften. Dette og meget mere, kan der ses mere om på www.blovstrodbanen.dk



Lokomotivklubben KLK
- bevæger forinden - for fremtiden -

Lokomotivklubben KLK

Damplokomotivet F 694 har af tilsynsførende fået to år mere, så skal der ske noget gennemgribende med kedlen. Derfor satses der nu på at gøre det andet damplokomotiv TKVJ Nr. 12 helt køreklar og maskinen skal bl.a. til at have lagt nyt tag. Der søges efter en mand der kan brænde tagpap fast på maskinen, der er fra 1916. Der har været drøftelser mellem KLK og Jernbanemuseet om at KLK evt. skulle optages i Museumstog. Der er ikke afgjort noget, men der arbejdes videre med sagen. Se mere på; www.klk.dk



Sydfynske Veteranjernbane

Det er gået stærkt med vognhalsprojektet i Pejrup. Det er nu lagt det første spor derinde og det første materiel står der allerede. Der mangler dog noget mere sporarbejde og ballastering før projektet er helt færdigt. Det er en afgørende milepæl der dermed er ved at blive sat, da alt SFVJ's rullende materiel nu snart kan stå indenfor. Der kan bl.a. læses mere om dette projekt på www.sfvj.dk



Danmarks Jernbanemuseum, Museumstog

Museumstog i Randers har gjort MH 322 udstillingsklar (ikke køreklar)



Asger Christiansen



Allan Støvring-Nielsen

til den faste udstilling på Jernbanemuseet i Odense. Den er i rød/sort udgave og er bl.a. blevet sandblæst og nylakeret. Den er leveret i 1961 og udrangeret i 1999.



Vestsjællands Veteran tog

Vestsjællands Veterantogs K 564 mellem Gørløv og Høng den 24. juli.

Først i juni kom Odin-projektet et vigtigt skridt videre. Hjul, akselkasser og ramme blev her samlet. Og alle delene passede fint.

Den 30. – 31. august 2008 bliver der igen et specialarrangement på Jernbanemuseet i Odense. Det bliver åbning af „Maskindepot Odense“ (se veterantogsstoffet i sidste nr. af Jernbanen). Der kommer desuden besøg af damplokomotivet F 1200 (tidl. DSB E 964) fra Sverige og der bliver kørsel med museets spisevogn. Wagon-Lits vognen kommer nemlig ud på en måske to ture med mulighed for spisning. Dette og meget mere, kan der læses mere om på museets hjemmeside; www.jernbanemuseum.dk

Den 17. maj 2008 var der inviteret til åbent hus i remisen i Høng og det var en stor succes, da der var 150-200 besøgende. Bl.a. kunne man komme op og se på K-maskinen. Der satses på et lignende arrangement til næste år.

Lørdag den 21. juni 2008 var en stor dag hos Vestsjællands Veterantog, for da blev strækningen Høng-Gørløv igen åbnet for veterantogstrafik. Damplokomotivet K 564 kørte naturligvis det første ordinære tog. Forinden er der i foråret foregået et meget stort arbejde med at gøre strækningen klar igen af VSVT's baneafdeling.

VSVT har desuden købt et areal af Vestsjællands Lokalbåner i sydenden af Høng station. Det er meningen at området skal bruges til en helt ny vognhal. Der er opnået de første fondsmidler til projektet, ligesom der ellers bliver søgt at skaffe forskellige midler til hallen. Nu skal der til at søges om byggetilladelse. Fra Viby Sjælland har man desuden modtaget en del sporrammer fra sidesporene, der er taget op for ikke så lang tid siden. Således mangler der nu kun 2 sporskifter, så er alle sporene på lager til hallen. Desuden er der på området nu blevet bygget en kulgård.

Den 29. august bliver en del børn og unge inviteret på gratis togtur. Det sker som led i samarbejdet med VSTV og Kalundborg Kommunes Kultur & Fritidsvalg. Hjemmeside; www.vsvt.dk

Efter mange års arbejde er RGGJ C 3 endelig færdig og på hjul. Vognen blev fundet som skur i en grusgrav på Fyn i 1970'erne. Lørdag den 12. juli var vognen i drift for KLK for første gang i forbindelse med den årlige Vejle Dampfestival.



Ole-Chr. Munk Plum

Tommy Dinesen svinger skovlen som fyrbøder på DSB K 564.

Fyrbøder Jan Erik Johansson, censor Henry Greve Petersen fra Trafikstyrelsen, lokomotivfører Lars Bjerregaard Christiansen og fyrbøder Leo Engelhardt.

Strækningen Høng-Gørlev genåbnet for drift

Som nævnt ovenfor kørte Vestsjællands Veterantog lørdag den 21. juni atter med tog mellem Høng og Gørlev efter næsten to års pause.

Næsten 30 efter, at Dansk Jernbane-Klubs afdeling i Vestsjælland flyttede ind i de gamle HTJ-remiser på Høng station, kunne man lørdag den 21. juni markere, at nu have

man også fået egen jernbanestrækning.

I årene 1993-2006 har Vestsjællands Veterantog hvert år kørt med veterantog Slagelse-Høng-Gørlev, idet restbanen Høng-Gørlev dog fortsat var ejet af Banedanmark. Sidste år kunne Banedanmark ikke længere godkende veterantogets kørsel på den 5,5 km lange strækning.

Som beskrevet i andre indlæg på www.vsvt.dk har Kalundborg kommune nu købt sporet, og Vestsjællands Veterantog har fået ansvaret for både infrastrukturen samt trafikken.

Efter et travlt forår med sporarbejde, rydning af strækningen for træer m.m. under ledelse af baneformand Jan Erik Johansson, kunne VSVT i dag byde en række personer, der har hjulpet med atter at få „gang i hjulene“ på sporet mellem Høng og Gørlev, på en tur på egen bane.

Damplokomotivet DSB K 564 holdt parat ved stationen i Høng, da bl.a. forhenværende borgmester i Kalundborg Kommune Tommy Dinesen kom for at køre med toget. I Vestsjællands Veterantog har man nydt godt af Tommy Dinesens engagement for turismen i Vestsjælland, og veterantoget i særdeleshed.

Ved genåbningen af banen var det derfor naturligt, at Tommy Dinesen var med på lokomotivet som fyrbøderaspirant. Både Tommy Dinesen, Carl Otto Jensen og jeg nød turen i det pragtfulde vejr. I vognene sad

andre af VSVT's vip-gæster, der fik en hyggesnak med togets øvrige personale.

I Gørlev blev genåbningen markeret ved, at toget sprængte et rødt bånd over sporet. Driftsleder Jan Bo Petersen kunne herefter erklære, at alt nu var parat til sommerens kørsler med K 564 og VSVT's rystevogne mellem Slagelse og Gørlev de 4 første torsdage i juli.

VSVT uddanner nye fyrbødere

Torsdag den 10. juli fik VSVT to nye fyrbødere.

Det er ikke hver dag, at der bliver uddannet to nye fyrbødere til damplokomotiver i Danmark, men torsdag den 10. juli bestod Jan Erik Johansson fra Gørlev og Leo Engelhardt fra Kirke Eskilstrup den praktiske og afsluttende del af fyrbøderprøven under dagens kørsler mellem Gørlev og Slagelse.

Jan Erik og Leo begyndte at komme på VSVT's værksteder i Høng for 2-3 år siden, og siden har de „kastet deres kærlighed“ på vort veterantog og ikke mindst damplokomotivet DSB K 564.

Foruden at arbejde på værkstedet begyndte de snart som fyrbøderaspiranter, når veterantoget var ude at køre. Sideløbende hermed læste de teori og blev undervist af Lars Bjerregaard Christiansen, der er uddannelsesansvarlig ved VSVT. Begge aspiranter bestod den teoretiske del af fyrbøderprøven tidligere på året.

Har du lyst at være med til at arbejde på veterantoget, er du altid velkommen til at kigge inden for i remiserne på Høng station, hvor der arbejdes hver tirsdag aften samt på lørdage. Du kan naturligvis også møde os på veterantoget, når det kører, eller du kan kontakte Carl Otto Jensen på tlf. 20 42 54 55.

Får du „blod på tanden“ og bliver medlem af Dansk Jernbane-Klub, kan også du måske blive uddannet til togfører, fyrbøder m.m.

Claus E. Hansen og
Ole-Chr. Munk Plum



Ole-Chr. Munk Plum



Skåne

Citytunneln åbnes før tid

Arbejdet med Citytunneln går så godt, at man nu fremrykker åbningsdatoen med et halvt år til 11. december 2010. Første spadestik blev taget 8. marts 2005.

Arbejdet har været forskånet for større problemer, og Citytunneln lægger selv vægt på det omhyggelige forarbejde med risikovurdering, inden arbejdet gik i gang.

Økonomisk holder budgettet på anlægget, der bl.a. omfatter 17 km ny jernbane. Medvirkende hertil er, at tidsplanen er overholdt.

De sidste to år skal bruges til store betonarbejder i tunnelerne, ved Malmö C og Triangeln, sporlægning samt jernbaneteknik og installationsarbejde.

I maj måned gik Banverket i gang med at bygge spor mellem Malmö C og Malmö V. Sporforbindelsen med Malmö Västra (og videre til Limhamn) har været afbrudt under byggeriet af Citytunneln, og vogne til og fra Nordmills og Kockums Industrier er blevet befordret på en stor blokvogn.

SJ vil køre nattog til København

SJ har ansøgt Banverket om køreplan for nattog til og fra København H fra køreplansskiftet i januar 2009. Tog 207 skal ankomme til København H 06.42, og tog 208 skal afgå fra København 22.31. Om toget bliver til noget, og hvilken trækraft der i givet fald skal bruges bliver spændende at se.

På Väst kustbanan har SJ søgt om seks togpar dagligt. Det forventes at dreje sig om tre X2000 tog fra Göteborg via Hässleholm og videre til København, og tre tog via Ängelholm fra Göteborg til Malmö.

SJ ejer syv Øresundstog, og de skal fra 11. januar 2009 bruges i SJ's tog på Väst kustbanan og på Kust till Kustbanan mellem Göteborg og Kalmar.

SJ's Øresundstog på Väst kustbanan vil kun stoppe i Lund, Helsingborg, Halmstad, Varberg samt eventuelt Falkenberg. SJ betegner dem selv som interregionaltog i modsætning til Skånetrafikens/DSBFirst's lokal-tog, der stopper ved tolv stationer mellem Malmö og Göteborg.

Udland



Fredrik Tysk

Desværre har man hverken kunnet opnå enighed om billet- eller køreplanssamarbejde, så SJ's billetter gælder ikke i Skånetrafikens tog og omvendt. Så det er med at se sig godt for inden man hopper op i et Øresundstog mellem Malmö og Göteborg.

SJ's tog optages heller ikke Skånetrafikens køreplaner og omvendt!

Enighed om nedgravede spor i Åkarp

Den 24. juni enedes Burlövs kommune, Banverket og Region Skåne om en løsning for udbygningen af Södra Stambanan med fire spor gennem Åkarp.

Parterne har hidtil stået stejlt overfor hinanden, Burlöv kommune har krævet en dyr tunnellostning, men nu er der opnået enighed om at de fire spor graves seks meter ned på de 1,6 km gennem Åkarp, der etableres delvis overdækning af gennemskæringen og supplerende støjdemning.

Prisen ventes at blive mellem to og to en halv milliard SEK, hvoraf Burlöv's kommune og Region Skåne bidrager med tilsammen 150 millioner SEK.

Banverket håber arbejdet går i gang i 2013, således at der kan være fire spor hele vejen mellem Malmö og Lund i 2018.

Falkenbergs nye station åbnet

13. juni blev Falkenbergs nye station og 13 km ny dobbeltsporet jernbane indviet. Den nye station ligger

små 2 km fra centrum i Falkenberg, og Hallandstrafiken har indsat biogasbusser mellem centrum og den nye station.

Det nye dobbeltspor går mellem Torebo og Heberg. Den ordinære trafik på det nye spor og den nye station startede 15. juni. Samme dag gik Banverket i gang med at demontere den gamle strækning mellem Heberg og Falkenberg. Fra Torebo beholdes den nordlige del af den gamle strækning for godstrafik til og fra havnen i Falkenberg.

Ny køreplan 15. juni

I 2007 steg antallet af togrejser i Skåne med ca. 10 %, og over Øresundsbroen med 26 %. Skånetrafikens tog har nu over 23 millioner rejsende i Skåne og 9,5 millioner på Øresundsbroen.

Ved køreplansskiftet 15. juni blev der gennemført en del små forbedringer, bl.a. tre nye tog på Ystadbanen og tre mellem Åstorp og Helsingborg. Desuden er der forbedringer tidligt om morgenen og sent om aftenen til/fra Helsingborg.

Den nye køreplan gælder indtil DSBFirst overtager trafikken den 11. januar 2009.

Emmaboda – Karlskrona forsat i fare

Selv om Blekingetrafiken har bestilt et Øresundstog til banen, er der igen usikkerhed om banens fremtid. I maj måned så det ud til at fremtiden var sikret, og kommunerne erklærede sig villige til at lægge ud for sporrenovering.

Formentlig på grund af en solkurve afsporede et læsset ståltog den 4. juni ved Aspeå mellem Vännäs og Långsele. Ståltogene fragter såkaldte slabs fra SSAB's stålværk i Luleå til SSAB Tunnpå i Borlänge, hver vogn vejer godt 20 t og læsser knapt 80 t. Lokomotivet og de første vogne samt de sidste vogne blev stående på sporet, men ti vogne midt i toget afsporede, og beskadigede ca. 100 meter spor og banedæmning.

Allerede om fredagen ved middagstid kom trafikken i gang igen, men oprydningen havde også begrænset sig til at skubbe de afsporede vogne og stålemner ned ad dæmningen og så reparere dæmning og spor. De beskadigede vogne og stålemnerne bjærges senere, måske skrottes nogle af de stærkt beskadigede vogne på stedet. I de to døgn - den for godstrafikken meget vigtige - Norra Stambanan var spærret, blev enkelte godstog omledt via Inlandsbanan. Foto fra uheldsstedet den 4. juni.

Tågakeriet i Bergslagen er mere end et almindeligt „åkeri“, TÅGAB er også generalagent i Skandinavien for bl.a. Electro-Motive (EMD) og Vossloh's dieselelektriske lokomotiver. Således er de diesellokomotiver af class 66, der kører for TGOJ og CargoNet, leveret gennem TÅGAB.

I spanske Valencia bygger Vossloh (der jo bygger dieselhydrauliske lokomotiver i Kiel) et af Europas stærkeste diesellokomotiver, EURO 4000. Lokomotivets motor er en 16-cylindret EMD 710-motor på 4.250 hk, denne nyeste „GM-motor“ er meget brændstoføkonomisk og miljøvenlig. EURO 4000 er kandidat til at afløse class 66 ved CargoNet, og TÅGAB har derfor fået et lokomotiv til Kristinehamn, hvor det har fået typebetegnelsen T68. Lokomotivet har bl.a. været prøvekørt i Norrland. Her ses Vossloh 92.74.0068.901 i Kristinehamn den 8. juli.



Johnni Lassen

Man havde håbet på 110 millioner SEK fra EU's pulje „Motorways Of Sea“, men en af betingelserne for at få pengene er, at banen skulle være klar i 2013, og nu har den svenske regering udsat sin infrastrukturproposition til september, og før den kendes, ved man ikke hvor den svenske regering vil investere i infrastruktur.

Ingen ny godstrafik til Karlskrona endnu

Den tidligere i „Jernbanen“ omtalte transport af fisk til havnen i Karlskrona er endnu ikke kommet i gang, men sidespor og læsseplads er klar.

Tog til tennis

I samarbejde med The Lobby har SJ tilbudt rejser fra Stockholm til tennisturneringen Swedish Open i Båstad. For de 15.000 SEK en billet koster får man rejse på første klasse i toget - der også har fire specialvogne, bl.a. spisevogn, pokerborde, salg af tøj og make-up, kaffe og cognac - samt ophold i vognen i de fire dage tennisturneringen varer. Toget stilles op på Båstad Norra. Transport mellem toget og Båstad sker i engelske dobbeltdækkerbusser. I liggevogn kan rejse og ophold gøres for 6.000 SEK.

Tennisturneringen i Båstad mangedobler befolkningen i den lille by på Hallandsåsen.



Rapport om trafiksvage baner

På internetadressen <http://banportalen.banverket.se/Banportalen/upload/5914/Rapport%20lågtrafikrade%20banor.pdf> kan man se Banverkets rapport til regeringen om fremtidige muligheder for de trafik-

svage jernbaner i Sverige. Det drejer sig totalt om 2.350 km jernbaner, hvoraf nogle dog har været uden trafik en del år. Mange af banerne på listen har national betydning, og faktisk ret meget (gods)trafik, f.eks. er banen Älmhult – Olofström på listen. Det er nu op til den svenske regering hvor meget de vil ofre på jernbanerne. I værste fald kan 750 km jernbane blive nedlagt, men det vil i givet fald koste penge at fjerne dem pointerer Banverket i sin rapport.

Måske står Banverket med en god sag, i lyset af klimadebatten er der stor interesse for godstransport på jernbane i Sverige, også på baner der har været uden trafik.

ERTMS i Sverige

Banverket har indgået en otteårig rammeaftale med Ansaldo STS Sweden og Bombardier Balfour Beatty om levering af ERTMS udstyr (både fast og mobil) for i første omgang 1.006 millioner SEK. Aftalen indeholder en option for leverancer otte år mere.

ERTMS er det „fælleseuropæiske ATC“. Første bane i Sverige med ERTMS bliver den nye Botniabana, fulgt af Västerdalsbanan, Ådalsbanan, Haparandabanan og Malmö C samt Øresundsforbindelsen.

I forbindelse med ERTMS projektet har Banverket indgået aftale med Hector Rail om leje af et Hector ellokomotiv type 142 for at teste ERTMS på Botniabanan. Banverket indfører ERTMS „level 2“, hvilket indebærer at der ikke opstilles signaler langs strækningen.

Hector Rail har bestilt et ellokomotiv type 142 til opgaven fra ÖBB (hvor de har litra 1142). Det er Hector Rails niende 142'er, og den leveres fra ÖBB monteret med ERTMS.

Klimabeviser fra Green Cargo

Den 4. juni uddelte næringsminister Maud Olofsson Green Cargo's „Klimatintyg“ til 24 virksomheder der har valgt miljørigtige transportløsninger, d.v.s. der maksimalt udledes 10 g CO₂ pr. nettotonkilometer.

Blandt virksomhederne var Posten, Volvo, SSAB, Rexam, Wasa, Kemira og Danisco Sugar. Flere af virksomhederne har relationer til Danmark.

Nyt godstog for Volvo

Til september starter DB Schenker og Volvo Logistics „Viking Rail“, et tog alle hverdage mellem Hannover og Göteborg. Toget skal stå for 35 - 40 % af Volvo's transporter mellem Sverige og Tyskland. Det er planen senere at koble Wuppertal, Frankfurt am Main og Ingolstadt på Viking Rail.

Hvert tog vil bestå af 18 dobbelt-lommevogne lejet fra AAE af deres nye „twin“ type. De er lavere end andre vogne for trailere og veksellade, og kan også transportere megatrailere.

I tilfælde af uregelmæssigheder anser Volvo det som en stor fordel, at trailerne hurtigt kan læsses af jernbanevognene og køres videre ad landevejen.

Nye tog til Botniabanan

Norrtåg skal købe fem togsæt for tilsammen mellem 300 og 400 millioner SEK til brug på Botniabanan og Ådalsbanan. Togene skal kunne køre mellem 180 og 200 km/t, og skal have plads til 200 - 250 passagerer.

Regionaltrafikken på Botniabanan indledes i 2010 mellem Örn skjöldsvik og Umeå, men da de nye togsæt først ventes på plads i 2011, starter man med lejede togsæt.

Blæst om Ofotbanen

Norske Ofotbanen, der bl.a. leverer trækraft til Unionsexpressen, er kommet i en lidt speciel situation. I forbindelse med rekonstruktionen af Ofotbanen sidste år gik AutoLink ind og overtog 40 % af aktierne i Ofotbanen.

Autolink har været Ofotbanens største kunde, men ifølge Ofotbanen skylder Autolink Group et betydeligt millionbeløb for kørsel i 2007 og 2008.

Derfor har Ofotbanen stoppet al kørsel for Autolink.

Autolink udfører nu godstrafik med eget datterselskab Cargolink, der har rekrutteret en del lokomotivførere hos netop Ofotbanen.

Ofotbanen afviser at de er i krise, men naturligvis påvirkes likviditeten når den største kunde ikke betaler. Rail Management, som er den største aktionær i Ofotbanen, har givet tilsagn om at tilføre Ofotbanen den nødvendige likviditet.

Ofotbanen får daglige henvendelser om nye transporter, og har for nylig indgået en større aftale om godstransporter, udtaler Ofotbanens administrerende direktør Terje Østensen.

Slesvig-Holsten

Ny banegård på Fehmarn

Senest i 2010 skal et nyt standsningssted på Østersø-øen Fehmarn stå klar: „Fehmarn-Burg“. Hertil vil man benytte den eksisterende spor-trekant vest for Burg, forlænge denne 800 meter ind imod byen og her anlægge det nye standsningssted. Burg, som er Fehmarns hovedby, har tidligere været stationsby og var også dengang betjent via denne sportrekant på hovedbanen til Puttgarden. Ikke mindst i kraft af den stigende turisme på øen regnes der med, at op mod tusind passagerer vil benytte Fehmarn-Burg dagligt.

Før Fugleflugtslinien kom til i 1963 var der også bane på øen, nemlig på tværs af denne, fra Fehmarnsund via Burg mod vest til fiskerbyen Orth, i alt 20,7 km.

Atter tog mellem Niebüll og Esbjerg

Efter flere års venten sker det endelig: siden starten lørdag den 12. juli kører der igen gennemgående tog mellem Esbjerg og Niebüll. Der er tale om 7 togpar i weekender i sommerperioden, i år frem til den 26. oktober. Aftalen er foreløbig gældende til og med 2010. Noget overraskende køres med Arriva LINT eller MR i en Kooperation mellem NEG og Arriva, og altså ikke NOB, som jo står for trafikken mellem Niebüll og Tønder på hverdage. Den nye forbindelse blev indviet af bl.a. Werner Marnette (CDU), ny trafikminister for Schleswig-Holstein.



Svend Erik Christensen

Veolia NOB VT 304 udsmykket med reklame for LEGOLAND den 18. april.

Tunnel i Rendsburg?

På et møde i hovedudvalget i Flensburg den 3. juli drøftede lokalpolitikere fremtidige trafikplaner for delstaten. Bl.a. blev en eventuel jernbanetunnel under Nord-Ostsee-Kanal (Kieler-kanalen) diskuteret. Det blev fremhævet, at den „gamle“ bro udgør et nåleøjeblik for godstrafikken og er til hinder for denne. Man pegede i denne forbindelse på den stigende tendens inden for godstransport på skinner. Derfor vil en fremtidig tunnel være at foretrække. Trafikministeriet erklærede i et svar, at broen netop er under sanering og dermed kan holde i mindst 30 år endnu. Ergo er eventuelle tunnelplaner nok et godt stykke ude i fremtiden.

Lübeck – Lüneburg

Den 26. maj er atter en bastion faldet, idet ny teknik har overflødiggjort de ældre kommandoposter og armsignaler på denne strækning. Sporskifter og nye signaler betjenes fremover fra en central post, ESTW Lübeck-Büchen. Krydsninger på strækningen finder nu sted i Ratzeburg.

Damp mellem Niebüll og Dagebüll

52 8079, der kørte mellem Niebüll og molen i Dagebüll denne sommer, kommer langvejs fra. Lokomotivet hører nemlig hjemme i Nossen nede i Sachsen og er ejet af Christian Goldschagg fra Dampf-Plus GmbH. Lokomotivpersonalet var også udlånt herfra.

burg består trafikken udelukkende af godstog. Et i forhold til danske forhold ret enestående fænomen, også da trafikken på strækningen er ret så intens. Banen er anlagt midt i 70'erne, delvis på tracéen af den nedlagte sidebane mellem Buchholz og Lüneburg. Anlagt med det formål at befordre de talrige godstog fra Ruhr-området og havnene i nord-vest til den dengang nye rangerbanegård i Maschen syd for Hamburg.

Her kan opleves omtrent alle former for store godstog, fremført af nærmest alle typer eksisterende tyske ellokomotiver, både fra DB/Railion og private selskaber. Diesellokomotiver ses dog også. Altså et fristende mål for danske godstogs-freaks indenfor en overkommelig afstand. Strækningen er rimelig fotogen, især det østligste afsnit mellem Jesteburg og Maschen; her findes flere broer og terrænet er lettere kuperet. Flot er også udkørslen mod syd-vest fra Maschen i en lang kurve i en dyb gennemskæring.

Nyt museum i Schwerin

I Schwerin, beliggende i Mecklenburg-Vorpommern mellem Hamburg og Rostock, har et nyt jernbanemuseum set dagens lys. I det tidligere lokomotivværksted ved Bw Schwerin har Mecklenburgische Eisenbahnfreunde indrettet et lille museum med jernbanemateriel. Bl.a. kan 03 1090, 64 007, 89 008 og 91 134 beundres. Museet er åbent for publikum den sidste lørdag i måneden mellem kl. 10 og 16.

Jan Lundstrøm og Ole Jensen

Tyskland

Maschen – Buchholz

På denne dobbeltsporede, elektrificerede hovedbane syd om Ham-



Sveriges Jernbanemuseum i Ängelholm fylder 10 år

Af Tommy O. Jensen

Den nyistandsatte E 902 kørte frem og tilbage på museumsområdet med bl.a. en kombineret 3.- og 4.- classes-bogievogn! Herunder et par glimt fra museets faste udstilling.

I weekenden den 3.-4. maj fejrede jernbanemuseet i Ängelholm sit 10-årsjubilæum, hvilket skete med en stor udstilling af nyt og gammelt rullende materiel, modeltog i forskellige størrelser og naturligvis damp-togskørsler over Hallandsåsen og trekant-turen via Kattarp - Åstorp. 7.500 lagde vejen forbi museet i Ängelholm, heriblandt også en del danskere.

Det forholdsvis unge museum har dog en lang fortid bag sig. Jernbanemuseums-virksomhed i statsligt regi indledtes allerede i 1915 i Stockholm, og flyttedes i 1970 til Gävle. Her er der udstillet en stor mængde

materiel. I 1998 kom „Banmuseet“ i Ängelholm, som har fokus på selve jernbanen og teknikken bag den. Banverkets intention var at vise infrastrukturens historie for dets egne medarbejdere, og museet etableredes derfor på dette tidspunkt i den 100 år gamle remise i Ängelholm, og dermed som en integreret del af Banverkets egen uddannelsescenter „Järnvägsskolan“. Siden 2005 har de to museer været samlet under én organisation indenfor Banverket, og året efter skiftede museet navn til „Sveriges Järnvägsmuseum Ängelholm“.

I forbindelse med 10-årsjubilæet kunne museet præsentere sit nye lokomotiv E 902,

som var sat i køreklar stand, og kørte tog indenfor museet og jernbaneskolens område. Lokomotivet har i øvrigt en fortid i Skåne; indtil 1972 var det stationeret i Malmö og kørte ofte stentog fra Dalby på Staffanstorpbanen. Helt ny er E 902 nu ikke, den byggedes af NOHAB i 1907. En anden, og halvt så gammel NOHAB-maskine kørte udflugtstog til og fra Malmö, samt over Hallandsåsen. Det var det MY-lignede el-lokomotiv „Rapid 1“, alias Ra 846 fra 1955. Lokomotivet blev ført tilbage til dets oprindelige udseende i 2006, da de svenske jernbaner fejrede 150 års jubilæum. Udover de to NOHAB'er,



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen

Fra Danmark gæstede Jernbanemuseets gamle damprangermaskine L2, som kunne ses sammen med kopien af Sveriges første lokomotiv „Förstlingen“ (øverst).

Hestefremført dræsine (herunder) kunne opleves, ligesom en køretur i den gamle Hilding Carlsson skinnebus fra Malmö - Simrishamns Järnväg (MSJ 1), anskaffet i 1937, også kunne prøves.

Der var også rig mulighed for at se materiellet indefra. Nederst Ra 987 som var mange børns favorit, til SJ's nyeste to-etagerstogsæt X40 og Ohsa-banens lille damplokomotiv.



Niklas Haveseø



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen



Niklas Havensøe



Niklas Havensøe



Tommy O. Jensen

fremvistes en stor mængde materiel, lige fra hestefremført dræsine til TÅGAB's nye kraftkarl fra Vossloh; diesellokomotivet T68.901.

For dem der gik glip af det flotte arrangement, kan et besøg på museets grundudstilling omhandlende jernbaneinfrastruktur varmt anbefales. Museet har åbent hele året, bortset fra mandage og enkelte helligedage i september-april, og ligger blot 200 meter fra Ängelholm station, som nemt nås med Øresundstog fra København. Den 8.-9. november planlægges et arrangement, hvor naboskabet til Danmark markeres. Nærmere herom kan ses på museets hjemmeside www.banverket.se/sv/Sveriges-jarnvagsmuseum.aspx i løbet af efteråret. 📍

Ved museet drejeskive var der en større udstilling af jernbanens arbejdskøretøjer, omfattende Volvo-lastvogn lignende trojler på skinnehjul, skinnekørende mandskabsbus og -bil. Også en kort tur på skinncykel kunne det blive til; her afprøvet af redaktørens eget afkom!

Materiel fra Skåne gæstede også museet, som Bjärred - Lund - Harlösa Järnväg damplokomotiv nr. 2 og Malmö - Simrishamns Järnvägs skinnebus nr. 1

Modsatte side:

På Järnvägsskolan's sporanlæg nord for museet, var der udstillet et større antal lokomotiver fra efterkrigstiden og frem til nu.

Øverst Green Cargos klassiske Rc-lok, TÅGAB's nye Vossloh-dieselloko T66.901, og SJ's kobbeltanglokomotiv Da 888.

For dem der ønskede at prøve tur i et eksprestog årgang 1950'erne, kørte Ra 846 særtog til og fra Malmö, og ture over Hallandsåsen til Båstad. Toget medførte naturligvis en klassisk svensk spisevogn.



Hanne Schwartz Jensen



Tommy O. Jensen



Tommy O. Jensen



Niklas Havesege



Niklas Havesege



Niklas Havesege



Niklas Havesege

Med hiv og sving

Af Ole Edvard Mogensen



Frederikssund var det sidste sted, hvor et sikringsanlæg af typen svingbuk var i drift. Anlægget blev nedlagt i oktober 1984 og erstattet af et relæanlæg. På billedet er et tog fremført af litra MO under udkørsel fra spor 1 mod Ballerup den 22. maj 1970. Svingbukken var placeret på perron 1 til venstre, omtrent ud for fotografens ståsted. Til højre ses udkørselssignalet for spor 3; spor 2 ophørte med at være togvejsspor, da Midtbanen blev nedlagt i 1936.

I dag sker al betjening fra centralapparater af sporskifter og signaler ad elektrisk vej. Tidligere var der mange mekaniske sikringsanlæg i brug. Trækbukke og svingbukke fandtes tidligere i et utal af varianter. Med og uden centralsikring. De fleste var placeret udendørs. Navnlig under vintervejr, hvor trådtrækket kunne være overiset, og der kunne være is og sne mellem sporskiftetunge og sideskinne, skulle der lægges kræfter i ved betjeningen. Det gik med hiv og sving.

Trækbukken

Trækbukken er en af de ældste type mekaniske sikringsanlæg, der tidligere fandtes. Den var fast inventar på mange landstationer på Statsbanernes sidebaner. Her var der en trækbuk med to håndtag, et til hvert indkørsels-signal. Sikringen bestod i, at indkørsels-signalerne ikke kunne stilles på kørsel samtidigt. Centralsikring fandtes ikke, der var ikke nogen afhængighed mellem sporskifter og signaler. Sporskifterne blev aflåst med en hængelås, og så måtte stationsbestyreren selv holde rede på sporskifternes stilling, og aflåsning. Trækbukken var som oftest placeret på perronen ved stationsbygningen.

På trækbukken var håndtagene fastholdt i den ene eller den anden endestilling af en stang, som var indklinket i et hak i håndtagsskiven. På håndtagsskive var trådtrækket fastgjort. Håndtaget og dermed trådtrækket og det pågældende signal kunne ikke bevæges før stangen blev udklinket. Det skete ved at betjeneren løftede stangen. Før at holde stangen indklinket var den forsynet med et lod.

Nogle sikringsanlæg udformet som trækbukke havde centralsikring. På trækbukken, som havde 2 – 6 håndtag for signaler og sporskifteafslåsning, var afhængigheden tilvejebragt ved et særlig lille håndtag, på andre anlæg var afhængigheden indbygget i „sikringsanlægget“. Signalthåndtagets omlægning var da som hovedregel afhængig af, dels at det andet signal stod i normalstilling, „Stop“, dels at sporskifteafslånings-håndtagene var omlagt, dvs. at sporskifterne var aflåst i rette stilling. Omstillingen af de enkelte sporskifter skulle ske manuelt ved det enkelte sporskifte.

Ved nogle anlæg var afhængigheden tilvejebragt gennem en centrallås. Et sindrigt, men enkelt og effektivt system. De enkelte sporskifter kunne aflåses med en nøgle. Låsen var påmonteret sporskiftets trækbuk, og nøglen kunne kun udtages, når sporskiftet stod rigtigt. Når nøglen var udtaget, var sporskiftet låst og kunne ikke mere omlægges. Når alle sporskiftenøgler var anbragt i centrallåsen, og først når det var sket, kunne en lineal i centrallåsen bevæges. Herved blev de indsatte sporskiftenøgler fastlåst, og nu var det muligt at udtage togvejsnøglen. Når

den var udtaget, kunne linealen ikke lægges tilbage og sporskiftenøglerne ikke frigives. Når togvejsnøglen blev indsat og omdrejnet i trækbukken blev signalthåndtaget frigivet og signalet kunne stilles på „Kørsel“. Så længe der var stillet signal, kunne togvejsnøglen ikke udtages, centrallåsen ikke oplåses, sporskiftenøglerne ikke udtages og sporskifterne ikke omstilles. Det lyder lidt indviklet, når det beskrives i ord, og ikke samtidig kan vises i praksis. Men i praksis virkede det udmærket, og når det først var indlært, var det egentlig meget enkelt.

Nogle anlæg var også indrettet med ordning for ubetjent station og/eller for overgang til betjent holdsted. Når en station var ubetjent deltog den ikke i sikkerhedstjenesten overhovedet, og der var som regel ikke personale til stede. Når en station var overgået til at være betjent holdsted, var den betjent af en stationspasser, som typisk også betjente manuelle bomme. En stationspasser måtte ikke bære rødt huebånd, det var forbeholdt stationsbestyrere. Han kunne heller ikke tage en krydsning, men måtte kun rulle bomme ned, stille signal og give afgang.

Ringe

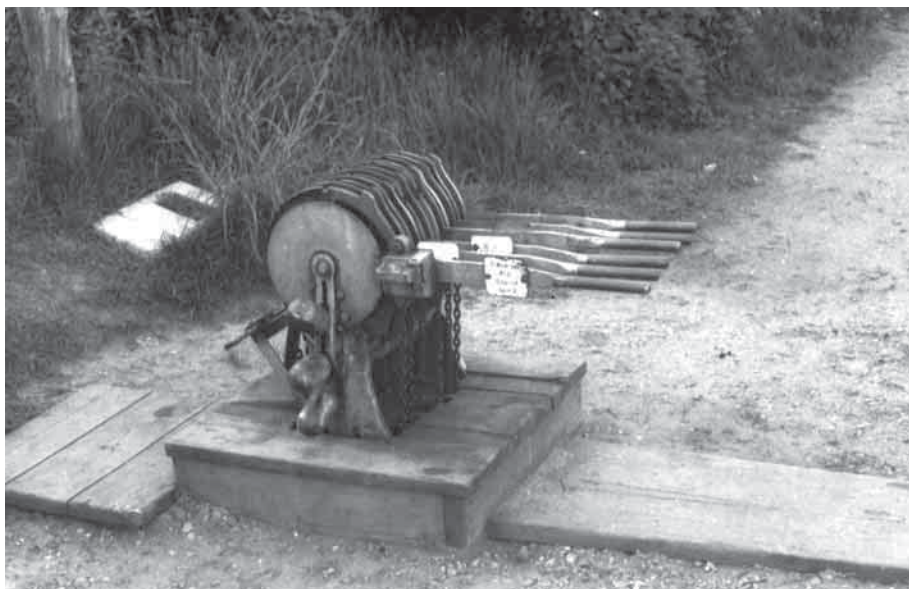
Ringe station var tidligere med baner i fire retninger et betydeligt jernbaneknudepunkt. Stationen var skæringsstation mellem de enkeltsporede baner Odense – Svendborg og Nyborg – Fåborg. Sporene for samme køreretning lå samlet. Stationen havde såkaldt retningsdrift, og indbyrdes skæring mellem indkørselstogvejene blev derved undgået. Ofte var der 4 tog til stede på stationen samtidigt. Køreplanen var tilrettelagt, så togene kom i grupper. Det gav gode forbindelser og korte overgangstider, når de rejsende skulle skifte fra et tog til et andet. En rangermaskine huserede også. Midt i toggruppen naturligvis. Det var når togene var der, at der skulle omrangeres vogne fra det ene tog til det andet. Så den fungerende stationsbestyrer havde nok at se til. Ringe station fik centralsikring og udflyttede indkørselssignaler i 1897. Efter privatbaneforhold var Sydfynske Jernbaner tidligt ude. Sporskifterne skulle stedbetjenes ved hvert enkelt sporskifte. Herefter kunne de så centralaflåses fra trækbukken og efterfølgende kunne der stilles signal. Så længe der blev vist signal „Kør“, kunne sporskifterne ikke omstilles. Stationen havde to sikringsanlæg. Et i hver sin ende af stationen. Sikringsanlæggene var to trækbukke, som ikke havde nogen indbyrdes afhængighed. Dette gav så mulighed for samtidig indkørsel. Når de 4 tog nærmede sig, blev en portør, eller hjælpearbejder, udkommanderet til hver trækbuk. Herfra kunne de aflåse de central-sikrede sporskifter samt stille signal. Midt på stationen fungerede stationsbestyreren på perronen, hvorfra han ledede slagets gang. Der var en signalpost i hver sin ende af stationen. Signalposten bestod af et lille træskur. Her kunne portøren søge ly, hvis det var dårligt vejr. Betjening af trækbukken skete i det fri.

Nivå

På Nivå station var der tidligere to signalposter. En kommandopost ved stationsbygningen og en detacheret post i stationens nordende. I kommandoposten var der et Siemens og Halske mekanisk sikringsanlæg af nyere type. Afhængigheden mellem de to poster blev opnået ved hjælp af en manuel stationsblok. I den detacherede post, hvorfra der kun kunne aflåses sporskifterne 13 og 14, en transversal mellem hovedsporet og læssesporet, var der anbragt en trækbuk. Den detacherede post var normalt ikke betjent. Den blev kun betjent, når der skulle rangeres gennem den pågældende transversal. Så kunne stationsbestyreren ved hjælp af blokapparatet i kommandoposten give aflåsningen tilbage til den detacherede post. Her var det muligt at omlægge det ene håndtag på trækbukken, hvilket gennem trådtrækket låste sporskifterne op, så de kunne betjenes på pladsen. Når rangeringen var afsluttet, skulle den udsendte portør først restille sporskifterne på pladsen, aflåse dem fra trækbukken, og når håndtaget på trækbukken var i den rigtige stilling, kunne han nedtrykke blokknappen på blokapparatet og dreje på



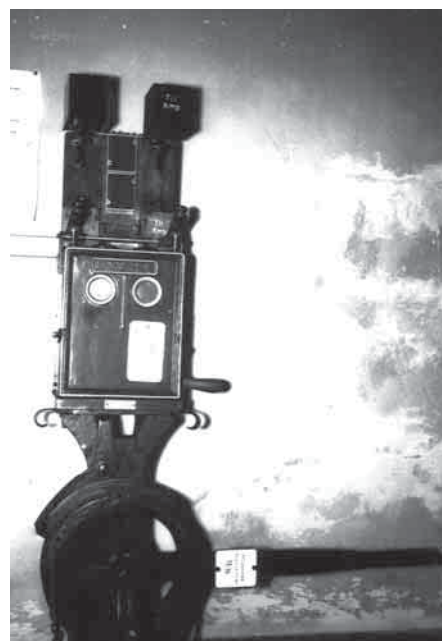
Den sydlige post i Ringe. Ved linieringningens klokkesignaler, som kunne høres på meldeklokken, kunne signalpasseren holde sig orienteret om togenes gang. Herunder trækbuk ved den nordlige post på Ringe station. Foto fra den 27. maj 1961.



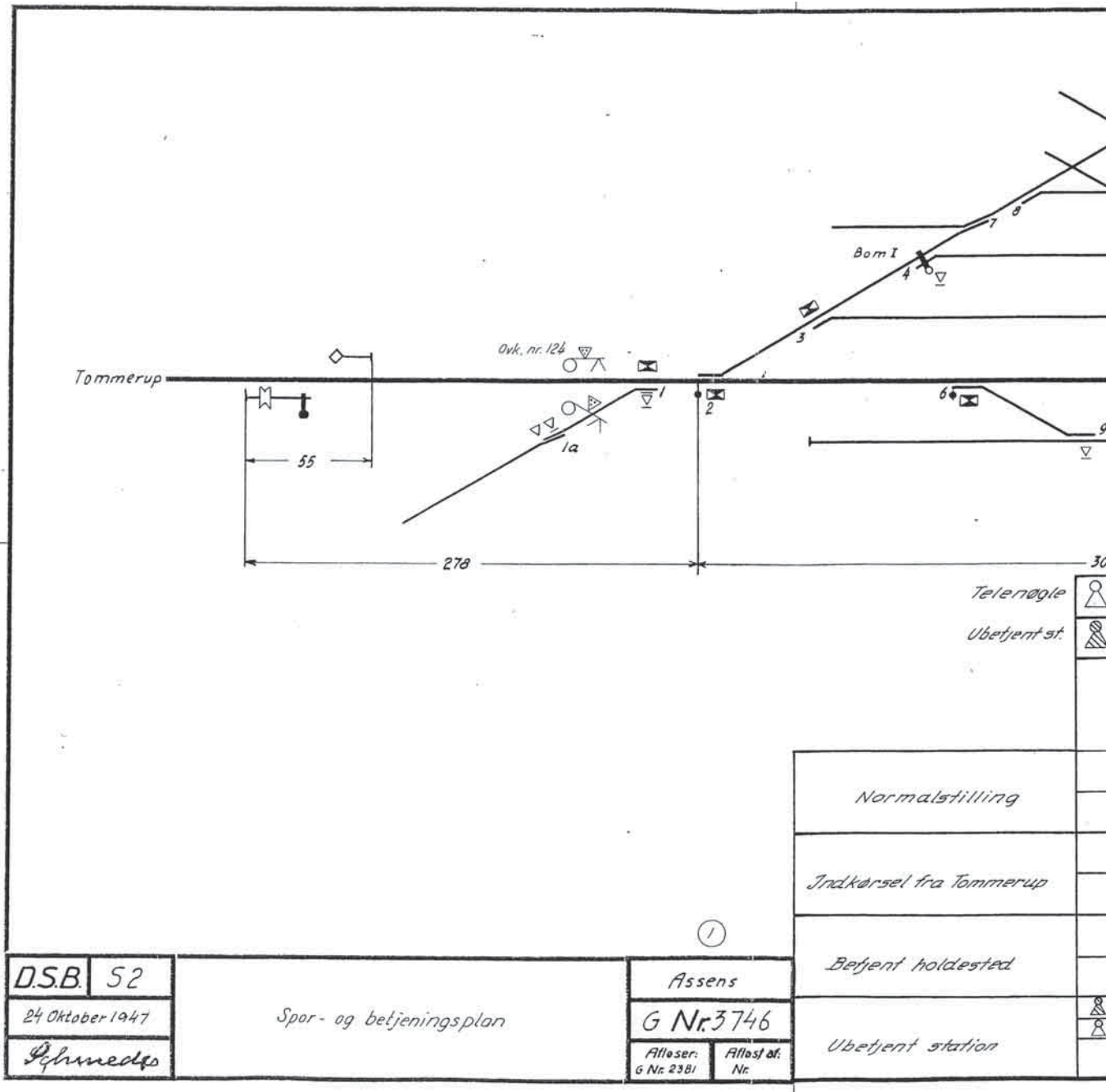
Trækbukken i post 1 i Nivå. Håndtaget på trækbukken kunne aflåse sporskifterne 13 og 14. Ved hjælp af blokapparatet kunne aflåsningen videregives til kommandoposten. Foto fra den 27. november 1957.

håndsvinget. Herved blev håndtaget låst, og feltet i blokøjet på blokapparatet skiftede til rødt. Samtidig skiftede blokapparatet i kommandoposten til hvidt. Nu kunne stationsbestyreren se, at der var modtaget aflåsning fra den detacherede post. Herefter kunne der igen fra kommandoposten stilles signal til de togveje, hvori sporskifterne 13 og 14 indgik.

Gennem mange år var der en del rangering i Nivå stations nordende. Der var mange vogne med produkter fra teglværkerne, som havde egen smalsporsbane mellem teglværket og læssevejen. Da den trafik efterhånden



Tj.ek.		Ekepl.nr.	
29/1/68	K.		
22/1/69	K.		
14/6/69	K.		
14/8/69	K.		
28/8/69	K.		
28/9/69	K.		
15/10/47	A.M.		
25/9/47	A.M.		



Assens

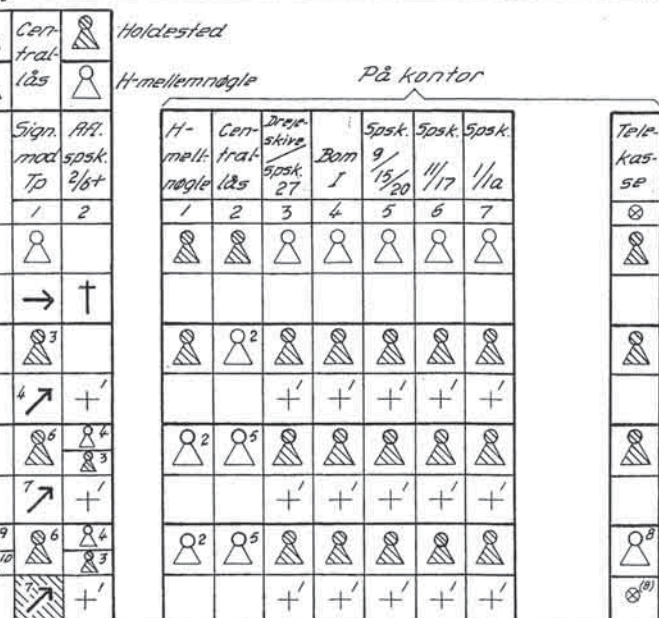
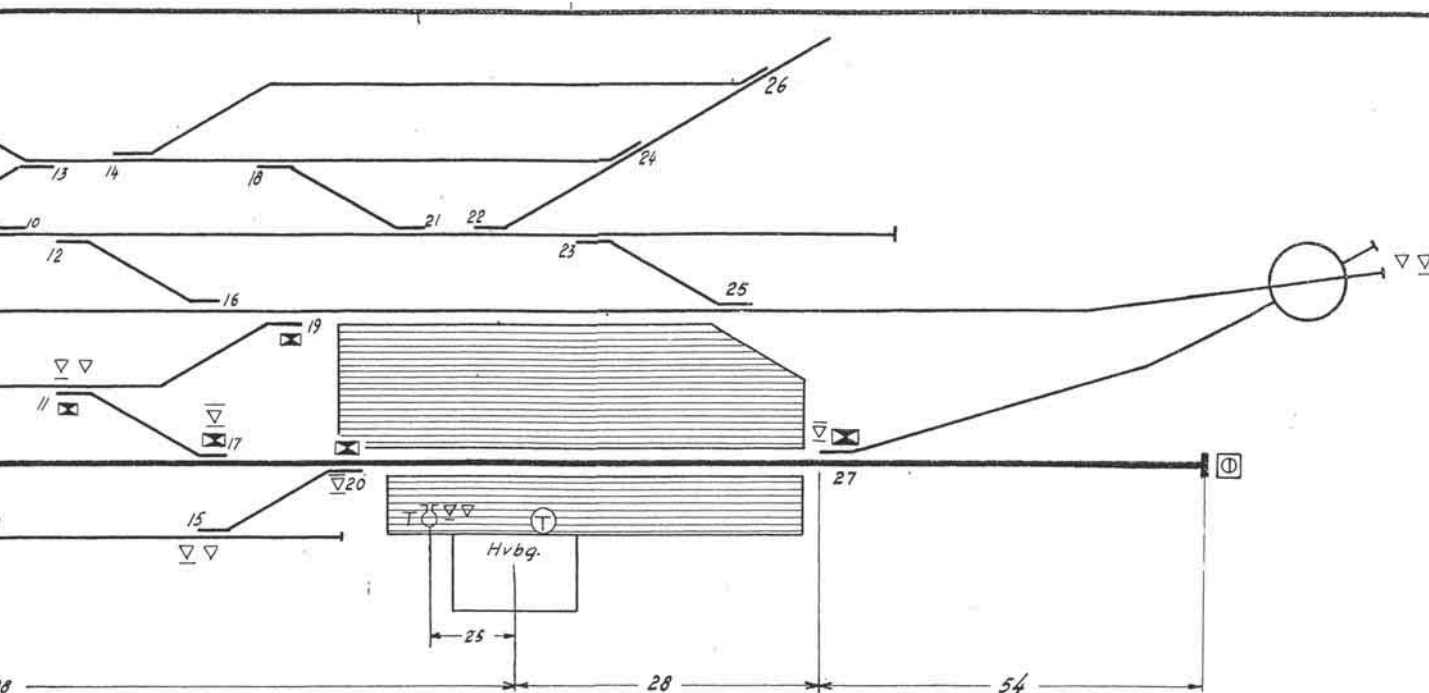
Herover ses sporplan for Assens station med tilhørende betjenings-skema. Trækbukken, som var anbragt på perronen, har to håndtag. Håndtag nr. 1 til betjening af indkørselssignalet, og håndtag nr. 2 til aflåsning af sporskifterne 2 og 6. En vandret pil i felt 1 angiver, at indkørselssignalet er i normalstilling. Pilen pegende skråt op til højre angiver, at håndtaget er omlagt, så indkørselssignalet viser „Kør“. Pilretningen svarer til togretningen. Korset i felt 2 ud for anlæggets normalstilling viser, at når sporskifteafslånings-håndtaget er i normalstilling, kan sporskifterne 2 og 6 omstilles på pladsen.

De skraverede symboler for et nøglehul angiver, at nøglen er låst. Det tilsvarende symbol uden skravering angiver at nøglen er frigivet. Heraf ses, at når anlægget står i normalstilling er sporskiftenøglerne frigivet. De kan altså udtages af centrallåsen på stationskontoret. Herefter kan rangerlederen medbringe nøglen til sporskifterne, låse disse op, og rangere på stationen. Det skraverede symbol i centrallåsens felt 2 viser, at i normalstillingen kan hovednøglen ikke udtages.

I betjeningsplanen er i skemaets enkelte felter angivet et nummer, vist med kursiv, som viser, den rækkefølge betjeningshandlingerne skulle udføres i.

Skal der stilles indkørsel i spor 1, er fremgangsmåde følgende:

- 1: Sporskifterne 1, 1a, 11, 17, 9, 15, 20 og 27 samt spærrebom 1 og drejeskiven aflåses i normalstilling. Nøglerne anbringes i centrallåsen. Endvidere aflåses sporskifterne 2 og 6 i normalstilling. Det sker fra trækbukken ved håndtag nr 2.
- 2: Når alle nøglerne er på plads i centrallåsen låses nøglerne inde, og det er nu muligt at udtage hovednøglen af central låsen.
- 3: Hovednøglen indsættes i trækbukken på perronen.
- 4: Når hovednøglen er på plads i trækbukken, og når sporskifterne 2 og 6 er aflåst, kan signalhåndtaget, håndtag nr. 1 omlægges, og indkørselssignalet bringes til at vise „Kør“.



- 5) Holdestedsnøgle indlæses i stationens pengeskab, jfr. instruks for kørsel mellem Tommerup og Assens.
- 8) Telenøglen omdrejes og udtages af telekassen, hvorved S- og M-ledn. afbrydes i kontoret, og M-ledn. tilkobles telefon anbragt udvendig på stationsbygningen. Bom tableau i telekasse slukkes.
- 9) Telenøglen indsættes og omdrejes i nøglelås på trækbuk og læser signalet i "Kør" stilling.
- 10) Nøgle for ubefjert st. udtages af nøglelås på trækbuk og indlæses i stationens pengeskab jfr. instruks for kørsel mellem Tommerup og Assens.

GNr 3746

ophørte, blev læssesporene i Nivå ofte brugt til udsætning af tomme svenske vogne, som der ikke var overførselskapacitet til på Helsingør – Helsingborg overfarten. Vognene kom i særtog fra Københavns Godsbanegård. Efter ankomst til Nivå station rangerede toget ud i stationens nordende, herfra blev toget delt med et træk til hvert af de to læssespor. Her måtte vognene så vente, til der var overførselsmulighed i Helsingør.

Møldrup

Møldrup station havde en trækbuk. Den var placeret på perronen foran stationsbygningen. Fra trækbukken kunne de to indkørselssignaler betjenes. En vintermorgen, hvor stationsbestyreren var ved at gøre klar til godstogets komme fra Viborg drillede trækbukken. Trådtrækket var så overiset, at han ikke kunne omlægge håndtaget. Det var der råd for. Stationens ekstraarbejder, som

absolut ikke hørte til de mindste, satte sig ovenpå håndtaget, hvorefter det faldt i hak. Toget kom, og efter toget var blevet ekspederet på stationen, ville stationsbestyreren tage signalet tilbage. Det skete til stationsbestyrerens store overraskelse næsten helt af sig selv. Både trådtræk og signal var så overiset, at signalarmen kun havde bevæget sig lidt. Der var derfor et voldsomt spænd i trådtrækket. Så nu slog håndtaget stærkt tilbage. Stationsbestyreren fik en på skrinet, så det ene øre var tæt på at blive revet af!

Svingbukken

Svingbukke har der været mange af, både nye og gamle, og såvel med som uden centralsikring. Håndtagene betjenes her ved sving, der er anbragt i lodret plan, parallelt med svingbukkens længderetning. Hvert enkelt sving har en grundstilling, som svarer til håndtaget lodret nedad, men da svingets bevægelse er

en omdrejning, vil et omlagt håndtag også have håndtaget lodret nedad. For at kunne skelne, om håndtaget er omlagt eller ej, var håndtagene udstyret med en indikatorpil eller et tableau. Afhængigheden mellem sporskifter og signaler kunne skabes ved nøglelås i svingbukken eller ved egentlige sporskifteafslåningshåndtag.

Svingbukke forekom både på Statsbanernes hovedbaner og sidebaner. På hovedbanerne blev anlægstypen oftest brugt til mindre ekspeditionssteder, billetsalgssteder, holdepladser og sidespor. På strækninger med hastigheder over 75 km/t var der også fremskudte signaler. På sidebanerne blev anlægstypen brugt til ekspeditionssteder af alle størrelser. På stationer med og uden krydsningsspor. Som hovedregel var der indkørselssignaler, samt aflåste sporskifter. Fremskudte signaler, udkørselssignaler, rangersignaler forekom også, men ikke så hyppigt.



Ole Linå Jørgensen



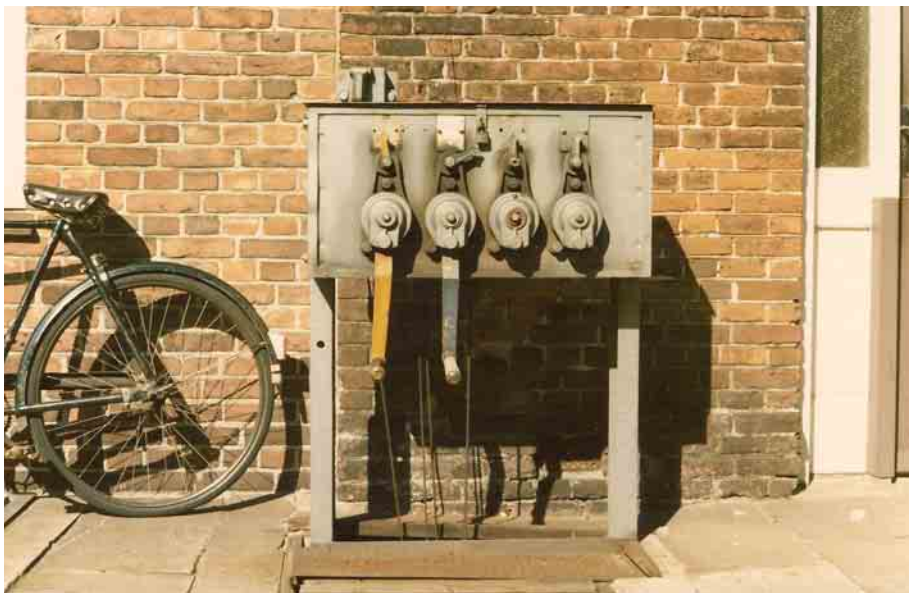
Ole Linå Jørgensen



Ole Linå Jørgensen

Signalerne for Grenaa station. Til venstre det fremskudte signal og i midten indkørselssignalet for indkørsel fra Trustrup. Til højre rangersignalet inde på stationen.

Herunder svingbukken i Grenaa. Det gule håndsving til venstre er til betjening af indkørselssignalet. Håndsvinget til højre er til betjening af rangersignalet. Tjenestecyklen til venstre i billedet blev brugt, når indgangssporskiftet skulle omstilles.



Ole Linå Jørgensen

Grenaa

Grenaa havde i årtier et sikringsanlæg udformet som en svingbuk. Nøglen til indgangssporskiftet fra Ryomgård kunne kun udtages af sporskiftet, når dette stod til spor 1 eller spor 2. Når nøglen var udtaget, var sporskiftet aflåst. Når nøglen var indsat i svingbukken, kunne indkørselssignalet fra Ryomgård stilles på „Kør“. De øvrige sporskifter, og dem var der adskillige af i Grenaa, var aflåst med hængelås, så der var ikke centralsikring. Der var ikke nogen teknisk sikkerhed for, at når der var stillet signal, var togvejen også indstillet til et af de to togvejsspor. Teoretisk kunne der vises signal „Kør“ ind til pladsen.

I den ende af stationen, som var modsat strækningssporet mod Ryomgård, var der et rangersignal. Det skulle, når det viste „Ran-

gering forbudt“ dække togvejssporene mod kørsel fra pladsen i denne ende af stationen. Indkørselssignalet havde også et fremskudt signal. Dette kunne dog ikke betjenes, men kun vise „Hovedsignalet viser stop“.

Grenaa havde tidligere en betydelig trafik. Der var togene til og fra Århus, og en del af togene fra Randers kørte helt igennem til Grenaa. Ebeltoft - Trustrup Jernbanes tog blev også gennemført til Grenaa, og så var der endelig godstogene. Dem var der en hel del af. Dansk Nordisk Kvælstoffabrik havde et omfattende sidesporsanlæg, og der var også mange vogne til og fra læssevejen og havnen. Derfor forekom det jævnligt, at der var „skarp krydsning“ med kun et minut mellem et ankomende og et afgående tog i Grenaa. Så skulle det gå stærkt med at få signalet taget tilbage, udtage sporskiftenøglen, af sted til sporskiftet, omstille dette, tilbage

med nøglen, hvorefter der kunne gives afgang til det andet tog.

Frederikssund

Frederikssund havde i sin storhedstid tre lange perronspor, perrontunnel og vejunderføring. Endvidere centralsikring, samt såvel ind- som udkørselssignaler. Stationen havde både ubetjentordning og holdstedsordning. Der kunne stilles indkørsel fra Ballerup i spor 1 og 3, samt udkørsel fra de samme spor mod Ballerup. Håndtaget for udkørselssignalerne skulle drejes en omgang til den ene side for at få udkørsel fra spor 1, og til den anden for at få udkørsel fra spor 3. Spor 2 var tidligere blevet benyttet af togene på Midtbanen. Sporskifterne var centralaflåst fra svingbukken, men skulle omstilles på stedet. Håndtaget for aflåsning af indgangssporskiftet skulle drejes en omgang til den ene side for at aflåse til spor 1, og en omgang til den anden side for at aflåse til spor 3. På siden af svingbukken var anbragt togvejshåndtag. Fremgangsmåden var så, at skulle der stilles indkørsel fra Ballerup i spor 1, skulle sporskiftet først være retstillet, herefter kunne det aflåses fra svingbukken, derefter skulle togvejshåndtaget for tog fra Ballerup til spor 1 omlægges, og endelig kunne der stilles signal. Når toget så var ankommet, skulle signalet tages tilbage, togvejshåndtaget sættes i normalstilling, og sporskifterne kunne oplåses og derefter kunne de omstilles. Det skulle alt sammen ske i den rigtige rækkefølge, og håndsvingene skulle drejes til den rigtige side. Eller kunne man ikke få apparatet til at makke ret! For en afløser, der ikke var fortrolig med apparattypen, kunne det godt drille.

Oddesund

Ved Oddesundbroens åbning i 1938 ophørt færgefarten over Oddesund, og der var ikke

mere brug for de to oprindelige færgestationer. Oddesund Syd blev nedlagt, og i Oddesund Nord blev der indrettet station i en af Statsbanernes eksisterende bygninger. Samtidig fik stationen et nyt sikringsanlæg med en svingbuk som centralapparat.

Sikringsanlægget havde to funktioner, dels skulle det centralsikre krydsningsstationen Oddesund, og dels skulle anlægget sikre Oddesundbroen, som var oplukkelig. Til brug for den sidste funktion var der opstillet udkørselssignaler på Oddesund station i retning mod broen, (mod Struer). Fra Struer var indkørselssignalet til Oddesund station opstillet syd for broen. Sikringsanlægget i broposten og på stationen var i afhængighed af hinanden, således at der kun kunne stilles signal, når broen var lukket og forriglet, (låst). Var broen frigivet for oplukning var de nævnte signaler spæret i stilling „Stop“.

Oddesund station kunne ikke stilles til ubetjent, så den var betjent fra tidlig morgen til sen aften. Om morgenen var første tog gods- og posttoget til Thisted, det passerede stationen kl. 5.33. Dagens sidste tog på hverdage var lyntoget Uldjyden til Thisted. Det passerede kl. 23.28. Når dette tog var nået til Hvidbjerg og stationsbestyreren havde fået en tilbagemelding derfra, kunne han skrive fratrædt i telegramjournalen og gå hjem.

Da indkørselssignalerne ikke kunne vise signal „Kør igennem“, men kun „Kør“,

Udkørselssignal for spor 1 mod øst i Frederikssund den 22. maj 1970. Signalet betjentes via trådtræk fra svingbukken (herunder). Trådtrækket forløb ved dette signal i en trådrænde, fordi trådtrækket blev ført under sporene 2 og 3. Fra udkørselssignalet for spor 3 løb trådtrækket for begge signaler over jorden. Trådtrækket løb her på nogle trisser, der var anbragt på standere.

Svingbuk i Frederikssund. De gule håndtag til højre er til betjening af signalerne. Midt i apparatet er håndsving til sporskifteaflysning placeret, se nærbilledet herunder. Til venstre var tidligere håndsving til betjening af signalerne for Midtbanen. Foto fra 23. juni 1974.



Gunnar W. Christensen



Gunnar W. Christensen



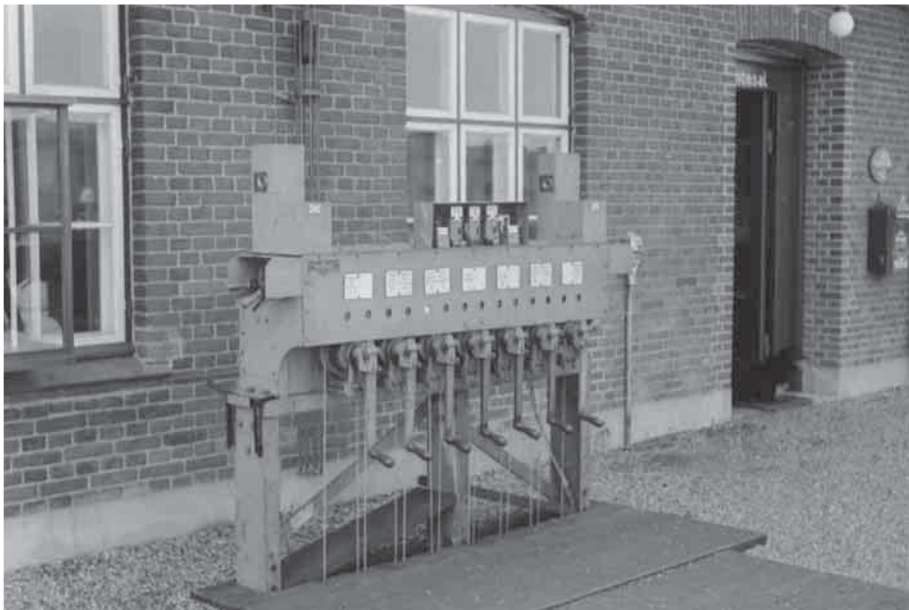
Hemming Pedersen

Stationsbestyreren i Oddesund har vist håndsignal „Kør igennem“ til toget. Det skete ret ofte. Kun halvdelen af togene på Thybanen standsede på den lille station. Bygningen i baggrunden er den oprindelige stationsbygning fra færgefartens tid. Foto fra 1968.



Lars Kanstrup

Svingbuk på Oddesund station. Foto fra maj 1938, hvor Oddesundbroen og sikringsanlægget netop er taget i brug. På muren på stationsbygningen ses meldeklokken til modtagelse af signaler om linieringning.



James Steffensen/Arkiv DMJK

skulle stationsbestyreren ved gennemkørende tog ud på perronen og med to grønne flag vise håndsignal „Kør igennem“. Når det var mørkt, skulle der vises to grønne lys mod toget.

Stationen havde krydsningsspor og læsespor. Krydsninger var der nu ikke mange af. I stationens sidste år var der en krydsning om dagen. Stationen blev nedlagt i 1970.

Aabenraa

Aabenraa station var forsynet med en svingbuk. Der kunne kun stilles signal til perronsporet, spor 1. Det var muligt, når nøglerne til de aflåste sporskifter var indsat i apparatet. Det fungerede for så vidt udmærket. Men i Aabenraa var der tidligere en ret omfattende trafik af godstog med kvægvogne til eksportmarkedet på havnen. Når et sådant godstog skulle ind på stationen, passede det ofte med, at der holdt et persontog i perronsporet, derfor skulle godstoget rangeres ind. Det skulle finde sted flere gange dagligt, og da reglerne dengang var sådan, at en indrangering skulle ske ved, at en fra stationen udsendt portør skulle hente toget ved indkørselssignalet, hvorfra toget skulle indrangeres, var det en noget besværlig procedure. Men det var der råd for. I Aabenraa opfandt man en særlig lokal signalgivning:

Når signalet var stillet på „Kør“ og bommene ved overkørslen ved stationen var rullet ned, betød det „Kør“ til spor 1.

Når signalet stod på „Stop“ og bommene var rullet ned, betød det „Kør“ til spor 2.

Når signalet stod på „Stop“ og bommene ikke var rullet ned, betød det „rigtig Stop“!

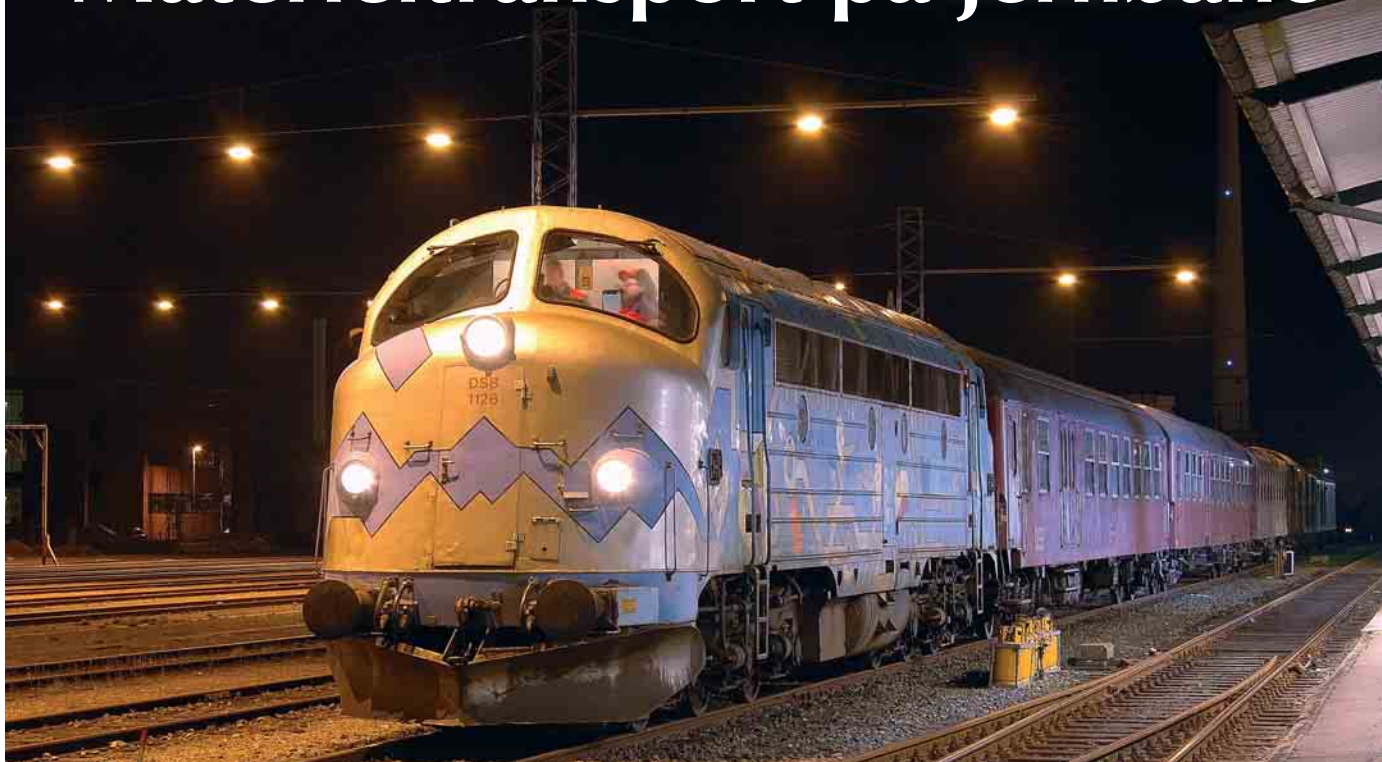
Ordningen var ikke helt efter bogen, men fungerede trods det ganske udmærket. Undtagen når en fremmed fyrbøder var på afløsning på banen. Han slog syv kors for sig, når han så lokomotivføreren uden at blinke kørte et godstog forbi et signal på „Stop“.

Svingbuk i Aabenraa. Til højre for svingbukken ses bomspillet til betjening af bommene ved overkørslen.



Niels Erik Jensen

Materieltransport på jernbane



Materieltoget efter omløb i Esbjerg den 6. april 2008 om aftenen. Oprangering MY 1126, BD 029, Bn 75, CL 1589, HD 38057, EA 6001 og P 817. Til højre Qr måler. Anvendes til måling af hjulprofil.

Af Henrik Bang Jensen

Dansk Jernbane-Klub flytter med jævne mellemrum rundt på det ikke reviderede jernbanemateriel. Noget materiel må p.g.a. tilstanden ikke transporteres på jernbane, og køres derfor på blokvogn ad landevejen. Andet materiel må køre på banen, men kun under specielle forhold. Denne artikel giver et indblik i det store arbejde, som er forbundet med planlægning og udførelse af disse materieltransporter.

Materielgodkendelse og planlægning

Dansk Jernbane-Klub lejede i 2004 af DSB sporet i den tidligere stykgodshal i Holstebro. Vi forventede på det tidspunkt, at det ville være et lejemål af kortere varighed, men det er jo bedre, at materiellet står under tag end at det står under åben himmel, udsat for hærværk samt vind og vejr. I slutningen af 2007 stod det imidlertid klart, at DSB ville afhænde lejemålet til anden side, og DJK skulle derfor fjerne det materiel, som stod i hallen.

Et spørgsmål var, hvor vi skulle placere det hjemløse materiel, som holdt i stykgodshallen. DJKs vognhal i Marslev er fyldt, og der er ikke meget ekstra sporplads i Marslev. Der vil endnu gå et år eller mere, inden hal 2 i Marslev står klar til brug.

Vi var derfor et par stykker, som kørte det meste af Jylland tyndt for at finde et passende sted at stille materiellet. Vi havde tidligere været på tur, samt spurgt firmaer med sidespor om det var muligt at leje plads her. Resultatet blev, at det eneste realistiske sted at placere materiellet var i Marslev. Selv om det ville gøre det vanskeligt at flytte rundt på materiellet i Marslev, ville det have den fordel, at vi ikke skulle bruge energi og penge på endnu en flytning, når hal 2 står klar i Marslev.

Næste spørgsmål der skulle tages stilling til var, hvilket materiel der skulle med til Marslev. DJK havde nemlig to lejemål i Holstebro, dels det opsagte lejemål i stykgodshallen, dels Jysk Veterantogs lejemål i remisen. Følgende materiel stod i Holstebro: CL 1589, EA 6001, HD 38057, Za 99 317, Za 99 548 samt D 825.



Vi besluttede dog at få alt materiel synet til transport, og hvis der var materiel, som ikke kunne godkendes til transport, kunne det blive i Holstebro remise. Materielsyn udføres normalt af en værkfører med kendskab til ældre materiel, og som samtidig er ansat ved en kommerciel jernbane. Vi fik truffet aftale med Steen F. Larsen i Århus. Steen er en meget travl mand, men det lykkedes da at få ham til Holstebro for at gennemgå materiellet samt foretage de opmålinger som Trafikstyrelsen kræver. Konklusionen på synet var, at al materiel kunne godkendes til transport med 40 km/t. På basis af synsrapporten er det operatøren, som ansøger om tilladelse til transport hos Trafikstyrelsen. Operatøren er den (veteran)bane, som skal forestå transporten på jernbanen. Trafikstyrelsen blev ansøgt om tilladelse til transport af materiellet fra Holstebro via Vejle til



Henrik Bang Jensen

bing. Trafikstyrelsen skulle nu ansøges om tilladelse til transport ad denne alternative rute. Denne tilladelse kom hurtigt.

Samtidig arbejdede Banedanmark med at få lavet et udkast til en køreplan. Udkastet så meget fornuftigt ud, men det skulle også godkendes i de enkelte fjernstyringscentraler hos Banedanmark. Under godkendelsesprocessen fik Veterantog Vest (VtV) et særtog i forbindelse med Skjern bys 50 års jubilæum, så man skulle på samme dag køre en del særtog til og fra Skjern. Jysk Veterantog, som var operatør på DJKs materieltransport, blev kontaktet af VtV, idet der ikke var plads til begge tog på den vestjyske længdebane. Der kom hurtigt en idé om at køre de to tog i ét og samme tog. Dette var muligt, idet der på turen mod Holstebro kun blev medtaget revideret materiel i form af bremsevogne. Det betød så, at DJK materieltoget mod Holstebro skulle være personførende mellem Ølgod og Skjern, samt VtV skulle være operatør på denne strækning. Dette forslag blev videregivet til Banedanmarks trafikplanlægning, og her var man imponeret over den kreativitet, der blev udvist i veteranbanekredse. Der blev lavet godkendelser for de to tog, hvilken blev godkendt hos de berørte fjernstyringscentraler.

Ud over toganmeldelser er planlægning af rangering samt togets oprangering også vigtig. På det offentlige jernbanenet må der ikke køre tog, som har en bremseprocent på under 50. Det gamle materiel, som skal transporteres, må ikke medregnes som bremsende, så afhængig af hvor meget det vejer skal der medtages et antal bremsevogne. Det viste sig at vi kunne nøjes med tre bremsevogne. Vi skulle også lige have opmålt sporet i Ølgod for at finde ud af, om vi kunne ankomme i spor 2 og rangere over på VtVs tog i spor 1 uden at komme ud over rangergrænsen. Efter opmåling viste det sig, at der var 10 meter at give af, dvs. operationen kunne gennemføres.

For at begrænse rangeringen blev det besluttet at VtVs MT skulle gå bagest i toget fra Ølgod til Skjern. Jvf. sikkerhedsreglementet skal ikke arbejdende trækraftenheder gå op til maskinen, med mindre anden ordre foreligger. Så VtV udarbejdede en "anden ordre" om, at MT 152 gik bagest i toget.

En af de andre store planlægningsopgaver var rangeringen i Holstebro. Vi vidste hvor materiellet var placeret, og hvor vi ville have det. Problemet var bare, at mange af sporskifterne i Holstebro var aflåste med låsebolte og derfor ikke kunne anvendes. Nå, der blev lavet aftale med en Banedanmark-medarbejder, som kunne efterse, opsmøre samt oplåse relevante sporskifter. Det er i øvrigt ikke noget man bare får lov til. Det kræver adskillige telefonopringninger og træk på gode forbindelser. Desuden blev der lavet en plan for rangering i Holstebro, indeholdende en håndopdateret sporplan med angivelse af nuværende sporlængder samt hvilke spor som kunne benyttes.



Søren Jakobsen

Personførende tog i Ølgod den 5. april 2008. Oprangering MY 1126, BD 029, Bn 75, P 817, Au 253, BHL 401 samt MT 152. Til venstre, samme tog set bag fra.

Marslev. Trafikstyrelsen svarede forholdsvis hurtigt tilbage – med godkendelse af alt materiel til maksimalt 40 km/t.

Nu skulle vi så beslutte, hvilket materiel som skulle blive i Holstebro remise, samt hvilket der skulle med til Marslev. Det viste sig, at CL vognens Qr mål var på grænsen af det tilladte, så Trafikstyrelsen ville kun tillade transport til Marslev, hvorefter hjulene skulle afdrejes. CL vognen skulle derfor med i transporten. Qr mål siger noget om hvor skarp hjulets flange er, og dermed hvor stor risikoen er for at opskære sporskifter.

Den „nye“ ølvogn Za 99 548 havde DJK udlånt til Veterantog Vest, som lejede remisens spor til opbevaring af denne. Derfor skulle den også blive stående. I forbindelse med klargøring af materiellet til transport, besluttede vi at opmåle den præcise sporlængde i Holstebro remise. Vi vidste, at der kunne stå en B-vogn, men den egentlige længde kendte vi ikke. Det viste sig nu, at der lige præcis var plads til de to ølvogne samt D-maskinen. Der blev målt adskillige gange, og den var god nok. Der var 10 cm at give af.

I forbindelse med klargøringen havde vi udviklet lidt specialudstyr, samt lånt en kompressor til at lave tæthedsprøve på de vogne vi skulle transportere. Alle vogne kunne klare en tæthedsprøve. Vi havde dog medtaget bremseslanger, hvis det blev nødvendigt.

Buffer, træktøj og lejer blev kontrolleret samt opsmurt. Materiellet blev desuden grundigt gennemgået for defekter og løse dele. Der blev ikke konstateret problemer.

Materiellet var nu klar til at blive afhentet, hvilket nærmest er den nemme del af opgaven. Den svære er planlægningen samt at skaffe personale, idet der skal bruges en hel del, og de skal have forskellige kompetencer. Endvidere arbejder alle gratis, så det foregår i fritiden. Selve transporten inklusiv klargøring og afslutning varede ca. 24 timer.

Trafikplanlægning

Parallelt med materielklargøringen var der gang i trafikplanlægningen. Efter der var fundet en dato, hvor der kunne samles personale, og hvor det var realistisk at godkendelser m.v. kunne være på plads, blev Banedanmark kontaktet med henblik på at få lavet et udkast til en toganmeldelse. Da datoen for transporten var blevet fastlagt til weekenden den 5. og 6. april 2008, vidste vi godt at der kunne blive problemer med at køre et 40 km/t-tog på strækningen mellem Vejle og Fredericia p.g.a. den netop påbegyndte sporombygning. Det viste sig da også hurtigt, at det var umuligt at få en kanal på denne strækning. Da vi ikke kunne trække transporten til efter sporarbejdet, var eneste mulighed at køre ad den Vestjyske Længdebane dvs. Esbjerg, Skjern og Ringkø-

Små to uger før transporten skulle finde sted, var al planlægningen på plads, og vi kunne slappe lidt af og gennemtænke det hele endnu en gang for at se, om der var noget vi havde glemt. De omkring 20 sider med togammeldelser, rangerplaner, materieldata, tjenesteliste og Trafikstyrelsens godkendelse var udsendt til relevant tjenestegørende personale. En lille uges tid før transporten skulle finde sted, var der en af personalet som desværre måtte melde fra, men med noget omfordeling lykkedes det at have alle poster besat. Nå ja, i ugen op til transporten var der også en som konstaterede, at sidesporet i Marslev var spærret p.g.a. udskiftning af sveller. Banedanmarks gruppeleder i Odense blev kontaktet, idet sidesporet ikke må spærres uden at DJK informeres. Sporet var dog kun spærret i dagtimerne, så det burde ikke give problemer for materieltransporten. For at være helt sikker aflagde vi et besøg hos banearbejderne dagen før materieltransporten, og de ville sikre, at sporet var åbent i weekenden. Desuden var de glade for, at en MY ville køre over sporskiftet med de nye sveller, idet det så kunne blive trykket rigtig godt på plads.

Gennemførelse af transporten

Nu oprandt „den store dag“, eller rettere dagen før, hvor nogle tog til Padborg for at klargøre de tre vogne som skulle med i toget som bremsevogne. Der blev ladet på vognene, slutlys blev kontrolleret, samt diverse værktøj blev fundet frem til turen.

Det var så rimelig tidligt på hovedet i „seng“, dvs. en B-vognskupé, for der var et par hårde dage i vente. Næste morgen var der en del rangering, som skulle sikre, at vognene kørte i den ønskede rækkefølge. Rækkefølgen var dels vigtig af hensyn til sporpladsen i Holstebro, dels vigtig for at give direkte overgang mellem Bn-vognen, hvor der var varme, og BD-vognen, hvor der kunne soves for ikke tjenestegørende personale. Efter rangeringen var det tid til morgenmad med friskbrygget kaffe inden afgang klokken 9:26. Det gik fint mod Lunderskov, hvor der var omløb. Inden afgang mod Esbjerg skulle vi i Lunderskov have en P4-lytter med i førerrummet på MY 1126. Vi var for noget tid siden blevet kontaktet af DR P4s „Søndag i farver“ for at høre, om vi kunne hjælpe med at opfylde en lytters ønske om en førerrumstur i en MY. Efter vi havde checket reglerne svarede vi ja, og førstkommande lejlighed var materieltoget. Der var i tjenestelisten opsat 2 sikkerhedsuddannede til betjent førerrum, endvidere var der udarbejdet førerrumstilladelse for Jørgen Christensen, som lytteren hed. Det skal understreges, at vi normalt ikke medtager civilister i førerrum. I forbindelse med P4-udsendelsen kom der nogle henvendelser, men disse blev afvist.

Fra Lunderskov gik det i fin stil mod Esbjerg, hvor der igen var omløb. Efter omløb og bremseprøve i Esbjerg var det af sted mod Ølgod, hvor vi skulle sammenkøbes med VTVs tog. På turen mod Ølgod blev der nydt



Søren Jakobsen



Søren Jakobsen

Rangering i Holstebro den 5. april 2008, hvor D 825, Za 99 317 og Za 99 548 blev placeret i Holstebro remise. Materielet blev hjemløs, da stykhuset i Holstebro er blevet solgt. Der er planer om at føre det tilbage til sit tidligere udseende dog med en glasvæg ved perronen.

Materieltoget afventer krydsning i Ulfborg



Søren Jakobsen



CL 1589 under konservering i Marslev den 6. april 2008. Vognen skal stå udendørs, indtil den ny vognhal står klar om et par år - der er simpelthen ikke mere sporplads i den nuværende hal! Herunder CL 1589 umiddelbart efter ankomsten til Marslev, før den pakkedes ind.

endnu en kop friskbrygget kaffe. Vores nye kaffebrygningsudstyr, eller rettere resultatet af dette, var meget populært blandt personalet!

Efter ankomst i Ølgod blev der hurtigt rangeret over på VtVs tog, bremsearten blev omstillet fra R til P, af hensyn til togets nye sammensætning. Der blev afholdt bremseprøve og lavet ny bremseseddel. Hastigheden skulle også reduceres til 90 km/t, som er den maksimale tilladte for MT'en. Ja, så var der også tid til et par billeder af det noget specielle tog, på den vestjyske „landstation“.

Nogle af passagererne ville gerne køre med postvognen i stedet for VtVs vogne. Det

kunne vi dog ikke tillade, men i stedet blev de henvist til Bn-vognen, en vogntype som er helt ukendt i det vestjyske. VtV havde lige haft personaleskift, så alt det personale som ikke længere var tjenestegørende, skulle selvfølgelig op i BD-vognen, som gik lige efter 1126. En gammel MY har jo en herlig lyd!

Efter ankomst til Skjern blev togene igen skilt ad, passagererne forlod vores tog, bremsearten blev stillet tilbage til R og ny bremseseddel blev lavet. Det tog lidt længere end de to minutter, som var afsat til formålet.

Nå, MY'en fik noget at leve af ved afgang fra Skjern og alle var glade! Vi ankom også i Holstebro til tiden. Rangeringen i Holstebro gik efter planen. Holstebro er ikke verdens

nemmeste sted at rangere og med en overkørsel i hver ende, pakhus ved spor 1 og remise ved spor 3 og ingen andre muligheder for omløb end gennem togvejsspor. De to FC-ledere, som havde vagterne på denne lørdag, var på forhånd taget i ed og div. rangerbevægelser var blevet gennemgået på forhånd, så al rangeringen gik som smurt, idet det var DJK som „bestemte“. En meget stor tak til Erik og Preben.

Vi var klar til afgang ca. to timer før planlagt, men der var også indlagt små fem timers ophold. Vi benyttede så lejligheden til at få noget at spise samt at afgå ca. en time før tid. For første gang i flere år var der udkørsel for et godstog fra spor 4. Det var lige før FC-lederen i Herning blev rørt, da han kom til at mindes de gode gamle dage.

Første stop var Vemb hvor vi skulle kontrollere lejer. Ingen problemer, så vi kunne fortsætte efter krydsning. I løbet af natten gik det stille og roligt ned langs vestkysten og mod Marslev med 40 km/t. Der var regelmæssige ophold for lejekontrol og krydsning. Tingene kørte bare som de skulle, lige indtil Marslev. I Marslev var der „stop“ på I-signalet. Der var ikke kontrol på sporskiftet mellem spor 1 og spor 2, vi blev derfor bedt om at lægge låsebolte på sporskiftet. Efter låseboltene var fundet nede i de mange nye skærver samt sat på sporskiftet, blev der indrangeret i spor 1. Herefter rangerede vi ud mod Nyborg og tilbage i spor 3, for at vente på at Bandedanmark fik folk ud at reparere sporskiftet. Vi benyttede lejligheden til at få noget frisk kaffe, samt få aflæst lidt dele, som ikke skulle med til Padborg.



Efter en lille time var sporskiftet meldt i orden, og vi kunne lave omløb samt placere HD, CL og EA vognene på pladsen i Marslev.

Efter bremseprøve var det af sted mod Padborg uden stop, nu med 120 km/t. I Padborg skulle der rangeres noget inden MY'en skulle tankes, og vi kunne lave den sidste oprydning i toget. Dieselforbruget for de 718 km var 1335 liter.

Vi var så nogle, der kørte i bil til Marslev for at få en times søvn, samt hjælpe med at få det „nye“ materiel overdækket og placeret passende på sporarealet. På hjemturen i bilen mod Sjælland var der en del trætte folk, som nok ikke var helt så friske til mandagens arbejdsdag, hvilket før er set.

Det store planlægningsarbejde samt en del af gennemførelsen udførtes af en lille gruppe DJK-medlemmer, som tæller Søren Bay, Hans Henrik Larsen, Poul Andersen og forfatteren. Endvidere har Banedanmarks trafikplanlægning gjort en stor indsats for at få lagt den bedst mulige køreplan, hvilket bestemt ikke er enkelt.

Selv om mange detaljer er udeladt, kan ovenstående forhåbentlig give et indblik i det store arbejde, som er forbundet med transport af ikke revideret jernbanemateriel. Når dette læses er den næste transport afsluttet og endnu en er langt i planlægningen. 📷

Øverst HD 38057 i Marslev. Indeholder bl.a. dele til D 825. I midten EA 6001 inden konservering i Marslev. Herunder rangering i Marslev med MT 155, EA 6001, CL 1589 og KFA 4.



Henrik Bang Jensen



Henrik Bang Jensen



Henrik Bang Jensen



Citytunneln

-en udfordring



Citytunneln/Perly Nordreg

Citytunneln er et jernbaneprojekt, som ikke bare omfatter Malmø, men også Øresundsregionen, hvor der om to år bliver skabt forbindelse til København via Øresundsbron. Projektet blev beskrevet i artiklen om status for projektet.

Af Erik B. Jonsen

Projekteringen af ombygningen af Malmø Centralstation, som udføres af Banverket Projektering, har været i gang længe. Tilbuddene fra de interesserede entreprenører skulle afleveres senest den 1. maj i år, og materialet har været under vurdering hen over sommeren, og hvem der vinder opgaven med tilpasningen af de nuværende spor med tilslutningen til sporene i Citytunneln offentliggøres omkring den 1. september.

Det er nu fastlagt, at Citytunneln indvies den 11. december 2010, et halvt år tidligere end beregnet, da det første spadestik blev taget i marts 2005. Den sidste kritiske del af tunnelarbejdet er færdigt i og med, at den sidste tværtunnel er fuldført. De heldigt gennemførte tunnelboringer og udførelsen af de store betonkonstruktioner, der er gået over al forventning, har gjort det muligt at ændre tidsplanen.

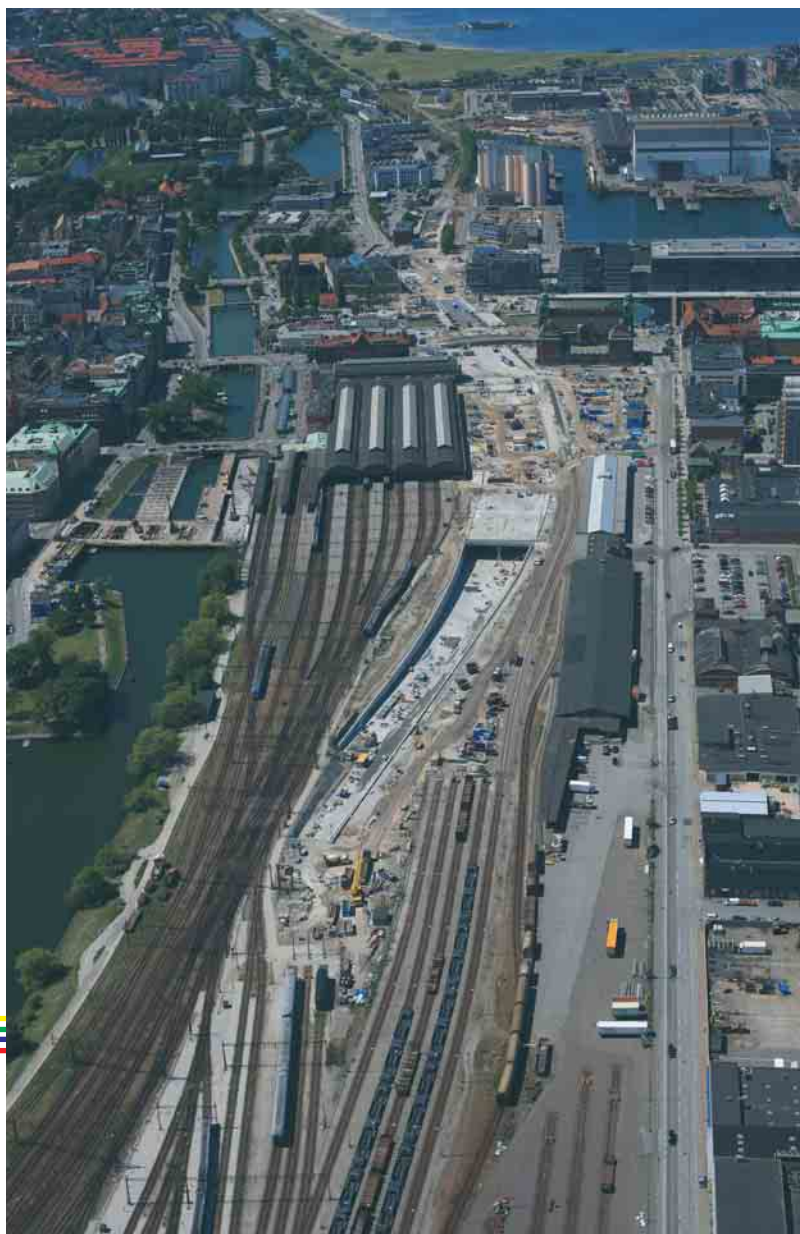
Nu forestår den store fælles udfordring for Banverket, Citytunneln, Jernhusen (ejer af bl.a. stationsbygningen), Skånetrafiken (og herunder operatøren DSBFirst), SJ AB og Malmø Stad, at få de mange brikker til at falde

på plads, så også ombygningen af Malmö C er afsluttet til den nævnte dag i 2010.

Malmö C forandres i hovedsagen på følgende måder. Parallelt med den nuværende centrale banegårdshal bygges en ny glasoverdækket hal, som både vil forbinde den nye underjordiske stationsdel (Malmö Central/Nedre) og de nuværende perroner med udgangen mod city (og bybussene), som i dag. For at give plads til opførelsen af glashallen, der indledes i oktober i år, afkortedes sporene 2-7 i den gamle banegårdshal i juli månedens anden halvdel. Arbejdet med glashallen fortsætter til slutningen af året 2009. I perioden august til december 2009 skal al trafik afvikles på sporene 2-7 (halvdelen af den nuværende sporkapacitet), medens lokalstationsdelen (sporene 8-13) lukkes successivt spor for spor for ombygning (perronerne forlænges til 240 m.). I 2010 skal *al trafik* så til gengæld afvikles på lokalstationens seks spor. Der vil i en periode være begrænset tilgang til opstillingssporene, idet sammentrækningen af sporene mellem Citytunnelns spor og de bestående skal foregå midt i den almindelige trafikafvikling. DSBFirst kan også se frem til en svær fødsel i forbindelse med, at selskabet overtager ansvaret for Øresundstrafikken i januar 2009.

Malmö Stad har ansvaret for en række anlægsarbejder i tilslutning til Centralstationens ombygning. Blandt dem kan nævnes etablering af en ny Suellsbron. Den er nu færdigbygget – 32 meter lang og består af fire brobaner: Én for biltrafik, to for cykler og gående samt – et kuriosum – én for sporet mellem Malmö C og

re berører Malmö og hele Sydsverige, men også
 abt en hurtig og effektiv forbindelse til Køben-
 evet i Jernbanen 1/2007 og her følger seneste



Citytunneln/Berry Nordeng

Malmö C set fra nordøst den 5. juni 2008. Overdækningen af Malmö Nedre og rampen op mod centralstationen er næsten færdig. I 2009 begynder operationen med at flette spor-, kørelednings- og signalanlæggene sammen, med omfattende trafikale følger medens det står på.

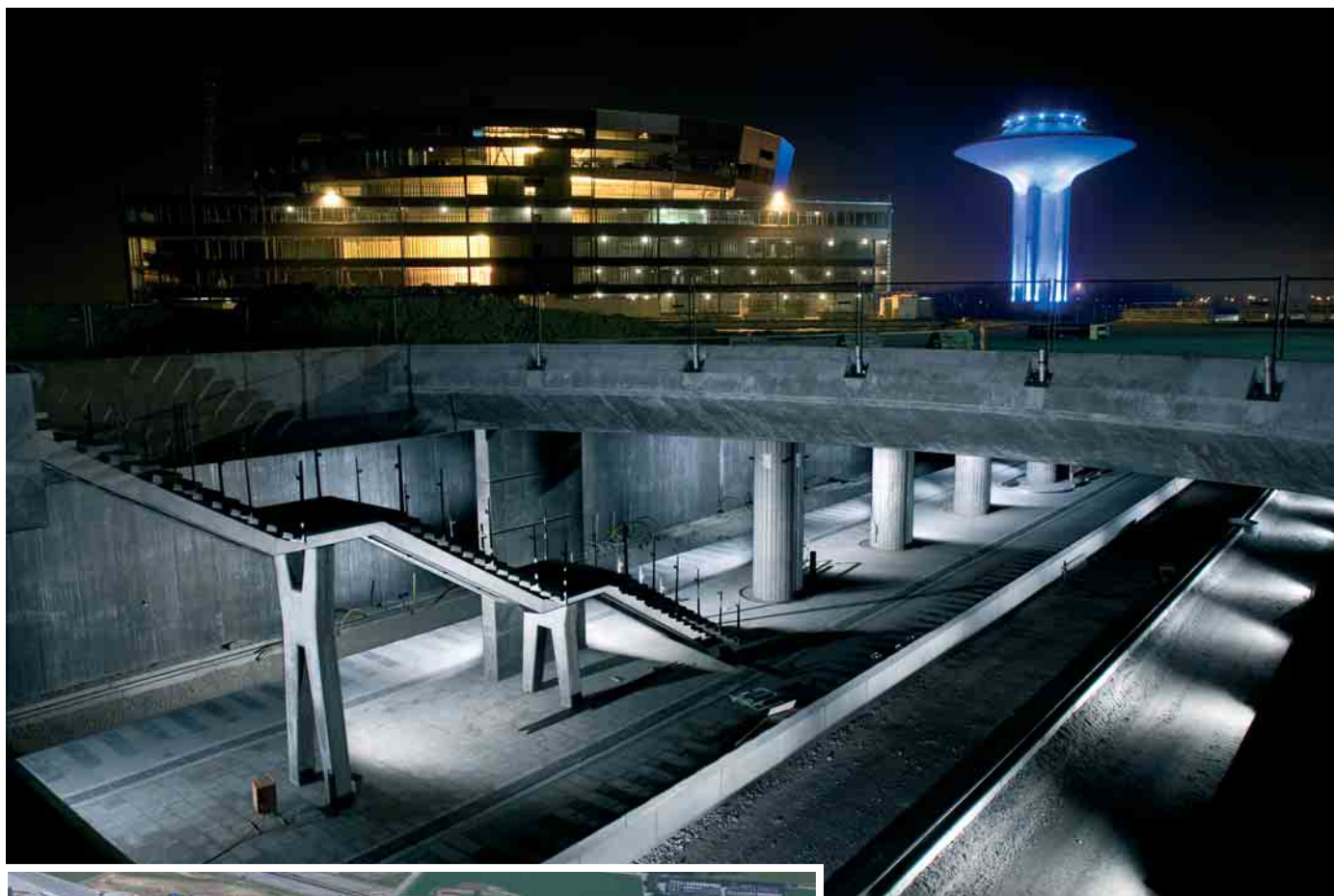
Limhamn, som trafikeres af Malmö-Limhamn Järnväg AB, der har koncession til godstrafik frem til 2016. Når sporet mod forventning bevares, er det mest af hensyn til sidesporene til diverse industrier langs banen, mindre af hensyn til kalkbruddet i Limhamn.

Tilslutningen af Citytunneln får også en afsmittende effekt på jernbanenetten uden for Malmö. Sjölanda-viadukten i stationens nordende, der er fra 1930'erne, skal rives ned og erstattes af en ny bro. Det vil tage 18 måneder med anlægsstart 1. september 2008. På Skånetrafikens Pågatågstationer skal i alt 50 perroner forlænges. Det arbejde indledes i år og skal være afsluttet i 2011. Lund Centralstation skal bygges om med start ved jule- og nytårstid 2008/09 og vil vare frem til juni, og i den periode vil kun fire af stationens syv spor være tilgængelige, medens perronerne gøres bredere og forsynes med rulletrapper og elevatorer. Når de trængsler er forbi, må der i tre uger i juli 2009 etableres enkeltspordrift Arlöv-Lund af hensyn til sporfornyelse på strækningen. Anlægget af 3. og 4. spor Malmö C-Arlöv foregår også på dette tidspunkt.

I januar i år kunne entreprenøren NCC aflevere betonkonstruktionerne, der udgør den fremtidige Hyllie Station, beliggende i en syv meter dyb udgravning bestående af to perroner (for fire spor) med tilhørende trapper og en overdækning, der er 180 m bred og 50 m lang, og som vil tjene den nye bydel Hyllie som torv – se „Jernbanen“, nr. 1/07, s. 32-38. Dobbeltsporet mod vest, som skal tilsluttes Øresundsbanen mellem dennes to spor, er etableret inkl. køreledningsanlæg. Sporet mod Vintrie, som er forbindelsen til Øresundsbanen østpå, er etableret som enkeltspor, men er forberedt for dobbeltspor. Tilslutningen til den bestående bane sker gennem en 110 meter lang tunnel under motorvejens vestgående kørebaner – allerede anlagt som en del af Øresundsforbindelsen. 2. sporet ville Malmö Stad selv have finansieret inden Citytunnelns åbning, men det godkendte den svenske stat ikke. Citytunneln-projektet har imidlertid selv nu fundet midler til at foretage denne udbygning. Ved Lockarp - øst for Malmö Syd Svågertorp Station – er det enkeltspor (forberedt for et 2. spor), der skal forbinde Øresundsbanen med banerne mod Ystad og Trelleborg, under anlæg.

Modsatte side øverst: Illustration af Malmö C's nye indgangsparti til glashallen fra vest, hvor ny forplads etableres.

Modsatte side nederst: Malmö C set fra sydvest den 5. juni 2008. Den ny Suellsbron ses i midten af billedet; sporet mellem Malmö C og Limhamn er under anlæg, og har nået Skeppsbron. Hullet nederst i billedet dækkes, når tunnelboremaskinerne er taget ud.



Citytunnel/Klas Andersson



Herover den nye Hyllie Station i den foreløbige rå betonudførelse med den nye Malmö Arena-bygning og Hyllie vandtårn i baggrunden i aftenbelysning. 16. januar 2008.

Citytunnel/Perry Nordens

Til venstre vue over Hyllie Station - øverst i billedet - med vendespor og den niveaufri udfletning af den foreløbige enkeltsporede forbindelse mod Svågertorp mod højre og den dobbeltsporede forbindelse til linjen til venstre mod Øresundsbron - set fra syd mod nord. 5. maj 2008. I „Jernbanen“, nr. 1/07, s. 33 er bragt et kort over strækningen.

Til højre:

Broer til baner og veje under anlæg ved Lockarp by - set fra øst mod vest. I billedets øverste højre hjørne ses det ny forbindelsespor fra Svågertorp under anlæg, som forgrener mod højre til Ystadbanen og mod venstre til Kontinentalbanen, der ses forløbe på tværs af billedet mellem Malmö (mod højre) og Trelleborg (mod venstre). Det krumme spor, der udgår fra Malmösporet, er den nuværende banelinje til Ystad.



Området ved den nye bydel Hyllievång med trafikpladsen i forgrunden, hvor Pildammsvägen och Annetorpsvägen skärer hinanden lige efter tunnelmundingen. Jernbanelinjen forløber gennem stationsområdet, forgrener sig i billedets midte ved bebyggelsen Vintrie til venstre mod Svågertorp og til højre ved bebyggelsen Bunkeflo, hvor dobbeltsporet tilsluttes (ved underføring af vestgæede motorvejskørebane og jernbanspor) i midten af den nuværende banelinje - mod Øresundbron, der skimtes i billedets øvre del. 5. maj 2008.





Tour de France med jernbane

Medens de internationale cykelatleter trampede i pedalerne Frankrig rundt sommeren 2007, foretog en gruppe svenske jernbanevenner plus undertegnede deres egen Tour de France med tog Frankrig rundt på 10 dage.

Af Bent Jacobsen

Til venstre CFV 413 sydvest for Troye på turistbanen „Chemin de Fer du Vivarais“ den 31. marts 1991 - et syn som stadig kan opleves i det imponerende landskab langs floden Doux.

Turen begyndte i København og gik først med nattoget til Köln, derfra med Thalys til Liège, videre med belgisk regionaltoget til Lille. I Lille besøgte vi den lokale sporvejsklubs store depot for gamle sporvogne og busser, og kørte også en tur på deres museumssporvej, smukt beliggende langs med floden.

48 km fra Lille ligger byen Valenciennes, hvor vi besøgte byens helt nye sporvognssystem, der blev taget i brug i 2006, med Alstoms CITADIS lavgulvsvogne. Det var en fornøjelse at køre gennem såvel centrum som ud i forstæderne med disse elegante og næsten lydløse bytransportmidler. Også andre byer i Frankrig har helt moderne sporvejsystemer, eller er ved at modernisere deres anlæg. Vi prøvede således tilsvarende moderne sporvogne i Lyon og Bordeaux. Man kan godt blive misundelig, når man herhjemme må nøjes



Jan Helger

med støjende og ikke alt for bekvemme dieselbusser i bytrafikken.

De franske jernbaner er også i en klasse for sig. Vi prøvede TGV-tog på den nye strækning mellem Lille og Strasbourg, TGV Est, der lige var åbnet dagen før vi kørte der. På en del af strækningen, som dog ikke er helt færdig endnu, holdt vi en fart på 320 km/t. Det er mit indtryk, at de franske jernbanespor på alle de hovedstrækninger, vi kørte, har en sådan kvalitet, at det virker helt sikkert at køre med hastigheder på 180-200 km/t for almindelige lokomotivtrukne tog.

Chambéry, la Rotonde

Under vort firedages-ophold i Lyon foretog vi forskellige udflugter med tog. Besøget i Chambéry, Savoyens

Rundremisen i Chambéry i øsende regnvejrd den 15. juni 2007.

Rundremisen set indefra - adskillige el-lokomotiver var den 15. juni at se opstillet i tørvejrd.



Bent Jacobsen



Keld Haandbæk

Skinnebus CFV 314 gør ophold på stationen Boucieu le Roi den 31. marts 1991. Stationen er banens faste krydsningsstation.

gamle hovedstad ved foden af Alperne, gjaldt bl.a. en 100 år gammel rundremise, „la Rotonde“, som stadig anvendes af både el- og diesellokomotiver og dieseldrevne snepløve. Det er en rigtig rundremise, ikke bare et lagkagesnit. Remisen rummer 36 spor med plads til oprindelig 72 lokomotiver. Der er selvfølgelig en stor drejeskive i centrum, og hele herligheden er overdækket. Bygningen består af et nittet stålskelet bygget med inspiration fra Eiffeltårnet, en ydermur og en kuppel med store ovenlysruder over den centrale del. Den ydre diameter er 110 m, kuplens diameter 55 m og totalhøjden 34 m. Vægten af stålskelettet er 800 tons. Drejskivens diameter er 24 m.

I 1944 blev banegården bombet af de allierede, men la Rotonde slap mirakuløst med mindre skader, selv om taget blæste af. Der var i 1982 planer om at nedrive remisen, men heldigvis ændrede man beslutningen. Remisen er nu under gradvis restaurering.

Skinnebus CFV 213 fra 1940 på stationen i Tournon den 14. juni 2007.



Bent Jacobsen

I remisen opbevares et par historiske ellokomotiver, hvoraf „Maurienne“, et rammebygget loko med hjulstillingen 2CC2 fra 1929 bør nævnes. Dette loko var i drift lige til 1974.

Der er ikke offentlig adgang til remisen, men rundvisning for grupper kan aftales.

Chemin de Fer du Vivarais

Før 1960'erne fandtes i hvert fransk departement et net af sekundære baner, de fleste med meterspor. Hovedparten af disse baner forsvandt for ca. 40 år siden, men strækningen Tournon – Lamastre (samt dens rullende materiel), anlagt i 1891, blev reddet i sidste øjeblik, og er i dag en af Frankrigs mest berømte turistjernbaner.

Banen udgår fra byen Tournon, beliggende på Rhône's højre bred, knap 100 km syd for Lyon. Smalsporsbanegården ligger lige over for SNCFs station, men denne station er uden persontrafik, da banen på denne side af Rhône normalt kun trafikeres af godstog. For at komme til Tournon med tog fra Lyon, må man køre til Tain-l'Hermitage på flodens venstre bred. Derfra er der ca. 20 minutters gang gennem byen, over Rhône på en flot gammel hængebro og så gennem centrum af Tournon, inden man når frem til smalsporsbanegården.

Banen er 33 km lang. De første par kilometer har banen fællesspor med SNCF – treskinnespor – for at kunne passere gennem en længere tunnel, for dernæst at dreje fra og følge sin egen tracé. Banen følger nu en snæver dal med stejle sider op gennem det tidligere så utilgængelige bjerglandskab Ardèche. I dalen løber floden Doux, en biflod til Rhône. Landskabet er svært at beskrive i ord, det skal opleves fra toget. Banen stiger næsten konstant, og omgivelserne bliver vildere og vildere. Man passerer også nogle interessante gamle

vejbroer bl.a. le Grand Pont, en muret buebro påbegyndt i 1483, som det tog næsten 100 års kamp med flodens brusende strøm at bygge færdig, den største bro i enkeltspand for sin tid. Det er solidt arbejde, for broen holdt bl.a. til, at tyskerne under 2. verdenskrig kørte over den med deres kampvogne.

Endestationen hedder Lamastre. Her holder hovedparten af banens vognmateriel, medens lokomotivremise og værksteder ligger i Tournon. Banen råder over seks damplokomotiver af Mallet-typen, bygget mellem 1902 og 1932. De største lokomotiver vejer 45 tons og er i stand til at fremføre tog op til 250 tons ad banen, der har maksimal stigning på 20 promille. Et tog består normalt af 7-8 boggievogne med åbne endeperroner. Et lokomotiv bruger ca. 800 kg kul på turen op, og ca. 200 kg på nedturen og fordamper ca. 6-8 tons vand. Det kræver sin mand at være fyrbøder på denne bane.

Banen har også 4 diesel-skinnebusser af „Michelin“-typen fra 1930 på mellem 100 og 150 hk. Disse køretøjer kan holde en fart på 55 km/t på banen

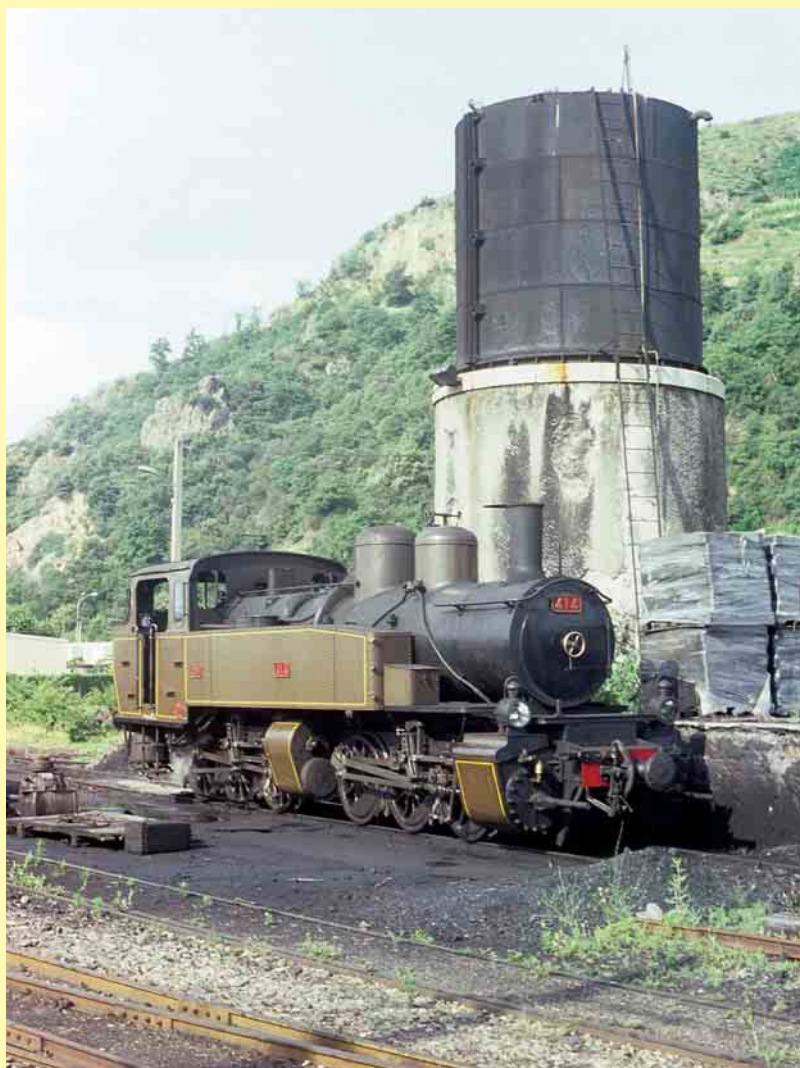
Le Train Jaune – Det Gule tog

Den sidste bane, jeg gerne vil fortælle lidt, om er banen fra Villefranche til Latour-de Carol i Pyrenæerne, hvor Det Gule Tog kører.

Banen er 62 km lang, metersporet og elektrificeret med 850 V jævnspænding fra sideliggende uafskærmet

Til højre Mallet-loko CFV 414 ved vandtårnet i Tournon den 14. juni 2007; 6 - 8 tons vand forbruges på en dobbelttur!

Herunder søstermaskinen CFV 413 på vej gennem dalen nord for Columbier den 31. marts 1991.



Bent Jacobsen



Keld Haandbæk



Jan Helger

punkt er hele 1.165 m, og den stejleste stigning på fri bane er 60 promille. Banens højeste punkt ligger i ca. 1500 meters højde. 650 forskellige større og mindre bygværker skulle der til for at føre banen op gennem bjergene; tunneller, konsoller og spektakulære broer, bl.a. en hængebro.

Banens oprindelige vognpark, som også rummer åbne vogne, eksisterer fortsat. Vognenes gule farve pryder også tre nye togsæt, som er lever af firmaet Staedler.

Jeg nævnte i indledningen, at de franske jernbanespor synes at have en meget høj standard, men vi stødte nu også på eksempler på ret gammeldags sportyper. På strækningen Perpignan – Villefranche og på strækningen fra Latour-de Carol mod Toulouse lå således lange stræk med gamle „stolskinner“, som man tidligere også brugte det i England. Også køreledningsanlæggene var noget antikverede på disse strækninger, nogle helt fra 1927-29. Det skal dog siges, at disse baner gradvis er under ombygning og modernisering.

Vores rundtur fortsatte via Bordeaux – Tours – Orléans til Paris. Derfra med Thalys via Bruxelles til Köln, hvor vi indtog vores sovepladser i nattoget til København.

Jeg skylder også at sige, at vi blev mødt med den største gæstfrihed fra den franske jernbaneklubs afdelinger både i Lyon og Paris. AFAC, Association Francaise des Amis de Chemin de Fere, stillede således med 5 guider, der viste os rundet en halv dag i det gamle Lyon. En aften var vi inviteret på besøg i deres klublokaler, hvor de havde flere store modelbaneanlæg kørende. En overdådig buffet var anrettet, og dertil de bedste vine. Det blev en særdeles fornøjelig aften for alle deltagerne, trods vore mere eller mindre mangelfulde kundskaber ud i det franske. 🐾

Det Gule Tog passerer en af banens mange konsoller under konstant stigning. Foto den 16. juni 2007.

tredjeskinne. Hvordan man klarer strømforsyningen til togene, når der ligger sne i bjergene, har jeg ingen forklaring på. Måske smelter sneen på grund af varme fra strømskinnen?

Første del af banen åbnede i 1910, og i 1928 nåede man frem til endestationen Latour-de Carol-Entveitg, som den hedder på en blanding af fransk og katalansk. Vi er i grænseområdet mod Spanien, og stationen har da også tre sporvidder, meterspor, normalspor og bredspor 1.676 mm.

Højdeforskellen mellem banens laveste og højeste

Herunder nyt togsæt på stationen i Villefranche - Vernet les Bains den 16. juni 2007.



Bent Jacobsen



Bent Jacobsen

Togkrydsning på en lille station i Pyrenæerne den 16. juni 2007. Åben strømskinne langs sporet ses tydeligt - kørespændingen er 850 V jævnspænding, så man gør klogt i at holde sig fra sporområdet!

Vintersportssted i sommervej. SNCF el-loko klasse 25 løber om på stationen i Bourg st. Maurice den 15. juni 2007.



Bent Jacobsen



Verdens nordligste jernbane

Tekst og fotos: Bent Hansen

Det opstillede „denkmal-tog“ i Ny Ålesund 14. juni 2008. Lokomotivet er Borsig 7095/1909. Sporvidden er 891/900 mm. Banen blev nedlagt 1959.

Min ferie i år gik til Svalbard. Dette års vinter havde været normal på Svalbard i modsætning til vinteren på Nordpolen, så havisen umuliggjorde turen rundt om Svalbard samt turen ind i bunden af fjordene til nogle af „de inderste minebyer“. Alligevel var det en enorm oplevelse. Ikke bare naturmæssigt, men også set med en jernbaneentusiasts øjne var turen en succes. Der var de hvaler, isbjørne og hvalrosser, der skulle være foruden en masse andre dyr og fugle, og hvalen var indtil fem meter fra min linse, isbjørnen 30 meter og hvalrossen de 50 meter, der er officiel sikkerhedsafstand. Denne respekterede isbjørnen nu ikke, men heldigvis stod der en ung tysk kvinde med et gevær lige bag mig. Efter kun 37 fotos gik bjørnen, og jeg ytrede noget om, at jeg ikke har haft be-
væbnede guider siden salg Walter Ulbrichts

dage i det gamle Østtyskland, dengang, der virkelig var damptog der, men det forstod hun ikke, for det var før hendes tid.

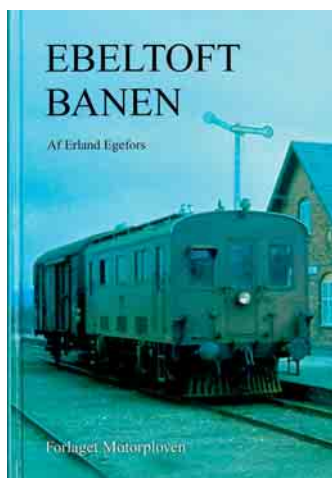
Svalbards Jernbaner er jævnligt beskrevet i den norske jernbaneklubs blad „På Sporet“. Som masseturist møder man i Longyearbyen, hvor flyet lander, endnu rester af de fire tovbåner, der fra omegnens kulminer mødtes ved „Centralen“, hvor der var aflæsning. Én mine er museum, men entréen er pebret. En anden mine er endnu delvist i drift, idet byens strøm- og varmforsyning kommer fra et kulfyret kraftværk. Svalbard Museum har en righoldig billedsamling, men kun ganske få foto med tog er udstillet. Derimod har Svalbard Hotel, „Funken“ på trapper og gange hængende mange arkivalier fra minedriften. Det gamle museum har endnu udstillet lidt materiel fra minedriften. Rundt

om på den største ø, Spitsbergen, findes forladte minebyer, hvor der stadig er sporrester og henkastet materiel, hvilket også gælder Bjørneøen midtvejs mellem Svalbard og Nordkap. Russerne har stadig minebaner blandt andet Barentsburg, men jeg fortabte mig på museet i stedet. Mest interessant er Ny Ålesund, hvor de ligefrem reklamerer med Verdens nordligste by og jernbane. Museet her har foto af de fleste af banens lokomotiver foruden det opstillede tog. Imidlertid er der som overalt i området ikke tale om jernbaner, men om industribaner. Så vidt det er mig oplyst, findes der industrispor i det russiske Franz Josef Land endnu nordligere! Ny Ålesund er heller ikke mere en by, men en international forskningsstation, og sådanne findes også på nordligere breddegrader i Rusland og Canada. 📷

På det gamle museum i Longyearbyen står disse vogne og dette plade- og dataløse ellok fra Jeffrey. Det er formentlig bygget sidst i 1930'erne. Sporvidde 914 mm. Foto den 13. juni 2008. Den mest velbevarede af Longyearbyens fire tovbåner set fra „Centralen“ i gammel Longyearbyen Foto den 20. juni 2008.



Boganmeldelser



Ebeltoftbanen

Af Erland Egefors
 Format 17,5 x 25 cm, indbundet
 303 sider, illustrationer S/H
 Forlaget Motorploven, Kolding 2008.
 ISBN 978-87-91427-17-6.
 Kr 398,-
 Forhandles af Jernbanebøger

Ebeltoftbanen åbnede i 1901. Den 22,5 km lange privatbane forbandt Ebeltoft med Trustrup på strækningen Randers-Grenå. Bag initiativet stod lokale industri- og handelsinteresser. Skibstrafikken til og fra Ebeltoft spillede en væsentlig rolle for banens oprettelse, men hovedindtægtskilden blev transport af grus, sten og kalk fra grave og værker langs banen til viderebefordring med DSB.

Allerede i 1920'erne mærkedes konkurrencen fra private vognmænd, og i 1930'erne indledte banen egen fragt- og rutebilkørsel. Besættelsen ændrede for en tid vilkårene radikalt, men da tilstandene igen normaliseredes og den motoriserede landevejstrafik for alvor vandt frem i 1950'erne, ramte det banens gods- og persontrafik. En tiltrængt fornyelse af trækraft og vogne havde ladet vente på sig og bestod mestendels i indkøb af brugt materiel fra andre baner. Trods rationaliseringer, udvidet rutebilkørsel og forbedringer i driften, herunder gennemgående tog til Grenå, gik det støt tilbage for Ebeltoftbanen. Staten dækkede op til 60 pct. af driftsudgifterne og anså efterhånden ikke længere banen

for rentabel. Da de lokale kommuner ikke ville øge deres tilskud, blev banen nedlagt i 1968.

I 40-året for nedlæggelsen har Forlaget Motorploven udsendt en bog om Ebeltoftbanen. Bogens forfatter, Erland Egefors, beskriver på grundlag af et stort arkivmateriale forskellige sider af banens historie. Som læser får man meget og meget at vide, men ikke alt er lige relevant. En noget rodet disposition og mange "svinkeærinder" gør det svært at fastholde hovedtrækkene. Hist og her kniber det også med kronologi og præcision, og teksten skæmmes af utallige småfejl, ufuldstændige sætninger og en særegen tegnsætning.

Hvad bogen har i detaljen, mangler den i perspektivering. Ebeltoftbanen sættes ikke rigtig ind i en større sammenhæng, og vigtige spørgsmål bliver ikke taget op. Således får overvejelserne om banens linjeføring ikke mange ord med på vejen, og dens økonomi er stærkt underbelyst. Undertegnede ville også gerne have haft mere at vide om banekommissionernes vurdering af Ebeltoftbanen og om dens historie set i forhold til privatbanernes udvikling i



ETS-Track er i rivende udvikling...

... og vi er nu ved at være ét af de største firmaer på markedet i Danmark.

Derfor har vi brug for dig!

Kunne du tænke dig en arbejdsplads, med vellidte kollegaer?

Kunne du tænke dig at arbejde under ordnede forhold?

Kunne du tænke dig at udvikle og videreudanne dig?

Kunne du tænke dig en attraktiv aflønning?

Så er det lige dig vi har brug for. Vi har projekter både i Jylland og på Sjælland.

Vi skal bruge Fører af arbejdskøretøj, SR 1 og SR 2 ledere, kørestrøms mandskab og vagter. Samtidig tilbyder vi løbende videreuddannelse og udvikling.

Vil du vide mere, så ring uforpligtende til:
 Direktør Mogens Godsk på tlf.: 20 22 39 60



almindelighed. Nyttige redskaber som oversigtskort, forkortelsesliste og register leder man også forgæves efter.

Forfatterens viden om og veneration for den hedengangne jernbane på Djursland fejler ikke noget, men bogen forbliver desværre snæver lokalhistorie - suppleret med en meget detaljeret beskrivelse af banens rullende materiel.

Carsten Frimand

Danske Statsbaners Motormateriel 1925-2007

Af John Poulsen

Format 13 x 17,5 cm, indbundet

248 sider, de fleste i farver

Forlaget banebøger

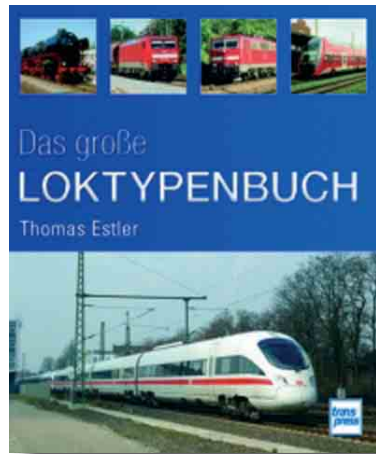
ISBN 978-87-91434-150

Kr. 495,-

Forhandles af Jernbanebøger

Jernbaneentusiastens lille „røde håndbog“, underforstået DLM – fortegnelsen over danske lokomotiver og motorvogne, udarbejdet af nu afdøde Tom Lauritsen – har nu fået en værdig afløser i form af denne opslagsbog i lommeformat. Denne gang er turen kommet til Statsbanernes motormateriel, og kompletteret dermed „Privatbanernes motormateriel for perioden 1921-2001“, udgivet for ca. 5 år siden. John Poulsen har allieret sig med Peter Christensen, Lars Græsted Jensen og Ole-Jørn Koch, som med stor indsigt i rullende materiel, har været med til at indsamle billeder, materieldata og -skæbner.

Bogen bringer en samlet oversigt over alt DSB's motormateriel, lige fra de første tre Triangelvogne litra M (senere MA), over generationerne af MO-motorvogne og GM-diesellokomotiver til Øresunds- og Desiro-tog. Hertil kommer alle varianterne af rangertraktorer og materiel overtaget fra privatbanerne, der blev nationaliseret efter krigen. DSB's nyeste flagskib i form af IC4-togsættet er vejet for let i denne sammenhæng med begrundelsen, at typen endnu ikke er overtaget af DSB ved årsskiftet 2007/2008. Dog er der blevet plads til tyske BR 220, lejet af DB som følge af forsinket levering af ME-lokomotiverne, selvom le-



jeperioden kun strakte sig over 4 måneder i 1981. Man fornemmer her lidt aversion mod IC4, men uanset om man kan lide toget eller ej, så burde den efter min mening høre med i værket; toget var jo trods alt i drift i 2007, omend ganske overvåget og afgrænset til udvalgte strækninger.

Opslagsværket indledes med fortegnelser over jernbaneselskaber og materiefabrikker, der knytter sig til materiellet i bogen. Herefter følger afsnit om principperne for litrering og nummerering, bemalinger og et mere generelt afsnit om udviklingen af motormateriel frem til i dag. Sidstnævnte fremstår dog lidt for sammenkogt, hvilket antagelig skyldes bogens beskedne format, der ikke tillader for mange sider afsat til ren tekst. Fokus skal dog lægges på materielopslagene, som er stringente og fyldestgørende. Heri ligger for læsernes mange timers studier og en tilgang der gør det nemt at finde oplysninger og skæbne for et vilkårligt køretøj.

Når de to opslagsværk ad åre skal opdateres, har anmelderen en bøn om at droppe lommeformatet og øge formatet til A4 størrelse eller lignende. Den beskedne format gør det svært at få overskuelige tabeller og giver opslagsværket en meget kompakt indtryk. Når det så er sagt, som kan opslagsværket varmet anbefales, og det må være en „must“ at have i hylden hos den materielinteresserede. Prisen kan måske synes høj, men værket har til gengæld også lang holdbarhed.

Tommy O. Jensen

Das grosse Loktypenbuch

Af Thomas Estler

Format 24x29 cm, indbundet med smudsomslag

336 sider, ca. 570 billeder - de fleste i farver

Verlag Transpress, Stuttgart

ISBN 978-3-613-71319-2

Euro 49,90

Forhandles på www.paul-pietsch-verlage.de

En splinterny og revideret udgave af monumentalværket „Das grosse Loktypenbuch“ giver den interesserede læsere af tyske lokomotiver stort set svar på alle spørgsmål om historie, tekniske specifikationer, fremstillingsår, byggetyper osv. Bogen er tung og stor, og indholdets værdi af samme kaliber. Der er populær sagt „smæk for skillingen“.

Bogen er opbygget særdeles systematisk. Der startes med en gennemgang af de tyske jernbanernes nummersystemer, fordelt på damp, -el og diesellokomotiver foruden ditto motorvogne. Der er en komplet fortegnelse af nummereringen ved de tyske „Länderbaner“ før 1920, de statslige DRG, DB og DR før og efter UIC-nummerseriens indførelse i 1968/1970, og endelig det fælles nummersystem DB/DR fra 1992. Som sagt er hver enkelt trækrafttype beskrevet med tekniske data og er særdeles fyldestgørende, ligesom en stor del af billedmateriale er i farver. De seneste oplysninger om ejerforhold, som efterhånden er ganske broget i Tyskland, er med, og om eksempelvis ICE-TD dieseltogsættet BR605 oplyses det, at 11 enheder er over en længere periode udlejet til DSB, der fra midten af december 2007 i forbindelse med den nye vinterkøreplan indsætter togene mellem København/Århus og Hamburg og Berlin.

Et yderligere plus ved denne fremragende opslagsbog er et særdeles nyttigt velgennemtænkt register hvor f.eks. damplokomotiverne er inddelt i normal- og smalspor. Med 336 sider kan det være svært at holde rede på alle de mange typer, her hjælper det gode register såre enkelt med at bevare overblikket. En ting, som mange gode materielbøger desværre mangler. Som sagt er bogen mere end anbefalelsesværdig. Men tab den ikke over tærne - den er tung.

Ole Henningsen

Nye DVD

Gammeldanser i Sverige

I Sverige findes de fleste driftklare My och Mx-lok som blev bygget af NOHAB i Trollhättan. Et antal Mz-lok er også blevet indkøbt. I denne film viser vi lokomotiverne i drift hos mange af de svenske private togoperatører. Der er mange herlige scener med fremforalt tunge godstog og da med rigtigt lyd af GM-diesler. Det er scener taget under de seneste 15 år som er blevet samlet sammen til en film på ca. 1 time. Pris 210 kr.

Jernbanemiks 4

Denne udgave indeholder scener med TGOJ i Norrland; Stål: malmtog, industrilok på SSAB i Luleå og nogle lastede ståltoget på vej sydpå; Limtoget Göteborg-Hultsfred med rangering på Stena Scanrail; Køge och Østbanen med rangering på Køge havn og Y-tog (Lynetter) på Østbanen samt små godstog på Fyn och Sjælland. Ca 1 tim. Pris 195 kr

Spar porto ved at bestille flere samtidigt.

Porto 25 kr pr. ordre
Nordea 0040 7553 543 139

Havrevænget 19
4760 Vordingborg
Tel. 55 34 61 64

Netbutik findes på
www.jarnvag.net/
biaddressinen



Dansk Jernbane-Klub

Foreningen:

Dansk Jernbane-Klub er en landsdækkende forening for jernbaneinteresserede. Foreningen blev stiftet i 1961 og har i dag ca. 2800 medlemmer. Alt arbejde i foreningen sker på et frivilligt og ulønnet grundlag. Alle medlemmer er velkomne til at tage del i arbejdet på banerne, i lokalafdelingerne, i salgsafdeling og arkiv og ved foreningens øvrige aktiviteter. Dansk Jernbane-Klub er ejer af Danmarks største samling af historisk jernbanemateriel, som bl.a. omfatter mere end 50 stykker trækraft fra roebane-damplokomotiver til store DSB-diesellokomotiver.

Medlemskontingent i DJK 2008:

Ordinære medlemmer: Kr. 390,-
Juniorer (u. 18 år pr. 1/1-2008): Kr. 280,-
Husstandsmedlemmer: Kr. 240,-
Udlandsportotillæg: Kr. 50,-

Kontingentbetaling:

Dansk Jernbane-Klub
Medlemsregisteret
Kalvebod Brygge 40
1560 København V

Dansk giro:

BG Bank 555 3830
IBAN: DK21 3000 0005 5538 30
SWIFT: DABADKKK

Norsk giro:

DnB NOR Bank
7877.08.08676 (Kontingent: NOK 495,-)

Svensk giro:

PlusGiro 54 71 37-0 (Kontingent: SEK 575,-)

Eurokonto:

Nordea
IBAN: DK85 2000 5005 8669 00
SWIFT: NDEADKKK (Kontingent: EUR 63,-)

Foreningens adresse:

Dansk Jernbane-Klub
Sekretariatet
Kalvebod Brygge 40
1560 København V
Tlf.: 33 33 86 97
Fax: 33 33 86 96
E-post: djk@djk.com og djk@jernbaneklub.dk
Internet: www.djk.com og www.jernbaneklub.dk

Medlemsbladet Jernbanen:

Se side 2

Vognhalsprojektet:

Dansk Jernbane-Klub, Vognhalskassen
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Giro: 639 6879

DJK udflugt:

v/Søren Bay,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf.: 33 33 86 97. Giro: 811 1006

DJK Rejser:

v/Keld Haandbæk,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf.: 33 33 86 97. Giro: 6001 3888

DJK's arkiv:

v/Wagn Larril,
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V
Tlf.: 33 93 20 02. Fax: 33 33 86 96

Dansk Jernbane-Klubs hovedbestyrelse

Formand:

Thomas N. Olesen, Bakkegårdsvej 28,
3300 Frederiksværk. Tlf.: 31 23 16 95

Næstformand:

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A,
2720 Vanløse. Tlf.: 38 74 70 32

Kasserer:

Svend Korsgaard, Lillemosevej 7C,
2800 Kongens Lyngby. Tlf.: 45 88 20 72

Øvrige hovedbestyrelsesmedlemmer:

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

Gunnar W. Christensen, Bygaden 56,
4370 Store Merløse. Tlf.: 57 80 22 99

Henrik Bang Jensen, Åboulevard 45A, 3.th.,
1960 Frederiksberg C. Tlf.: 86 19 53 46

Benjamin Olsen, Århusvej 22A, st., lejl. 3,
8900 Randers. Tlf.: 86 46 24 84

Jakob Schulze, Bykildevvej 5, 4.th.,
2500 Valby. Tlf.: 22 58 54 92

Michael Winther, H. A. Clausensvej 20B,
2820 Gentofte. Tlf.: 30 11 97 70

b) Carsten Buhl, Søndre Boulevard 105 B,
4930 Maribo. Tlf.: 54 78 43 54

b) Carl Otto Jensen, Møllevej 22,
4270 Høng. Tlf.: 58 84 10 55

b) Hans Henrik Larsen, Ålholmvej 116, Tjørring,
7400 Herning. Tlf.: 97 26 72 07

b) Kristian Madsen, Strandvejen 11, Lønstrup,
9800 Hjørring. Tlf.: 98 96 01 16

b) Ebbe Makhholm, Uglevang 16, 2.,
3450 Allerød. Tlf.: 48 17 54 53

b) Jens Baier Naundrup-Jensen, Golfsvinget 24,
7000 Fredericia. Tlf.: 40 98 79 11

b) René Niler, Delfinvej 24,
3450 Allerød. Tlf.: 60 61 35 95

m) Torben Nielsen, Vibevej 2B,
8410 Rønde. Tlf.: 86 37 21 92

s) Frank Nielsen, Brunevang 66, 1.tv.,
2610 Rødovre. Tlf.: 44 24 53 11

b) Valgt af baneforeningerne

m) Valgt af Djurslands Jernbanemuseum

s) Valgt af salgs- og arkivafdelingen

Lokalafdelinger

DJK Hovedstadsområdet

Bent Jacobsen, Lillegårds Allé 18,
2730 Herlev. Tlf.: 44 84 21 07

DJK Lolland-Falster

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

DJK Fyn

Kontakt via DJK's sekretariat

DJK Nordjylland

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

DJK Midtjylland

Kontakt via DJK's sekretariat

DJK Sydjylland

Kontakt via DJK's sekretariat

Baneforeninger

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Stationsvej 10,
4941 Bandholm.
E-post: museumsbanen@djk.com
Information: Carsten Buhl. Tlf.: 54 78 43 54

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 3,
9550 Mariager. Tlf.: 98 54 18 64
E-post: mhvjd@djk.com
Inform.: Lars Henning Jensen. Tlf.: 98 57 22 57
Arbejdshold i Mariager og Viborg

Limfjordsbanen

Remise: Hjulmagervej 56, 9000 Aalborg
Inform.: Frank G. Sørensen, Bøgevej 10, Kaas,
9490 Pandrup. Tlf.: 98 24 00 54

Veterantog Vest

Henrik Gregersen, Hylkedamvej 37, Lunge,
5591 Gelsted. Tlf.: 26 15 76 64
E-post: vtv@djk.com
Arbejdshold i Bramming

Blovstrød Banen

(DJK's afdeling for smalsporsmateriel)
Blovstrød Teglværksvej 10-20,
3450 Allerød. Tlf.: 48 17 08 18
Information: Ebbe Makhholm. Tlf.: 48 17 54 53

Vestsjællands Veterantog

Jan Bo Pedersen, Kysttoften 1,
4400 Kalundborg. Tlf.: 23 40 96 26
Arbejdshold i Høng og Kalundborg

Jysk Veterantog

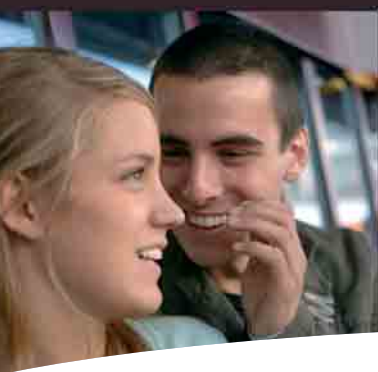
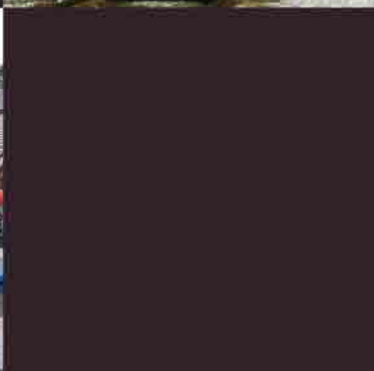
Poul Andersen, Lysningen 3C,
6800 Varde. Tlf.: 75 22 05 61
E-post: jyskveterantog@djk.com
Arbejdshold i Padborg

Museum

Djurslands Jernbanemuseum

Museumsvej 2, 8550 Ryomgård.
Tlf.: 86 39 59 11

	Jernbanebøger Kalvebod Brygge 40 1560 København V Tlf.: 33 93 20 02 Fax: 33 33 86 96 Giro: 317 9176 E-post: jernbog@djk.com – forlag og salgsafdeling
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



ALSTOM Transport i Norden

Sverige: Gamla Brogatan 34, SE-111 20 Stockholm, +46 8 723 65 80

Norge: Drammensveien 165, N-0277 Oslo, +47 22 12 70 00

Danmark: Ringager 2A, DK-2605 Brøndby, +45 46 90 01 00

Finland: Martinkyläntie 43, F-01721 Vantaa, +358 10 303 7100

www.alstom.com

Løssalgpris kr. 75,-

Interpress

ISSN 0107370-2



9 770 107 370 009

We are shaping the future

ALSTOM