



Renovering af Egemose Centrets Jernbane

Projektbeskrivelse





Indholdsfortegnelse

Indledning.....	2
Om Egemose centret	3
Jernbanens historie	3
Renovering af banen.....	3
Støbning af sveller	4
Jordarbejde, Tracé.....	4
Bortskaffelse af Træsveller	4
Skinner	4
Bro.....	4
Økonomi	5
Budget.....	5
Svelleaktier.....	5
Tidsplan.....	5



Lokomotivet klar til afgang, foran remisen



Passagerer stiger ombord på Mindepladsen station

Indledning

Som det vist nok eneste Spejdercenter i verden, har Egemose Centret sin egen jernbane. Jernbanen er en ca. 500 meter lang smalsporet industribane, med en sporvidde på 600 mm. På banen kører vi med et tog bestående af et industribanelokomotiv fra 1937 og en række vogne, bygget på rammer fra tipvogne. Bl.a. har vi tre passagervogne som vi kører spejderne rundt i flere gange om dagen på lejrene – til glæde for både store og små. Egemose Centrets jernbane har ca. 2000 passagerer om året. Vi har også en række andre vogne der bruges til transport af bagage, materialer, grus, brænde og meget andet. Desværre er banen i forfald, De gamle træsveller er ved at rådne og som følge af det bliver skinnerne løse, og banen bliver ustabil og farlig at køre på. Derfor ønsker vi at få renoveret banen så den igen bliver sikker at køre på.

Som det er i dag løber jernbanen kun gennem halvdelen af Egemosen. I forbindelse med renoveringen vil vi derfor også forlænge den med ca. 300 meter til den fjerneste lejrplads.



Om Egemose centret

Egemose Centret er et spejdercenter tilknyttet Det Danske Spejderkorps, beliggende mellem Ganløse og Lyngby i Nordsjælland. Egemosen er en grund på 16 td. Land med skov, mose, lejrpladser, overnatningshytter og aktivitetshytter. Centret drives af en fast stab af spejderledere, kaldet Mosefolk, der afholder lejre og kurser for spejdere i alle aldre fra hele landet. Vi har omkring 2000 deltagere om året fordelt på ca. 10 lejre.

På lejrene tilbyder vi mange forskellige aktiviteter for deltagerne, f.eks. tinstøbning, smedning, orienteringsløb, naturaktiviteter og madaktiviteter.

Ud over afholdelse af lejre, står Mosefolket for al vedligeholdelse og drift af centret og dets bygninger, alt dette arbejde foregår på frivillig ulønnet basis.

Drift og vedligeholdelse af Egemose centret finansieres udelukkende af lejrenes overskud.

Læs mere om centret på vores hjemmeside : www.egemosen.dk

Jernbanens historie

Egemose Centret blev startet i 1971 på den gammel og lettere forsømte lejrplads Egemosen. Dengang var der kun en lille sti fra parkeringspladsen og ind på området. Det betød at alt skulle bæres der ind, og da man ønskede at opføre nogle hytter på området skulle der gås mange gange. En af centermedarbejderne havde kendskab til et nedlagt teglværk ved Ringsted, hvor der lå en smalsporet tipvognsbane. Banen med lokomotiv og et antal tipvogne fik spejderne, mod at de selv fjernede det hele. Det efterfølgende år blev der bygget jernbane, dæmninger og broer ind gennem Egemosen så det var muligt at køre materialer ind med tipvognstoget. Senere er der blevet bygget en vej så man nu også kan køre i bil ind til hytterne. Jernbanen er blevet lagt om og forbedret flere gange i årenes løb, lokomotivet er bygget om så det ligner et damplokomotiv og vognene er bygget om fra tipvogne til bl.a. passagervogne. En stor del af dette arbejde er udført af spejdere som aktivitet på de lejre der er blevet afholdt på Egemose Centret. Der er den dag i dag mange voksne spejderledere der kommer og fortæller om dengang da de var med til at bygge jernbane på Egemose Centret.



På vej over den store jernbanebro

Renovering af banen

Arbejdet med renoveringen af jernbanen står centermedarbejderne selv for. Vi vil lave et antal jernbanelejre hvor vi inviterer spejdere, i alderen 12-24 år, til at komme og deltage i arbejdet med at fjerne det gamle spor og lægge det nye. Vi regner med at der kan blive renoveret et stykke på ca. 100 meter i løbet af sådan en weekendlejr, afhængig af antal deltagere og vejret.

Dette arbejde vil som alt andet arbejde på centret foregå på ulønnet frivillig basis.



En del af sporet som det ser ud i dag



Støbning af sveller

Vi har valgt at udskifte de nuværende træsveller med betonsveller, dels fordi træsveller indeholder miljøskadelige stoffer og fordi vi forventer en længere levetid på betonsveller. De nuværende sveller har holdt i ca. 15 år.

Betonen til svellerne blandes i forholdet 1 del cement, 2 dele grus og 3 dele sten. Det er samme forhold som bruges til støbning af armeret jernbeton, meget stærkt og derfor velegnet til vores formål.

Indstøbt i betonen er en ring af 10 mm armeringsjern, for at give svellen ekstra styrke. Desuden er der indstøbt 4 stykker 12 mm gevindstål, til fastspænding af skinnerne.



To af de første betonsveller vi har støbt.

Jordarbejde, Tracé

På nuværende tidspunkt ligger banen oven på terræn, , dvs. at der er mange små bakker på banen, det giver en meget ujævn kørsel der slider meget på lokomotivets motor.

Vi vil så vidt muligt udjævne banen så forløbet bliver mere plan.

Underlaget, tracé, for banen vil vi opbygge på følgende måde. Nederst lægges et lag stabilgrus på ca. 10 – 15 cm med fald til begge sider, oven på lægges en fibertex dug dels for at bortlede regnvand og for at forhindre planter i at få rodfæste på banen. Ovenpå lægges endnu et lag stabilgrus, ca. 10 cm, hvorpå sveller og skinner lægges. Mellem svellerne lægger vi til sidst et lag skærver / singels.

Stabilgrus vil, afhængig af prisen, evt. blive erstattet af knust beton, der har samme egenskaber.

Bortskaffelse af Træsveller

Som tidligere nævnt indeholder de gamle sveller miljøskadelige stoffer. Svellerne er imprægneret med Creosotolie, der indeholder en række tjærestoffer som kan forårsage allergi og eksem. Desuden indeholder Creosotolie stoffer, som er mistænkt for at være kræftfremkaldende.

Derfor skal vores gamle træsveller bortskaffes som miljøaffald. Det samme skal 15 cm jord omkring hver svelle, da det bliver betragtet som let forurenset. Vi har beregnet at det vil kræve ca. 2 containere at bortkøre affaldet.

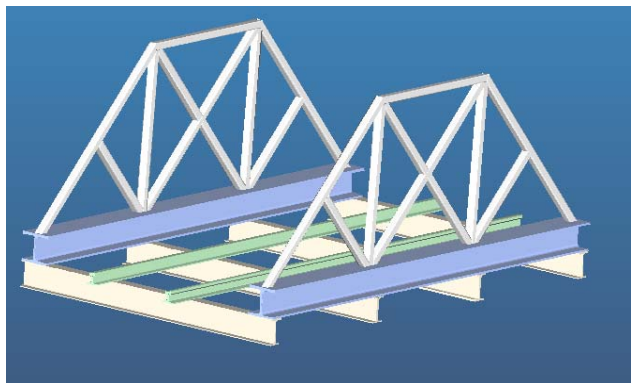
Skinner

Skinnerne på banen bliver alle genbrugt. Vi har et forholdsvis stort lager af skinner, så der er nok til også at forlænge banen det ønskede stykke.

Vi har to forskellige skinnestørrelser, vi vil så vidt muligt anvende de kraftigste skinner på hovedsporet og de mindre skinner på sidespor og rangerspor.

Bro

For at kunne forlænge banen, skal der bygges en bro over et vandløb. Der er udarbejdet tegninger og foretaget styrkeberegninger af en 4 meter lang stålbro, og vi har de fleste materialer til at bygge den af.



Computer model af vores kommende jernbanebro



Økonomi

Budget

Vi har budgetteret med at projektet vil beløbe sig til ca. 170.000 kr. Heraf skal størstedelen af beløbet hentes via fonde og sponsorer. Priserne som budgettet er beregnet ud fra, er almindelige udsalgspriser. Gennem fordelagtige rabatordninger hos diverse leverandører vil vi formentlig kunne købe materialerne til en lavere pris.

Svelleaktier

På enkelte af lejrene i 2004 solgte vi svelleaktier til deltagere og spejdergrupper, som på den måde støtter vores renoveringsprojekt. Det indbragte et beløb på 11000 kr. Vi vil igen i år sælge svelleaktier og på den måde skaffe endnu en del af de penge der skal til projektet.

Tidsplan

På nuværende tidspunkt (april 2005) har vi støbt 130 sveller og vi vil i løbet af foråret og sommeren støbe endnu flere så vi til september har rundet 250 sveller, svarende til en banestrækning på ca. 200 meter.

I løbet af efteråret vil vi afholde de første jernbanelejre og starte med at udskifte de første stykker af banen, 100 meter ad gangen. Samtidig fortsætter vi produktionen af sveller, frem til frosten sætter ind.

I 2006 fortsætter vi med produktionen af sveller og renovering af banen. Samtidigt opfører vi en bro over åen ved Saloonsøen. Store dele af broen vil kunne bygges inden dørs i løbet af vinteren, og samles når vejret er til det.

På nuværende tidspunkt forventer vi at være færdige med at renovere jernbanen inden vores lokomotiv bliver 70 år i april 2007.

Denne tidsplan er naturligvis afhængig af at vi kan skaffe de nødvendige økonomiske midler til projektet.



Udsigten fra bagerste passagervogn