

D-maskinegruppen gennem 25 år



Den 8. februar 2003 er det 25 år siden, at DJK oprettede D-maskinegruppen. I denne anledning er D-maskinegruppen emnet for dette nummers fælles tema. Gruppen har en spændende historie og er fortsat stedet, hvor DJK's største damplokomotiver er stationeret.

Af Alf Blume

*K 564 med juletog på den vestjyske længdebane i 1985.
Foto: Tommy O. Jensen*



D 826 fremførte i 1987 en DJK-udflugt, der skulle være en afsked med Fåborgbanen. Heldigvis blev der sidenhen dannet en lokal veteranbaneklub, der har givet strækningen nyt liv. Billedet er taget på Højslev station af Tommy O. Jensen



Materiel på vej til Sjælland den 11. august 1986. D 826 havde dagen før kørt „Tåsinge Rundt“, mens OHJ 38 havde kørt mellem Odense og Højby. Foto: Poul Skov Hansen

Dansk Jernbane-Klub havde siden sin stiftelse i januar 1961 hovedsageligt koncentreret sig om at bevare historisk jernbanemateriel fra privatbanerne, men det besluttedes i 1973 at anskaffe et større damplokomotiv til fremførelse af udflugtstog på DSB-strækningerne. Det blev D 826, som blev valgt, da dette lokomotiv havde en passende størrelse og var i relativt god tilstand. DJK havde allerede i 1968 købt K 564 fra Ods herredsbanen, men dette lokomotiv var hensat uden planer for istandsættelse og tilgik først senere D-maskinegruppen.

D 826 blev klarlagt på Centralværkstedet i København og kørte for egen damp til Nykøbing Falster, hvor der var skaffet remiseplads til lokomotivet, således at den videre istandsættelse kunne ske med frivillig arbejdskraft. I de næste år hørte D 826 driftsmæssigt under Museumsbanen; lokomotivet kunne ikke befære sporet til Band-

holm, men anvendtes med forskellige af Museumsbanens vogne samt vogne lånt af driften ved DSB i de følgende år til mange udflugtstog over hele Danmark.

De første vogne, som blev istandsat specielt til at køre med D 826, var CU 4011, som DJK byttede sig til hos Kolding Lokomotivklub, og CXM 4528, som DJK havde købt allerede i 1968. Begge vogne kom i drift i løbet af 1976. D 826 med tidstypiske vogne optrådte i flere episoder af Matador, som de fleste ved forskellige lejligheder kan gense i fjernsynet.

Aktiviteterne steg til et sådant omfang, at en afvikling af aktiviteterne på fremmede baner med D 826 mest praktisk kunne gennemføres af et selvstændigt driftsudvalg. Aktiviteterne omkring D 826 blev derfor skilt ud fra Museumsbanen i 1977, og en ny DJK-enhed med navnet D-maskinegruppen blev formelt oprettet den 8. februar 1978.



K 564 med ferietogget „Danmark for fuld damp“, der i begyndelsen blev kørt i samarbejde med et rejsebureau. „Ferietogget“ var en fast tradition gennem flere år i 1980-erne og 1990-erne og blev skabt af D-maskinegruppens daværende driftsleder Preben Clausen og rejsearrangør Jørgen Hansen. Efterhånden udviklede Danmark for fuld damp sig dog til et rent D-maskinegruppearrangement. Forrest ses dobbeltvognen OHJ C204/205, dernæst følger OKMJ Be 12, DSB CU 4011, SFJ ZB 509255, DSB DO 5604 og bagerst DSB AX 395. Foto: Tommy O. Jensen



Personale fra julekørselen ved Skjern i 1985. Foto: Tommy O. Jensen

D-maskinegruppen har aldrig haft eget spor, men kører på de eksisterende baner – i begyndelsen over hele Danmark, men i de seneste år primært på Sjælland. D-maskinegruppen er således etableret ikke som en veteranbane, men som et veteranog med arbejdssteder forskellige steder rundt om i Danmark, f.eks. Roskilde, Flintholm, Bramming, Thisted, Odense, Hvalsø og Høng.

D-maskinen blev efter oprettelsen af gruppen flyttet til remisen i Roskilde, hvor den holdt til de næste ca. 10 år af hensyn til de mange i gruppen, som kom fra Københavnsområdet. De fleste særtogskørsler fandt dengang også sted i Hovedstadsområdet. Under gruppens første driftsleder, Preben Clausen, udvidedes aktiviteterne løbende, og i midten af 1980-erne kørte D-maskinegruppen særtog overalt i landet i alle tænkelige anledninger. På dette tidspunkt havde D-maskinegruppen udviklet sig til at være en af de absolutte sværvægttere blandt DJK's afdelinger, også økonomisk set.

Da K-564 kom i drift i 1984 fra arbejdsholdene i Esbjerg og Bramming, skete det, at maskinerne byttede plads, alt efter behovet fra de planlagte særtog.

I de første år kørte D-maskinegruppen fortsat med en blanding af DSB-vogne og privatbanevogne (se materiellisten), således at de mest benyttede vogne dengang var CU 4011, CXM 4528, LJ Ca 16 og OKMJ Be 12. D-maskinegruppen samlede i de tidlige 80'ere en stamme af bogievogne bl.a. af typerne CP, CD, CAE, CL, AX, AC og AU. Disse vogne var i kortere eller længere tid i drift i gruppens tog, og mange af dem fortsatte senere deres liv hos DSB-Museumstog eller Veteranog Vest, hvor en del af vognene stadig er i drift eller afventer istandsættelse.

Allerede ved dannelsen i 1978 var det tanken at opbygge en ensartet stamme af toaklede trævogne af typerne CU, CY, CV og CX. De første blev allerede sat i drift i 1978, men vedligeholdelsen af de mange stålvogne lagde en dæmper på antallet af nye trævogne, der kunne sættes i drift. Kun rejsegodsvognen EH 6762 tilgik D-maskinegruppen, som til gengæld måtte tage CXM 4528

ud af drift igen på grund af svag vognkasse. Først i 1989 kunne den næste trævogn – CU 4160 – afgives til driften. I 1990 fulgte CY 4640 og i 1992 den seneste CU 4130.

Da MO-erne stod for at skulle udrangeres i 1984, bestemtes det at D-maskinegruppen også ville satse på motorvogne, og man fik lagt billet ind på MO 1829 og MO 1848. En håndfuld medlemmer lagde penge ud for købet, en ikke helt usædvanlig fremgangsmåde, når DJK har skullet anskaffe „nyt“ materiel. Begge MO-vogne har trukket mange forskelligartede tog for D-maskinegruppen, blandt andet mange udflugstog samt tog Odense-Højby for Jernbanemuseet og Rundt om husene i København. MO-erne vedligeholdtes af arbejdshold i Thisted og Bramming og kørte for det meste i det jyske. I december 1997 lukkede D-maskinegruppen arbejds holdet i Bramming, som derefter midlertidigt blev videreført som et arbejds hold direkte under hovedbestyrelsen – materiellet deltes i fordragelighed, således at stålvognene og MO-erne tildeltes det nye arbejdssted, mens D-maskinegruppen selv beholdt damplokomotiverne og trævognene. I marts 1998 oprettedes Veteranog Vest som en selvstændig DJK-bane for at fortsætte aktiviteterne med MO og senere MT og stålvogne.

Med lukningen af arbejds holdet i Bramming blev D-maskinegruppens aktiviteter koncentreret på Sjælland. Det var en naturlig fortsættelse af den udvikling, som var sket i løbet af 1990-erne. Kørslen på „de lange skinner“ var blevet besværliggjort af stadig strengere krav som følge af bl.a. tæt toggang og indførelse af ATC. Samtidig rådede D-maskinegruppen ikke længere over et driftsklart stort damplokomotiv, da både K 564 og D 826 måtte hensættes i begyndelsen af 1990-erne. Ideen om „et omrejsende udflugstog“ måtte derfor træde i baggrunden.

Arbejds holdet i Høng startede i 1978 og var i mange år et arbejdssted direkte under DJK's hovedbestyrelse med følgende arbejdsopgaver: Istandsættelse af remiserne i Høng og restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895. Arbejdet med ØSJS nr. 6 strakte sig over perioden 1978-1993. I år er det altså også 25-

Den 8. april 1995 afholdt DJK Udflugt i Jylland under temaet „Frichs-dieseltur“. I Fårup kunne man se MO 1848 fra D-maskinegruppen mødes med AHJ 5203 (nuværende OHJ 40) fra MHVJ. Foto: Alf Blume



Gennem de senere år har en af D-maskinegruppens hovedaktiviteter været kørsel mellem Slagelse, Høng og Gørlev. I sommeren 1995 skulle et par godsvogne med til Slagelse, og det kunne naturligvis også klares i det ordinære veterantog. Foto: Alf Blume



K 564 med „Danmark for fuld damp“-tog under udkørsel fra Asmindrup på Odsherredsbanen i 1987. Foto: Alf Blume



Fra tid til anden har D-maskinegruppen lånt lokomotiver fra DSB til materieltransporter. Normalt anmodede man om lån af MX eller MY, men i praksis har man kørt med stort set alle dieseltrækrafttyper. På billedet ses MZ 1428 under udveksling af vogne i Flintholm den 5. september 1994. Foto: Keld Haandbæk



Modstående side:

MO 1848 med dampen siveude ud af varmeslangerne. I sporet ses Preben Clausen, D-maskinegruppens første driftsbestyrer. Fører af MO 1848 er Erik Poulsen. Foto: Tommy O. Jensen

års jubilæum for arbejdsstedet og arbejdsholdet i remiserne i Høng.

Sideløbende med det omfattende arbejde med ØSJS nr. 6 istandsatte Høng-arbejdsholdet også dobbeltvognen OHJ C204/205, vedligeholde damplokomotivet OHJ 38, og foretog også forefaldende arbejde på D 826 og K 564, når de lejlighedsvis var på Vestsjælland. I løbet af slutningen af 80-erne arbejdede D-maskinegruppen og arbejdsholdet i Høng tættere og tættere sammen, og i 1991 blev arbejdsholdet i Høng formelt indlemmet i D-maskinegruppen.

Ved denne indlemmelse kom D-maskinegruppen til at råde over ØSJS Nr. 6, som kom til at være eneste aktive damplokomotiv i D-maskinegruppen i perioden 1995-2002. ØSJS Nr. 6 blev taget ud af drift efter sommerens kørsler i 2002, da kedlen efterhånden var udtjent, og kræfterne da samledes om at fuldføre

istandsættelsen af K 564, som forventes køreklar i foråret 2004.

Her ved D-maskinegruppens 25 års jubilæum står gruppen godt rustet til fremtiden med to aktive arbejds- hold i Hvalsø og Høng. Arbejdsopgaverne er mangfoldige, fra de skinnenære vedligeholdelse og restaurering af lokomotiver og vogne til de mange administrative opgaver som moderne veteranogsdrift kræver i form af godkendelser af personale og materiel, bestilling af køretilladelser og særtogsplaner, reklame og PR-arbejde og meget mere.

I de følgende afsnit vil enkelte medlemmer af D-maskinegruppen fortælle lidt om de forskelligartede oplevelser og opgaver, man kan komme ud for som aktiv i D-maskinegruppen; så denne jubilæumsartikel om D-maskinegruppen er bestemt ikke den fulde historie – den må måske vente til 40-års eller 50-års jubilæet.

Damplokomotivet ØSJS nr. 6 har i årene 1993-2002 kørt en stor del af D-maskinegruppens tog. Lokomotivet, der var DJK's første stykke trækraft, ses på billedet i Tølløse. Maskinen blev erhvervet som lån fra Stålvalseværket i Frederiksværk, men ejerskabet blev først definitivt overdraget til DJK i forbindelse med foreningens 40-års jubilæum i 2001. Foto: Alf Blume



