



Ole-Chr. Munk Plum

Nordjyske Jernbaner

Diesellokomotivet HP 16 er i oktober 2001 atter udlejet til Banestyrelsen. Denne gang benyttes lokomotivet til kørsel med skærver i forbindelse med sporarbejder på strækningen Skærbæk-Tønder.

Diesellokomotivet SB M 11, ex. OHJ Mx 102, har været ude for et større motorhaveri. Lokomotivet er transporteret til DSB i København, hvor det afventer stillingtagen til evt. reparation.

Odsherreds Jernbane

Fra slutningen af august til midten af december 2001 har OHJ og HTJ udlejet OHJ Mx 104 samt 12 skinnetransportvogne til entreprenørfirmaet Arkil-Novejfa i København. Materiellet benyttes i forbindelse med sporarbejder mellem Herlev og Vanløse.

Fra 1. december 2001 nedlægges OHJ's og HTJ's stoppekolonne. Fremover vil justering af banernes spor blive udbudt til anden side. Sporvedligeholdelsesmaskinerne OHJ-HTJ SR 63 og SSR 67 fra henholdsvis 1975 og 1973 vil blive udbudt til salg eller udrangeret.

Vestbanen

Fra DSB har Vestbanen købt diesellokomotivet My 1158, og lokomotivet blev leveret til banen den 19. september.

I forbindelse med købet af My 1158 har Vestbanen solgt diesellokomotivet DL 14 til en tysk lokomotivopkøber via Voith Danmark, og den 25. september blev lokomotivet trukket til Padborg af My 1158. VNJ DL 14 blev leveret til Vestbanen fra Henschel i 1977.

Vestbanen har fået udvidet sit sikkerhedscertifikat, så det fremover gælder på alle Banestyrelsens strækninger i Jylland og på Fyn. Med købet af My-lokomotiverne 1154 og 1158 kan Vestbanen påtage sig kørsel for andre på disse strækninger.

I samarbejde med NVAG har Vestbanen efterfølgende indgået kontrakt frem til 31. december 2002 med option på yderligere to år på aluminiumskørslerne Grenaa-Tønder for Hydro. Der regnes med transport af ca. 30.000 tons pr. år og med ca. 60 årlige kørsler. Det første Hydro-tog efter den nye kontrakt kørte 26. september.

Med Lemvigbanens køb af MY 1152 er ML 25 blevet overflødig. Lokomotivet er derfor blevet solgt til et tysk firma. På billedet herover rangerer lokomotivet i Thyborøn den 17. juli 1992.

Privatbanerne



Hovedstadens Togdrift A/S

Hovedstadens Udviklingsråd, HUR, har ansat Jacob Fuchs som vicedirektør i HUR fra 1. september 2001. En af den nye vicedirektørs opgaver bliver det strategiske arbejde med bustrafikken, lokalbanerne og samarbejdet med DSB, Ørestadsselskabet og de øvrige trafikelskaber. Jacob Fuchs, der er 48 år, er cand. polit. og kommer fra en stilling som afdelingschef i Trafikministeriets departement. Jacob Fuchs har en lang karriere bag sig i centraladministrationen, blandt andet var han kontorchef i Finansministeriet fra 1992-96.

Pr. 1. oktober 2001 er Claus Klitholm tiltrådt som administrerende direktør for det nystiftede Hovedstadens Togdrift A/S, der skal varetage driften af de fem lokalbaner i regionen. Claus Klitholm er 37 år, civilingeniør og HD(A). Han kommer fra en stilling som projektchef i Københavns Metros driftsselskab, som han har været med til at bygge op. Claus Klitholm har erfaringer på trafikområdet, som vil være til stor nytte i HURs nye togselskab. Tidligere i sin karriere har Claus Klitholm været ansat hos Bus Danmark, nuværende Arriva A/S, og han har desuden været rådgiver på trafikområdet i blandt andet Carl Bro A/S.

Arbejdet med fusionen af privatbaneselskaberne og Hovedstadens Lokalbaner A/S samt etableringen af operatørselskabet Hovedstadens Togdrift A/S er fortsat i efteråret 2001. Mere herom følger i Jernbanen 6/2001.

Diesellokomotivet GDS L 1, der blev leveret til Gribskovbanen fra Frichs A/S i Århus i 1952, er i oktober måned overgået til Nordsjællands Veterantog, og lokomotivet er indtil videre hensat i Gilleleje.

Høng-Tølløse Jernbane

Stationsbygningen i Høng er i efteråret 2001 solgt til en lokal tandlæge, der vil ombygge og istandsætte bygningen til klinik og privat beboelse. Herefter vil HTJ i 2001/2002 opføre en ny ventebygning samt cykelparkering umiddelbart syd for stationsbygningen i forbindelse med busholdepladsen.

Lemvigbanen

Lemvigbanen har i sommeren 2001 haft en passagerfremgang på mere end 25 %. De større rejsetal skyldes ikke mindst turister til det nye Kystcenter, der åbnede i foråret 2001 i Thyborøn.

Fra DSB har Lemvigbanen købt diesellokomotivet My 1152 til overtagelse 30. oktober 2001.

I forbindelse med købet af MY-lokomotivet er diesellokomotivet VLTJ ML 25 solgt Voith Danmark, der i forbindelse med handlen repræsenterer et tysk handelsfirma. ML 25 blev købt af VLTJ fra Deutsche Bundesbahn i 1989, og frem til 1990 var lokomotivet litereret VLTJ ML 15. Efter anskaffelsen af VLTJ Mx 26 i 1993 har VLTJ ML 25 kun været benyttet ved nedbrud.

Banen har sat den gamle stationsbygning og stationsforstanderbolig i Thyborøn til salg.



Allan Støvring-Nielsen

Aftalen betyder, at HUR på egne og amtets vegne påtager sig at varetage det økonomiske og administrative tilsyn over for Østbanen i overensstemmelse med aftalerne med Staten, herunder som trafikfører. Hensigten er, at udviklingen af togtrafikken på Østbanen skal ske i.h.t. den i Jernbanen nr. 2/01, side 20 omtalte masterplan for privatbanerne under HUR.

Vestbanens nyhvervede MY 1158 i aktion for Traxion. Tv. ses lokomotivet ved Hydro i Tønder den 6. oktober, og på billedet herunder ses lokomotivet i Grenaa den 27. september.

Aluminiumstogene skulle efter planen udføres hovedsagelig med NVAG My 1148. Forskellige uklarheder omkring ejerforholdet af dette lokomotiv har imidlertid bevirket, at lokomotivet endnu ikke har kunnet anvendes af NVAG og Vestbanen. Derfor har Vestbanens to My'ere samt TBL My 1110 (til forspand p.g.a. løvfald) indtil videre været trækraft på disse tog.

På grund af sporarbejder på Tønderbanen i ugerne 43-47 køres aluminiumstogene i denne periode over Tønder-Tinglev.



Mogens Dusus

De ugentlige godstog med NVAG DL 2 og to tankvogne over strækningen Tønder-Grindsted køres nu på tirsdage. Samarbejdet med NVAG består i, at Vestbanen står som operatør for disse tog på danske spor. Endvidere har NVAG sammen med Vestbanen kørt enkelte tog med landbrugsmaskiner til Sønderborg.

VNJ My 1154 har i et par perioder været udlejet til Traxion.

I forbindelse med sporombygning på Banestyrelsens strækning Skærbæk-Tønder transporterer Vestbanen sveller mellem Skærbæk og Esbjerg for Banestyrelsen, Servicedivisionen i oktober/november 2001. Der køres naturligvis med My.

Da My 1154 og 1158 således næsten hele tiden er beskæftiget med kørsel i Sønderjylland, er de få vogne med træ til Lunde Limtræ blevet transporteret med Y-tog Esbjerg-Lunde og retur.

Vestbanen har sat stationsbygningerne i Janderup, Billum, Vrøgum, Henne, Outrup og Lunde til salg, og man regner med, at de fleste bygninger er solgt inden nytår.

Efter licitation overtog Vestbanens datterselskab, Vestbus A/S, kørslen på busruterne Århus-Odder, Odder-Horsens og Odder-Skanderborg fra 28. maj 2000. Vestbus kom dermed til at køre på de busruter, der indtil 17. oktober 1997 blev kørt af Odderbanen. Vestbus lejede sig herefter ind i Odderbanens busværksted.

I forlængelse af forliget mellem regeringen og Amdsrådsforeningen om amternes overtagelse af de statslige ejendele (aktier) i privatbanerne, der også omfatter nye rammer for privatbanernes busdrift, har besyrelsen for Vestbus A/S besluttet at udbyde Odderafdelingen til salg. Kørslen for Århus amt kunne ellers fortsætte frem til 2006.

Østbanen

I september har Storstrøms amt og HUR indgået en samarbejdsaftale om Østbanen frem til udgangen af 2010 og med et opsigelsesvarsel på 2 år for at afspejle, at den trafikale og økonomiske udvikling af togdriften er en langsigtet betragtning. Det gælder ikke mindst i forbindelse med investeringer i materiel og infrastruktur.

Den nuværende byrdefordeling, 53,1 % til Storstrøms amt og 46,9 % til HUR bevares.

Aftalen indebærer, at Storstrøms amt bliver aktionær i det fusionerede Hovedstadens Lokalbaner A/S på lige fod med de øvrige aktionærer i privatbaneselskaberne, men således, at amtet i aftalens løbetid vil afgive stemme på generalforsamlinger m.v. sammen med HUR.

„Privatbanerne“ redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Varde.

Med Vestbanens køb af MY 1154 og 1158 er DL 14 blevet overlødig. Dette lokomotiv er derfor også solgt til et tysk firma. På billedet herunder trækkes lokomotivet fra Varde til Padborg via Tønder den 25. september af MY 1158. Toget ses her i Ribe.



John Nissen