

Indhold



42

Lyder et damplokomotiv uden fyr og skorsten som en aprilsnar? Ja, men den er faktisk god nok. Læs mere om de specielle lokomotiver, som blev patenteret for 150 år siden. Her et Krupp lokomotiv, nr. 5, på fabrikken Ineos Solvents i Herne, Tyskland, den 22. september 2022. Foto: Jonas Stibro.

4 Ajour

34 Forsøgsordningen på Sig Station

39 De gule sider...

42 Fyrløse lokomotiver

48 Hålsingborg i 1957

50 Frk. Düsseldorf kører stadig

54 Nyt om Grindstedbanen

56 Ajour



Jens Tøft Ingemann

50

Selv om det nu er over 50 år siden, at sporvognene forsvandt fra København, kører adskillige af ledvognene „Frk. Düsseldorf“ den dag i dag i den egyptiske havneby Alexandria. Tidligere KS nr. 884 på Moharrem Bek Street den 3. marts.



Trafikpolitisk

Ringkøbing station har i nogle år trængt til renovering, men nu kan passagerer, der rejser fra og til Ringkøbing med Midtjyske Jernbaners tog, og indbyggerne i Ringkøbing glæde sig til en gennemgribende istandsættelse af stationen. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har i marts bevilget op til 20 mio. kr. til istandsættelsen alt efter omfang og behov fra puljen til mere trygge og attraktive stationer, så bygningen bliver mere indbydende og tryk at være ved og giver passagererne optimale servicetilbud. Stationsbygningen, der er tegnet af N. P. C. Holsøe, blev åbnet 31. marts 1875 i forbindelse med åbningen af banen Holstebro–Ringkøbing, og den er i dag fredet. DSB ejer stadig stationen, selv om det i år er 20 år siden, trafikken på den vestjyske længdebane blev overdraget til Arriva – og i december 2020 til Midtjyske Jernbaner for afsnittet Skjern–Ringkøbing–Holstebro. Det er aftalt, at DSB gennemfører istandsættelsesprojektet i tæt dialog med Slots- og Kulturstyrelsen. Foto den 12. december 2015.



Trafikplan i høring

Endelig, kunne man fristes til at sige, blev det første bud på en Trafikplan for den statslige jernbane 2023 sendt i offentlig høring den

9. marts. Den har været ventet med spænding i branchen, siden den brede politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev indgået den 28. juni 2021. Det er Trafikstyrelsen, der har fået til opgave at udarbejde planen, og fristen for at komme med kommentarer og bidrag til trafikplanen er den 10. maj.

Den seneste Trafikplan dækkede perioden 2017-2032, og blev udsendt til høring i november 2017. Trods mange gode høringssvar – over 90 svar blev det til fra regioner, kommuner, trafikskelskaber m.fl. (*Jernbanen* 2/2018 s. 4-7) – så lykkedes det ikke at få Trafikplanen opdateret, bl.a. grundet politisk modvilje fra den daværende transport-, bygnings- og boligminister *Ole Birk Olesen* (LA). I stedet nedsatte han en ekspertgruppe „Mobilitet for fremtiden“, der kom med en række anbefalinger til fremtidens transport i Danmark i marts 2018. (*Jernbanen* 2/2018 s. 7). I april 2019 satte daværende transportminister *Benny Engelbrecht* (S) arbejdet med opdateringen af Trafikplanen i stå, for i stedet at lade de mange afgivne høringssvar danne grundlag for arbejdet med en ny plan for den statslige jernbane, når der kom en bred trafikaftale i hus (*Jernbanen* 4/2019 s. 5). Dette skete som bekendt for snart to år siden.

Dykker man ned i udkastet til den nye Trafikplan for den statslige

Renovering af stationer

I forbindelse med aftalen om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 besluttedes det at oprette en pulje på 350 mio. kr. til istandsættelse af en række statslige stationer. Den 17. december 2021 blev dette formuleret i et „Udmøntningsgrundlag for pulje til mere trygge og attraktive stationer“, hvor DSB fik i opdrag at komme med årlige oplæg til prioritering af projekter til forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035.

Den 15. marts kunne Transportministeriet præsentere fire stationer, der vil få del af midlerne i de kommende år. Stationerne i Kalundborg, Ringkøbing, Ringe og Svendborg får hver tildelt op til 20 mio. kr. til istandsættelse og renovering af bygningerne, som alle er kategoriseret som bevaringsværdige eller fredede.

Desuden vil 26 S-togstationer på Køge Bugt-banen og Nordbanen få et visuelt løft for sammenlagt 45 mio. kr. Konkret vil DSB gennemgå hver station for blandt andet belysning og overvågning. Samtidig friskes de fysiske rammer op, ligesom udstyr som bænke, affalds-spande og infoskærme samt andre stationselementer vil blive gennemgået. Læs mere herom under DSB.

det, at der i forbindelse med installationen af ETCS på IC2-togene er problemer med godkendelse af togenes magnetskinnebremse. Der er således pt. ingen melding om, hvornår problemet forventes løst.

„Grønt lys“ til sporrenoveringen på Østbanen

Efter adskillige års tilløb er renoveringen af sporene på Østbanen faldet på plads. Regionsrådet i Region Sjælland vedtog på mødet den 7. marts at bevilge i alt 798 mio. kr. til projektet

Sporrenoveringen udføres af den danske jernbaneentreprenør Strukton Rail, som vandt udbuddet i konkurrence med de to udenlandske virksomheder Swietelsky og Spitzke.

„Strukton Rail bød med en attraktiv pris, og samtidig var deres løsning den, der betyder færrest døgn med sporspæringer på strækningen. Det er selvfølgelig vigtigt i forhold til vores kunder, som skal med togbus, når strækningen spærres, men også i forhold til vores muligheder for at benytte Lokaltogs værksted i Hårlev under renoveringen“, udtalte Lokaltogs adm. direktør Lars Wrist-Elkjær i forbindelse med meddelelsen om regionsrådets beslutning.

Optionen om flytning af Rødvig station

Selv om kommunalbestyrelsen i Stevns kommune allerede i november 2020 indgik en principaftale med Region Sjælland om flytning af Rødvig station til nord for Vemmetoftevej, se *Jernbanen* 5/2020, s. 25, skulle kommunens beslutning bekræftes på ny. I aftalen fra 2020 stod der, at hvis prisen efter et vedtaget bud steg i forhold til det oprindelige budget, så skulle kommunen godkende den igen. Stevns Kommunes andel af nettoudgiften til en ny station var steget til 12,7 mio. kr., 1,2 million kroner mere end oprindeligt budgetteret.

På kommunalbestyrelsesmødet 23. marts 2023 besluttede man med tolv stemmer mod syv at bekræfte den tidligere beslutning efter en 40 minutter lang debat, hvor en række af argumenterne for og imod fra beslutningen i 2020 blev repeteret.

NRFAB ME 1524, *Snedronningen* med „Ståltoget“ bestående af 20 tomme vogne til Frederiksværk, passerer skinnelibetoget R 48 II fra Schweerbau på Brødeskov station, 1. april.



Ole-Chr. Munk Plum

Brolægning og jordarbejderne ved Favrholt station var 15. marts kommet så langt, at man fra S-togperronen for tog mod Allerød kunne se, hvorledes der er anlagt sti mellem S-togsperronen og Lokaltogs perron. Når „Vendesporløsningen“ bliver gennemført med det ekstra spor ved Lokaltogs perron, vil forbindelsen mellem de to dele af stationen foregå på trapper/med elevatorer via indre forplads.



Ole-Chr. Munk Plum

Skinneslibningen er kommet godt i gang på Lokaltogs strækninger. Mens skinnelibningen foregik på Frederiksværkbanen, havde Schweerbau base på Brødeskov station. Skinneslibetoget RG 48 II ses her på arbejde ved Markebækvej i Skævinge, 29. marts. For at de mange gnister ikke skal sætte ild, sprøjtes der vand ud fra toget, og på en „vagt“ bruges der op til 15 m³ vand.



Allan Stevring-Nielsen



Hovedstadens Letbane

Toget er af en hel anden type letbanetog, end de i Danmark hidtil anvendte, idet det 37 meter lange togsæt af model „Avenio“ består af fire vogne, som hver hviler på en bogie. „Variobahn“ togsættene i Aarhus og Odense hviler derimod på tre bogier og består af fem vognkasser. To af vognkasserne er derfor „svævende“. Toget er 2,65 meter bredt, hvilket er den samme bredde, der anvendes ved letbanerne i Aarhus og Odense og Metroen i København, og som er meget anvendt rundt omkring i Europa. Der bliver plads til ca.260 passagerer i hvert togsæt.

Interiørbillede fra det første Avenio-togsæt, som Siemens skal levere 29 af til Hovedstadens Letbane. Hvert tog består af fire vogne og har plads til ca. 260 passagerer. De nye letbanetog bliver ca. 2,65 meter brede, ca. 37 meter lange og 3,5 meter høje. Togene kan køre 80 km/t, men vil i praksis køre højst 70 km/t på strækningen mellem Lyngby og Ishøj.

Det nye togsæt forventes til København til sommer, hvor det så skal påbegynde sine prøvekørsler på den del af letbanen, der ligger omkring klagøringscenteret i Rødovre (KVC).

Allerede til oktober skulle det næste togsæt ankomme, men denne gang direkte fra fabrikken i Serbien. Inden årets udgang forventes der at være modtaget otte togsæt.

Serbien. Togsættet er transporteret til Wildenrath i Tyskland, hvor det på Siemens' prøvebane skal gennemgå en lang række tests, således at det kan blive typegodkendt.

Status for letbanebyggeriet medio januar.



Hovedstadens Letbane

Status på selve letbanen

Klagøringscenteret i Rødovre (KVC) er færdigbygget og overdraget til Hovedstadens Letbane. Bygningen indeholder værksteder, vaskehal, lager, kontorer og personalerum, og det skal også indeholde det af Siemens leverede anlæg til at kontrollere toggangen. I skrivende stund er det dog så godt som tomt. Sporene ind i værkstedshallen og servicehallerne er lagt, ligesom nogle af de donkrafte og tunge værktøjer, der skal anvendes, også er ved at være på plads. Der er lagt spor på KVC, og der er ved at blive rejst master, der skal bære køreledningerne til togenes elforsyning.

På strækningen fra Herlev til Glostrup er der i vid udstrækning lagt skinner, uden at man på nogen måde kan betegne arbejdet som afsluttet. Ved Ejby kan man se en station, der er nogenlunde færdigbygget. Der er også lagt spor ved det vanskelige jernbanekryds ved Glostrup station, hvor letbanetogene skal køre fra ringvejen ned ad en rampe til stationen. Man kan sige, at letbanen ender i en sækbanegård i Glostrup. Togene returnerer herfra til ringvejen, hvorfra de vil fortsætte deres rejse.

På den øvrige strækning fra Ishøj til Lundtofte ved Lyngby er man i fuld gang med anlægsarbejdet. Det kan ikke beskrives i få ord, da de forskellige lokaliteter befinder sig på vidt forskellige stadier. Alle broer og viadukter synes dog at være på plads, herunder den vanskelige passage ved Lyngby station. Kun enkelte steder mangler man at forberede sporkassen. I Lyngby på Klampenborgvej og ved rådhuset, kan man se de betonkonstruktioner, hvori rillesporene skal ligge. Ud mod Lundtofte mangler der skærver, før sporene kan lægges. På stort set hele strækningen skal letbanen køre i sin egen tracé. Kun hvor sporet krydser veje, er letbanetogene blandet sammen med den øvrige trafik.

Fra kontrolcentret vil letbanekørslen blive overvåget og kontrolleret. Man kan herfra også styre lyskryds, så letbanetrafikken kan afvikles glidende. Det er ikke et signalanlæg med togstop, idet letbaneføreren har ansvaret for at overholde færdselsreglerne og dermed følge den særlige lysregulering, som vi allerede kender fra busdrift og fra Aarhus og Odense.

Letbanen bliver 28 km lang, og fra den ene ende til den anden bliver der 29 stationer.



For 70 år siden

Persontoget, tog 321, udveksler post på Sig Station den 28. maj 1970. På den tid af dagen var stationen betjent, og signal „Stationen ubetjent“ derfor slukket.

Forsøgsordningen på Sig Station

I februar 1953 iværksatte Statsbanerne „Forsøgsordningen på Sig Station“. Nu kunne – forsøgsvis – en station på en enkeltsporet bane være ubetjent ved kørsel med tog i begge retninger. Forsøget faldt heldigt ud, og det blev en ordning, som greb om sig.

Da biltrafikken i løbet af efterkrigstiden igen kom på fode, mistede Statsbanerne markedsandele i den indenlandske gods- og persontrafik. Datidens biler havde en begrænset aktionsradius, så det var især i den lokale trafik, de kunne konkurrere med banerne. Det blev i høj grad mærkbart på landstationerne. Mange af disse var af hensyn til toggangen betjent næsten døgnet rundt. Det betød, at de beskedne – og ofte faldende – indtægter fra godstransport og billetsalg slet ikke kunne dække omkostningerne til stationernes drift og bemanning. Der skulle derfor spares på landstationernes betjening.

Forenklet betjening på mindre stationer

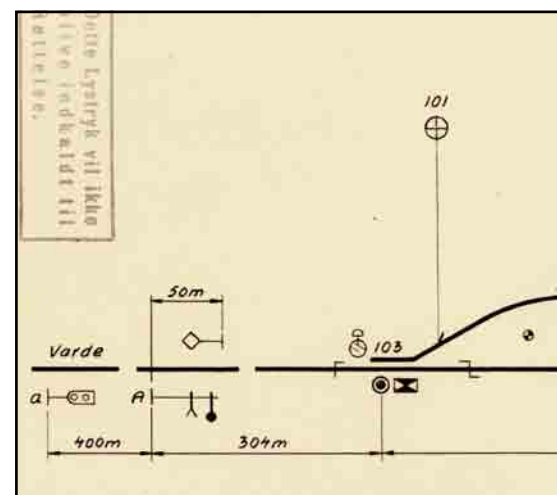
I 1951 nedsatte Statsbanerne et udvalg, som skulle undersøge, om der kunne indføres forenklet betjening på mindre stationer.

Efter et års tid afgav udvalget betænkning. Man var nået frem til, at en mindre landstation af hensyn til publikumsbetjeningen kun skulle være betjent, som det hed „af en ansvarlig tjenestemand“, i otte dagtimer og kun på hverdage. Var det nødvendigt med betjening herudover, f.eks. ved rangering eller udveksling af post samt rejse- og stykgods ved togene, kunne det udføres af en stationspasser. Det kunne være en ekstraarbejder, som var billigere i drift.

Dengang var der mange betjente holdsteder

Allerede i 1885 ønskede Statsbanerne at spare penge på landstationernes bemanning om natten. Af en ordreserie fremgik: „Stationsforvalteren skal, forinden Stationen afleveres til Natvagten, foretage de for et Togs Gennemkørsel nødvendige Manipulationer paa Centralapparatet, saaledes at Natvag-

Af Ole Edvard Mogensen



Andre veteranbaner og jernbaneklubber

Danmarks Jernbanemuseum

I *Jernbanen* 1/2023 skrev vi, at Danmarks Jernbanemuseum havde købt 10 tons-troljen 083 fra Banedanmark, men siden har de atter været på indkøb og købt ikke mindre end fire 20 tons-troljer fra Banedanmark gennem Klaravik auktioner. Der er tale om Trolje 209, 214, 217 og 223. Det er hensigten, at to af 20 tons-troljerne skal erstatte den ældre Trolje 207 i Roskilde, samt den ellers nyerhvervede Trolje 083 på længere sigt.

Veteranbanen Bryrup-Vrads

Siden vi sidst bragte en status på projektet med DSB F 665 i *Jernbanen* 6/2022, har arbejdet nået hele to store milepæle. Kedlen blev koldtryksprøvet den 24. januar og godkendt af FORCE Technology, hvorefter arbejdet straks gik i gang med at få klargjort den til varmeprøven, der foregik den 7. marts. For første gang i 20 år var DSB F 665 opfyret! Her blev kun nogle enkelte småfejl konstateret, som blev rettet inden den endelige kontrol af FORCE Technology den 16. marts, hvor kedlen blev godkendt uden anmærkninger. Derved kunne arbejdet med at male kedlen med specialmaling gå i gang, inden kedlen kan blive isoleret. Imens er arbejdet med vandkasserne og



John Amstrup

Efter 20 år var kedlen til DSB F 665 atter opfyret, og ses her den 16. marts, opfyret til den store godkendelse, hvilket den bestod.

førerhuset kommet videre, så de kan blive slebet og malet.

Der har også været arbejdet på motoren på HOJ M12, hvor topstykkerne har fået slebet ventil-sæder, og motorblokken er blevet

renset og har fået monteret nye ventilfjedre, mens nikketøjet er eftersat, så den atter kan være klar til den kommende kørselsæson, der begyndte den 2. april.

Finn Madsen



Christof Zippel-Jørgensen

Arbejdet med tenderrammen på H 783 er nu nået så langt, at tenderrammen er kommet på egne hjul, dog kun to ud af fire, indtil videre. Her ses de to færdigmonterede tenderaksler og fjederophæng. Forhåbentlig vil alle fire aksler være på plads under tenderrammen i nær fremtid.