



BLOVSTRØD BANEN 2010

Formandens beretning på banens generalforsamling den 19. marts 2011

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 1

2010 blev året, hvor banen i mere end 3 måneder så ud som på forsidebilledet.

Nu er det jo ikke alle begivenheder, som er "fotogene" og jeg skal derfor i flæng nævne nogle af disse.

Den 29. januar døde vores "supersælger" Andreas Aamand, som i flere år havde en ikke ubetydelig andel i banens indtægter.

Reglerne for eftersyn og vedligeholdelse af damplokomotivkedler blev i løbet af foråret forhandlet mellem Arbejdstilsynet, Force og DVF. De kom dog på plads og vi fik også synet, men desværre ikke godkendt B4. Vi må nok se i øjnene at der vil gå en årrække, før vi igen kommer til at køre med damp, da vi står foran en "stor kedelrevision".

Den 16. december 2009 vedtog Allerød Byråd Kommuneplan 2009-2021 og Blovstrød Banen er nu indarbejdet og linieføringen (den nuværende) fastlagt. Ligeledes er ny bebyggelser ikke længere planlagt så tæt på Banen at det antages at kunne blive problematisk.

Som svar på en ansøgning om udvendig vedligeholdelse af bygningerne, var at: "Kommunen ikke har afsat midler til vedligeholdelse. Det er kommunens forventning at Blovstrød Banen selv vedligeholder de bygninger, der benyttes. Det gælder både udvendigt vedligehold samt vedligehold af installationer." Vi gjorde opmærksom på at vi aldrig havde anerkendt en sådan vedligeholdelses-forpligtelse og at vi i øvrigt heller ikke havde penge til dét. Dog er der opsat HPFI relæer, så installationen er lovlig ligesom der har været energi-syn i de bygninger på Teglværket, som kan opvarmes. Dette tyder jo på at Kommunen trods alt holder et "vist øje" med bygningerne/installationerne.

Vi deltog traditionen tro i Græsted veterantræf, men noget utraditionelt var det at Yvonne fandt ud af at træffet godt ville donere 4000,- til istandsættelsen af PM429 - og Yvonne også fandt en mand, som ville skrive og printe ansøgningen for os (vi var jo ikke lige selv forsynet med kontorfaciliteter på smalsporet i Græsted)

I forbindelse med Banedanmark's renovering af viadukterne under Nordbanen, var det varselet at vort spor ville være spærret i perioder, men overraskende nok, blev dette ikke tilfældet og i det hele taget havde vi ingen som helst problemer i dén anledning.

Passagerertallet er desværre fortsat nedad. På trods deraf har vi haft stort set samme indtægter på billetsalget til plantog, som sidste år. Men vi har jo hævet billetpriserne med 5 kr. pr. næse og vi har stadig plads til mange flere passagerer på plantog.

Den ændrede køreplan med ophold på Teglværket og DBJ326 som kiosk fungerer fint.

Der er næsten ikke særtog mere. (Kradser krisen ?)

Bestyrelsen holdt 28/9 til 6/10 - 2010 sit første bestyrelsesmøde i "Cyberspace". I erkendelse af at mindre end halvdelen af bestyrelsen (og suppleant) kunne møde op, aftalte vi at e-maile om dagsordenens punkter i løbet af en uge, hvorefter der på grundlag af korrespondancen blev lavet et referat.

Trafikstyrelsen har gennem et par år været "på banen" (!) med adskillige spørgsmål, bl.a. ønskede man at vide, om der er tinglyste deklARATIONER vedr. oversigtsforholdene ved vore overskæringer.

Den 2. december kom Trafikstyrelsen med den ventede "Bekendtgørelse om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift" også kaldet veteranbanebekendtgørelsen.

§ 1. Bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om tilladelse til at udøve ikke erhvervsmæssig jernbanedrift og dokumentation for sikkerhedsstyring af ikke erhvervsmæssig jernbanedrift.

Heldigvis havde vi allerede tidligere på året fået §§ om ansvar for dokumentation ind i SR for Blovstrød banen. Alt i alt er det bestyrelsens vurdering at vi har så godt styr på banens organisation og sikkerhed, at det ikke skulle volde større problemer at leve op til kravene.

Jeg skal heller ikke undlade at nævne alle de flinke mennesker, interne som eksterne, som hjalp os på den ene eller anden måde. **Tak!**

Som de forrige år har jeg plukket i et større antal billeder fra året der gik og denne gang er det Rasmus Munk og jeg selv der har fotograferet.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 2



Ovenfor og til højre: Motoren til PM429 har efterhånden i en årrække stået og fyldt op midt på gulvet i værkstedet. Men midt i februar kom så endelig dagen, hvor monteringen af bremses, kæder m.v. var så fremskredet at motoren kunne anbringes på sin rette plads på lokomotivet.



Til venstre: I løbet af 2009 fik vi den ide at postvognen DBJ 326 måtte kunne bruges som kiosk til salget af kaffe, is, postkort m.v. og i 2010 blev idéen så bragt til udførelse.

Der var dog en del ting, som først skulle laves, bl.a. blev vognens el-installation fornyet så den kunne forsynes fra "fremmednet".



Ovenfor: I et par år havde vi stor fornøjelse af vor "vognhal". Men i løbet af foråret kom sneen. Desværre kom vi først bagefter i tanker om, at sådanne "havetelte" ikke er konstrueret til at bære vægten af ½ meter sne og midt i marts blev det for meget, teltet kollapsede simpelthen. Heldigvis er vore vogne solidt kram og da vi fik fjernet "ruinen" var vognene helt uskadede.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 3



Ovenfor: I en række år er det årlige eftersyn af det rullende materiel blevet foretaget tidligt på året. Med den udvikling vejret har taget i 2010 (og 2011) er maskinchefen dog nået til den erkendelse at dette ligeså godt kan foretages umiddelbart efter sæsonafslutning. Så dette er måske det sidste billede af vogneftersyn i sne og frost.



Ovenfor: For at kunne bruge postvognen til kiosk var det nødvendigt at kunne rangere den ud og ind af remisen og den måtte derfor forsynes med "roevognskoblinger".



I husker måske at i starten af 2009 gik formanden og puslede med en lille brændeovn til postvognen. Her er en nedstryger igang med at tilpasse skorstenen til ovnen.



Ovenfor (begge billeder) og til højre: For at sporene til stadighed kan befares på forsvarlig vis må de vedligeholdes. Dette foregår efter en plan og jævnt fordelt på året, med behørligt hensyn til at trafikken til stadighed skal kunne afvikles. Midt i marts er det dog ret usandsynligt at vi har brug for de køretøjer, der står i "remisecontaineren" og det er derfor et fornuftigt tidspunkt at skifte svellerne på sporet ind til denne.



BLOVSTRØDBANEN 2010

side 4



Ovenfor (begge billeder) og til højre: Én opgave var at få klargjort postvognen til kiosk, men den skulle jo også have et passende sted at holde, når den skulle fungere som sådan, så sidst i marts påbegyndtes arbejdet med anlæg af en helt ny perron.



Ovenfor: Taget på postvognen trængte også til en overhaling og når man nu alligevel var deroppe, var det nærliggende at få taget et billede (til højre) af den nyanlagte perron, som stod færdig den 10. April.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 5

Til højre: Uden nogle ny medlemmer, som er villige til at bruge en masse energi og tid på at vedligeholde og drive Blovstrød Banen, kan man se dén dag komme, hvor foreningen er ”en klub af gamle mænd, som udlever deres drenge-drømme om at lege med tog” (som en borgmester i det sydsjællandske udtalte om en klub, som nu er lukket). Dette billede af syv ungersvende giver dog håb for fremtiden.



Til venstre: Den omtalte klub, som desværre måtte lukke, lå inde med et stort lager af sveller, som med kort varsel skulle skaffes af vejen.

Dette betød at Blovstrød Banen kunne erhverve 800 sveller mod at betale transporten. På billedet er de første 400 ankommet og som man ser er det altså en god bunke sveller, der er tale om

Til højre: Klar til dagens første plantog. Toget med MS15 og roevogne holder i baggrunden ved perronen klar til at afgå til Blovstrød (Hallen). Postvognen er på plads som kiosk og der er sågar friske blomster i krukker på perronen .



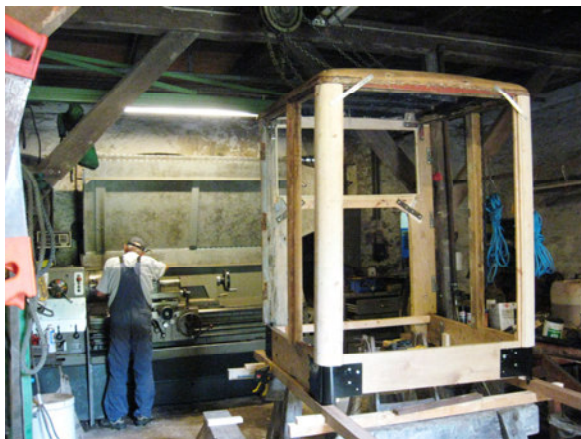
Til venstre: I en ”handel” med DJK’s vognhal indgik bl.a. at den normalsporede motortrolje fra Nærum-banen kom til Marslev og at vi uden udgifter for os kom af med de to gamle lastvogne, som i en årrække var blevet mere og mere forfaldne af tidens tand og hærværk.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 6



Ovenfor: I Pinsen deltog vi, traditionen tro, i "Græsted Veterantræf", denne gang med MT3 og to roevogne. MT3 opførte sig fuldstændig upåklageligt i de to dage (men se senere).



Ovenfor: Da motoren nu var kommet væk fra værkstedet kunne førerhuset til PM429 komme ind et sted, hvor man kan komme til at arbejde på det.



Ovenfor: Gulvet i værkstedet har længe været i en stand, som nærmest umuliggjorde brug af løftevogn til at flytte tunge ting. Det blev der i slutningen af juli gjort noget ved.



Ovenfor: På B4 blev den utætte støttebolt i fyrkassen skiftet og det blev godt. Desværre kunne reparationen i røgkammeret ikke godkendes af tilsynsførende ikke godkendes, så lokomotivet er ikke i drift p.t.



Ovenfor: Bekæmpelsen af ukrudt, beskæring og bekæmpelse af uønsket bevoksning optager megen tid i løbet af året. Retfærdigvis skal det dog siges at dette er et sjældent benyttede spor.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 7



Ovenfor: Tanken, som tidligere stod hvor vi byggede et "olieskur", havde i et års tid henstået på deployer, men nu kom den af vejen.



Ovenfor: Og skuret blev endelig færdigt.



Ovenfor: MS15 blev forsynet med runde koblingshorn, så vi kan benytte korte koblinger og undgå de ryk det gav i vognene under kørslen.



Ovenfor: Til DJK-dagen den 11. September ville vi gerne præsentere et tipvognstog og det ser nu lidt bedre ud, med læssede vogne.



Ovenfor: Bemærk hvor smukt der er ryddet op i bevoksningen på området. Dette bl.a. af hensyn til muligheden for at tage godt billeder på DJK-dagen. Det ser faktisk vældig autentisk ud med et grustog på broen.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 8



Ovenfor: Toget med gæster på DJK-dagen på Søbakken. Passagererne kigger ned mod MT3 med tipvognstoget som tilsyneladende holder lige efter Storkevad. Hvorfor kører det ikke?



Ovenfor: Årsagen var at motoren på MT3 spandt fint, der var tilsyneladende bare ikke forbindelse i transmissionen til akslerne.

Til højre: Forklaringen på havariet kom, da vi senere ugen efter fik skilt maskinen ad og åbnet koblingshuset. Koblingsbelægningen er simpelthen revet løs, og smuldret totalt og ligger delvist ved startdrevet midt i billedet. Takket være et medlems donation fik vi dog relativt hurtigt sendt koblingen i byen og renoveret med ny koblingsbelægning.



BLOVSTRØDBANEN 2010

side 9



Til venstre: Det er måske ikke den hundrede procent korrekte Fordson kulør, men den nærmeste, som kunne fås på spraydåse. Under alle omstændigheder pyntede det fantastisk på PM429's motor. Særlig da afdækningen med aviser og malertape var fjernet igen

Til højre: Godt så det også ud, da den ny-indkøbte kardanaksel var monteret ved hjælp af ny flanger, som er "hjemmelavet" på Banens værksted.



Til venstre: Én af de sidste lørdage i November, inden sneen dækkede landskabet for den næste måneder, brugte vi indholdet af stabilgrus fra de tre tipvogne til pladsen foran motorremisen. Man kan nu, uden at risikere at brække benene, komme til at arbejde på materiellet også udendørs foran remisen.

BLOVSTRØDBANEN 2010

side 10



Som afslutning på billedserien har jeg valgt ovenstående billede af vejen.

Jeg kan godt lide billedet og betydningen kan man filosofere noget over:

Det at beskæftige sig med veteraner er som at gå på en vej fuld af faldgruber (huller) man skal undgå.

Ja ja – det har godnok regnet, men græsset (ukrudtet) er grønt og himlen blå og det skulle som ikke undre mig om fuglene også synger.

Næ – det er bare for at huske at nævne at hundeklubberne fik repareret hullerne i sommerens løb – og det varede da flere dage (!) før de var der igen.

Bilen holder udenfor den allerede aflåste bom og venter på at køre mig hjem efter endnu en dejlig dag på Blovstrød Banen.

Med disse ord vil jeg afslutte min beretning om 2010 og endnu engang takke for jeres indsats i det år, der gik.

Marts 2011

Ebbe Makholm