

Blovstrødbanen

2011

Formandens beretning på Blovstrødbanens generalforsamling den 17. marts 2012

BLOVSTRØDBANEN 2011

side 1

Idyllisk så det ud, den 5'te januar ved halv otte tiden om aftenen, hvor sneen dækkede landskabet, skodden var taget af vinduet og der blev arbejdet i motorremisen.



Arbejdet med Pedershåb lokomotivet går nu ind i sit syvende år, men nu ligner det altså efterhånden noget.

Køleren ikke er den originale og det var ikke helt nemt at finde nogle slanger som kunne tilpasses til både kølerens og motorens stutse.

Vi har jævnligt savnet lidt lys i remise-containeren. I starten af året kom der en række batterilygter op, så man så man da i hvert fald kan orientere sig når det er mørkt.



Selvom damplokomotiverne ikke er i drift, fordi kedlen p.t. ikke er godkendt, skal de stadig vedligeholdes, så de ikke lider skade ved at være hensat.

Sidst i februar blev B4 trukket frem og fik gangtøjet smurt ind i rustbeskyttende olie.

BLOVSTRØDBANEN 2011

side 2



Træerne gror og sommetider kommer de for tæt på sporet og så må de fældes.

I forbindelse med planerne om ”Ny Blovstrød” havde Allerød Kommune inviteret en række arkitekter til besigtigelse af området og en tur med Blovstrød Banen, den 4. april. Her fortæller Lars om vores visioner for teglværket.



Græsted Veterantræf flyttede i 2011 til en ny plads øst for banen mod Gilleleje. I den forbindelse skulle også smalsporet på pladsen flyttes med og midt i april var man ved at tage sporrammerne op på den gamle plads.

Afviklingen af plantogsdagene er i 2011 forløbet uden større problemer. Sæsonens første plantogsdag var ved at være slut, da MT3 kørte mod Blovstrød Hallen.



BLOVSTRØDBANEN 2011

side 3

Den 2. maj indsendte vi ansøgning til Trafikstyrelsen om at måtte flytte sporet i Græsted til den ny plads og den 17. maj fik vi godkendelse af projektet.

Billedet er fra den 3. juni, hvor arbejdet med det ny spor var i fuld gang.



På den gamle plads har vi igennem årene klaret os med paller som trappe, når passagererne skulle op i vognene.

På den nye plads er overskudsjoerden fra udgravning af spor-kassen udnyttet til at lave perroner i begge ender af sporet.

Fredag før Pinse var det så tiden til at få fragtet det rullende materiel fra Blovstrød til Græsted.



Sporet og perronerne fungerede fint – og vognene, men MS15's starter havde fået en ny uvane.

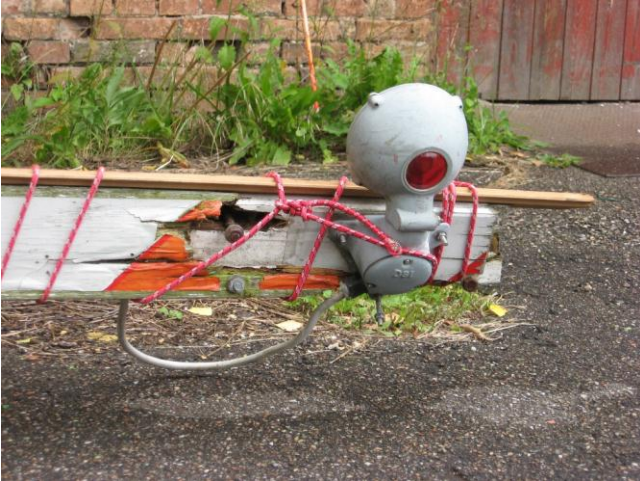
Den startede fint, når den var kold.

Men når man så havde kørt et par timer og motoren af én eller anden grund standsede, kunne den ikke startes igen.

I Pinsen 2011 kørte vi således kun ca. halvdelen af tiden.

BLOVSTRØDBANEN 2011

side 4



Det er tre år siden at vi måtte udskifte spidsen på den sydligste af bommene og i 2011 var det så den nordlige bom, der faldt fra hinanden en køredag.

Men ved hjælp af et bræt og et par meter elastik-tov

lykkedes det at holde sammen på resterne.

BAFD valgte at udskifte bommen helt, og på billedet ligger den gamle bom foran ”potten” og venter på at blive adskilt.

En enkelt afsporing blev vi desværre ikke forskånet for.

Årsagen var den klassiske – en glemt ”hund” slæbes med til de første sporskifte og så ! I håb om at det vil skærpe opmærksomheden hos personalet er ”hundene” blevet malet, så de fremover er nemmere at få øje på.



Der arbejdes fortsat på Pedershåb'en.

Sædet blev klar til montering. Og hvad man ikke kan se på billedet, er at batterikassen under sædet også er renoveret.

I motorrummet er der også sket ting og sager. På billedet er det luftfiltret, som er monteret.



BLOVSTRØDBANEN 2011

side 5



Da Finn d. 11 september havde været oppe ved Sortemosevej for at hænge "Kører i dag – skiltet" op, kom han tilbage og spurgte:

"Hvor er Blovstrødbanen blevet af?"

Lidt senere på dagen opdagede vi så at nogen (?) havde afmonteret Tennisbanernes og vores skilte og smidt dem ind i buskadset (se forsiden).

BAFD arbejdede bl.a. med udveksling af møre sveller i spor 22.

Deasærre nægtede/nægter skruemaskinen at starte, så svelleskruerne må tages med T-nøglen.



På sæsonens sidste plantogsdag var vejret egentlig pænt og der var også passagerer med toget.

Vi kan dog se at det blæser fra vest og at Yvonne har fyret op i brændeovnen i postvognen.

Sidst på året blev det besluttet at ophugge den ballast-vogn, som aldrig er blevet færdig. Bl.a. havde vognen rimelig gode bogier, som vi hellere vil benytte på en vogn i drift.



BLOVSTRØDBANEN 2011

side 6



Efterhånden er det blevet sådan at eftersyn af det rullende materiel foregår i vældig god tid inden sæsonen starter.

Her får 471 et eftersyn midt i november.

I forgrunden en af de aksler, hvor hjulene er mindst slidte, er taget ind for at få kontrolleret lejerne og sølernes tilstand.

Bagved står førerhuset til Pedershåb'en, Per fortsat arbejder på.



Da Hempel lukkede fabrikken i Lundtofte fik vi smedeværkstedets jernreol med indhold.

I løbet af efteråret fik vi jern og reel kørt til Blovstrød og Peder stillede reolen op ved siden af ”træ-containeren”

Ved årets udgang manglede blot at få jernet lagt på reolen igen.



Den 3. december var vejret mildest talt ikke nogen fornøjelse.

Vi havde besøg af en fritidsfotograf, som gerne ville tage nogle modelfotos med steampunk-tema. Hun havde setdamplokomotivet no. 5 på vor hjemmeside og ville gerne bruge det som baggrund.



Fotografen hedder Katja Alieva og på nettet har jeg fundet resultatet af hendes besøg i Blovstrød.

Man kan i øvrigt se mere om Katja's Steampunk-projekt på <http://blog.alieva.dk>

Bortset fra Katja's billede er de billeder, som jeg ikke selv har taget, også i år leveret af Big-Ras & Munk.

"Bag kulisserne" var Året 2011 var i højgrad præget af Veteranbane-bekendtgørelsen, som kom i december 2010, og arbejdet med at finde rundt i de ny regler og vejledninger fra Trafikstyrelsen. Blovstrød Banen har nu en "tilladelse med vilkår" til at udøve ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, dvs. kørsel med veterantogskøretøjer og drift af veteranbane.

Vore reglementer opfylder i det væsentligste kravene men der forestår stadig en hel del tilretning for at opfylde alle kravene i Veteranbanebekendtgørelsen.

Vor tilladelse skal senest om fem år fornyes og inden den tid skal vi gennemgå spor og rullende materiel, uddannelse af personale, håndtering af ulykker og forløbere til ulykker samt have regler for hvad der skal gøres i ekstraordinære situationer.

Der er ikke længere noget, der hedder driftsbestyrer og vi skal derfor, som noget af det første, have ændret vore vedtægter. Senere skal SR m.v. så revideres.

Selvom vi har haft en enkelt afsporing og vi havde problemerne med MS15's starter, kan det ikke ødelægge indtrykket af, at året er gået rigtig godt. Og som kassereren vil berette om lidt, udviser regnskabet det bedste resultat i mange år.

Med disse ord vil jeg afslutte min beretning om 2011 og endnu engang takke for jeres indsats i det år, der gik.

Marts 2012

Ebbe Makholm