



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

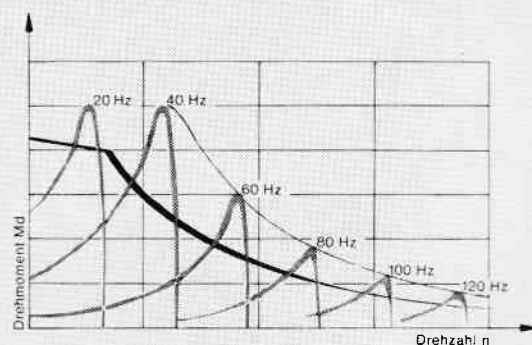
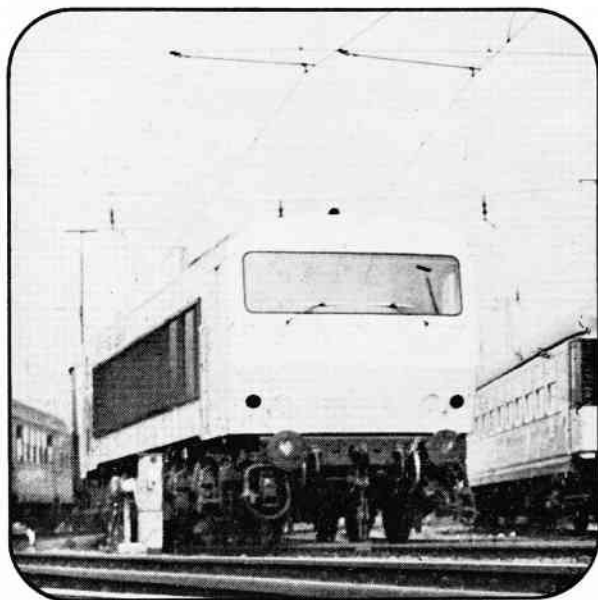
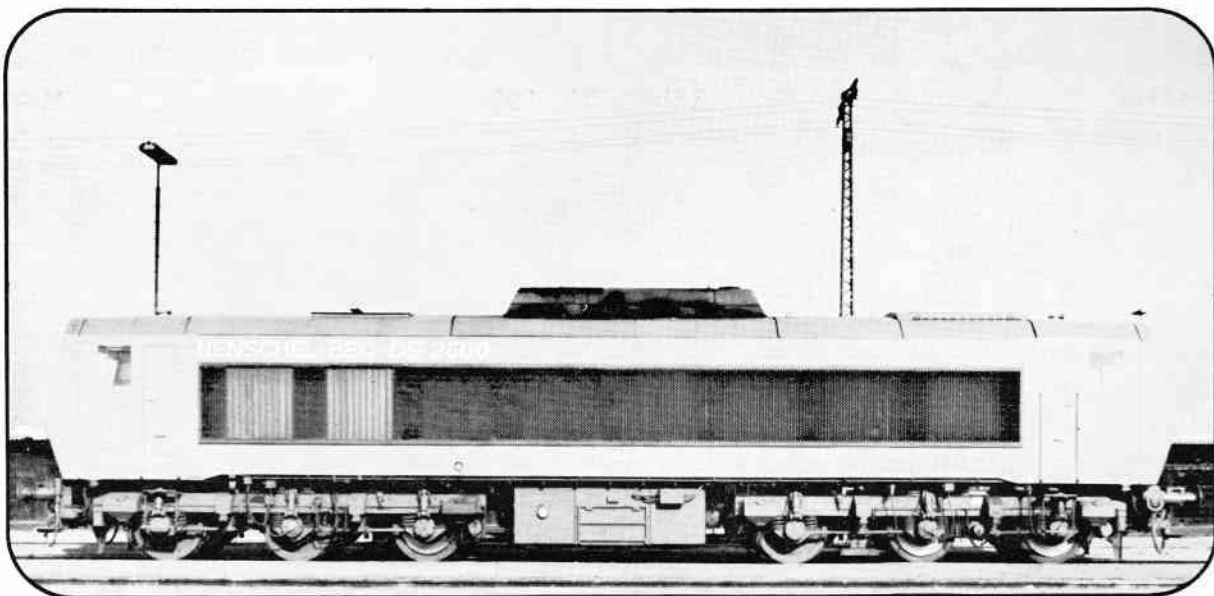
16. ÅRGANG

AUGUST 1976

KR. 10,00



Grønt lys for ny lokomotivgeneration med asynkrone banemotorer.

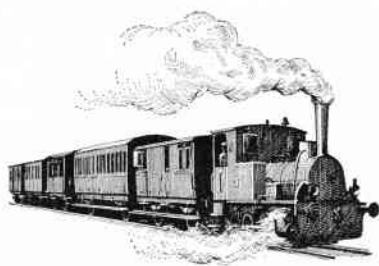


Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på M_d/n -kurven.

Afd.: EH

A/S NORDISK BROWN BOVERI · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V. tlf. (01) 15 62 10

BBC
BROWN BOVERI



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Glæmosevej 12,
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 20.
i månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter om-
kring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de en-
kelte forfatteres egen regning og er
ikke nødvendigvis udtryk for redaktio-
nens eller Dansk Jernbane-Klubs me-
ning.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af
Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlem-
skab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Den 12. juli 1976 blev Odense-Svend-
borg banen 100 år, og trods tørken
gennemførtes kørslen med et damp-
tog på strækningen. I det gode vejr var der
modt utallige mennesker op på statio-
nerne. På Hjallense station, hvor dette
nummers forsidebillede er taget, steg
en 102-årig på toget, som fremførtes af
DJK's D 826. Vognmateriellet var ud-
lånt af Kolding Lokomotiv Klub og
Dansk Jernbane-Klub.

16. årgang

August 1976

Nr. 4

OM BEVARING AF JERNBANEBYGNINGER

Interessen for jernbaner har hos de fleste altid koncentreret sig om det,
der særligt karakteriserer jernbanedrift, lokomotiverne og andet rullende
materiel, signalsystemer, baneanlæg, medens andre sider af jernbanernes
organisme, f.eks. deres bygningsanlæg, har ført en mere upåagtet tilvæ-
relse.

Både jernbaneklubberne og DSB har ydet en uvurderlig indsats for at
bevare værdifulde eksempler på ældre tiders rullende materiel, et arbejde,
der foreløbig har kulmineret med indvielsen af jernbanemuseet i Odense i
1975.

Samme år afvikledes under mottoet »en fremtid for vores fortid«. Det
Europæiske Bygningsfredningsår, en kampagne iværksat af Europarådet
for at skabe forøget interesse og forståelse for bevaring af værdifulde
bygninger og bymiljøer.

Både hos DSB og privatbanerne findes talrige eksempler på stations-
bygninger og andre bygningsanlæg, som ville være særdeles værdifulde at
bevare for eftertiden, først og fremmest fordi de repræsenterer et stykke
jernbanehistorie, men også fordi de udgør dele af det ældre industrielle
miljø i Danmark, der netop i disse år er genstand for en voksende in-
teresse.

Mange værdifulde jernbanebygninger er gået tabt ved banenedlæggelser,
revet ned eller bygget om til andre formål. Andre er stadig i brug efter
deres oprindelige hensigt men ofte ombygget eller moderniseret, så at
deres oprindelige særpræg er udvisket.

Det kan ikke forventes, at jernbanen i al fremtid skal bevare alt, hvad
der endnu er tilbage af ældre tiders stationsbygninger, vandtårne, remise-
anlæg og viadukter. Det ville derfor være ønskeligt om – først og frem-
mest DSB – indsætte betydningen af at foretage en registrering af den ældre
bygningsmasse, inden det er for sent. Også for derved at søge noget af
det mest værdifulde bevaret.

Denne opgave bør ses i sammenhæng med DSB's designprogram, såle-
des at forbindelsen mellem fortid og fremtid ville kunne markeres på en
naturlig og elegant facon.

Bent Jacobsen.

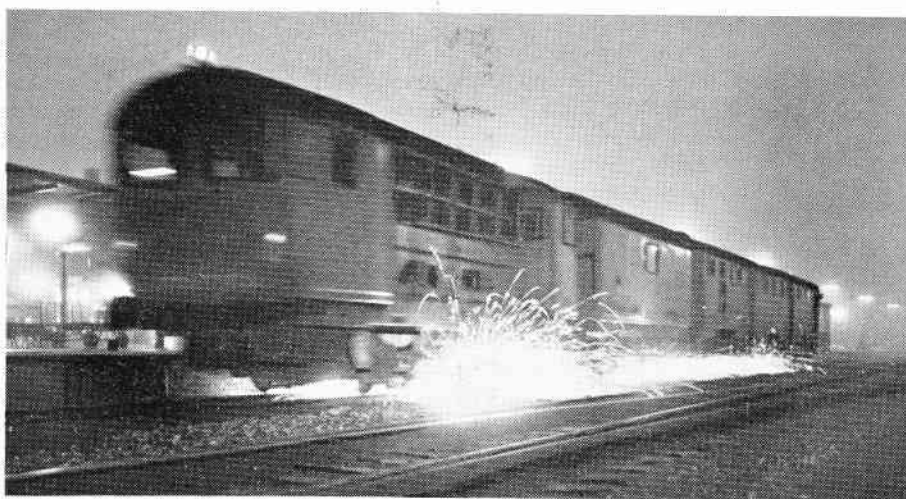


KONGELIG HOFLEVERANDØR



Speno International S. A.

GENEVE



Repræsentant i Norden:

slibetog RR325

SOPHUS BERENDSEN A/S

Amaliegade 10 – DK 1256 København K – Tlf. (01) 14 85 00



Dansk landstationsarkitektur mellem Fredericia og Århus

Af Vigand Rasmussen

Indledning

Inden for de seneste årtier er en del jernbanestrækninger og mange stationer blevet nedlagt. Stationsbygninger, remiser etc. er overgået til andre formål eller blevet revet ned. Da mange af disse bygninger udgjorde markante træk i bybilledet, ville det af bygningshistoriske hensyn være beklageligt, om de upågtet fik lov at forsvinde.

Udviklingen skal her belyses gennem en gruppe landstationer, Børkop, Daugård, Løsning, Hovedgård og Hørning, på strækningen Fredericia-Århus. Daugård station blev nedlagt i maj 1970, og bygningen er nu lager for en radioforhandler. I maj 1974 omdannedes Løsning og Hovedgård stationer til sidespor, således at persontrafikken og stykgodset overgik til bus og lastbil, mens vognladningsgodset stadig kommer til stationerne pr. bane. Stationsbygningerne bruges nu af postvæsenet, ligesom i Børkop, der dog kun er nedsat til trinbræt (sept. 1973). Endelig omdannedes Hørning station til ubemandet trinbræt med sidespor i sept. 1975.

Jernbaneliniens anlæg

Den østjyske længdebanes linieføring havde været genstand for en længere polemik, inden en østlig linie blev foretrukket i »Lov om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget af 10. marts 1861«. Den endelige linieføring blev dog først fastlagt ved lov af 26. maj 1866. Banen skulle gå fra Fredericia via Vejle og Horsens samt vest om Skanderborg, så nær byen som muligt til Århus.

Efter 1861-loven sluttede staten kontrakt med det engelske firma Peto, Brassey og Betts om bygning af de i loven indeholdte banestrækninger. Ifølge anlægskontraktens § 23 skulle stationerne bygges efter fem forskellige størrelser og klasser. Fredericia og Vejle stationer skulle anlægges med hovedbygninger af 3. klasse. Stueetagen skulle bestå af ventesale, vestibule, forstander-, billet- og telegrafkontor, toilet for damer og lampisteri. På første sal var der bolig for stationsforstanderen. Horsens skulle være station af 2. klasse, hvor stueetagen stort set bestod af de samme rum som i hovedbygningen af 3. klasse, mens førstesalen udover bolig til stationsforstanderen også rummede bolig til en stationsbetjent.

Landstationerne kunne på grund af linieføringsproblemerne ikke fastlægges nærmere, men af skrivelser til indenrigsministeriet i foråret 1867 fremgik det, at landstationerne skulle bygges af 5. klasse. Det ville sige, at hovedbygningen skulle indeholde en ventesal på 60 alen² (23,6 m²), ekspedition og kontor 40 alen² (15,8 m²) og en bolig for stationsforstanderen på 120 alen² (47,2 m²). Boligen kunne dog henlægges til en særskilt førstesal. Ved banens åbning i 1868 fandtes der foruden stationerne i Vejle, Horsens og Skanderborg fem landstationer, nemlig Børkop, Daugård, Løsning, Hovedgård og Hørning.

De oprindelige stationsbygninger

I Rigsarkivet opbevares bygningstegninger af Løsning og Daugård stationer. Disse tegninger stemmer ikke overens med anlægskontrakten, der satte det indre areal for en 5. classes station til ca. 86,6 m², hvorimod det indre areal på bygningstegningerne er på ca. 110,4 m², en forskel på ca.



Børkop station. Facade mod vejen. Efter tegning til hovedbygning, 1902, i Rigsarkivet, Ministeriet for offentlige arbejder, De danske statsbaner, Ældre bygningstegninger.



Løsning station. Facade mod banen.
Tegning til hovedbygning u.å., Rigsarkivet.

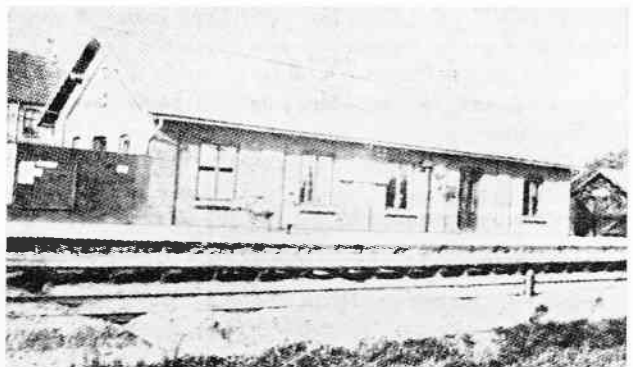
23 m². Antagelig giver bygningstegningerne det korrekte billede af stationerne. Ganske vist er de ikke forsynet med årstal for udørelsen, men de er reviderede i henholdsvis 1884 og 1885, hvilket viser, at de var gældende for de to stationer. Hertil kommer, at stationernes ydre på tegningerne ganske svarer til et fotografi af Løsning station fra omkring århundredskiftet. Udvidelsen på de 23 m² kan muligvis skyldes, at erfaringerne fra de kort forinden anlagte baner havde vist, at 5. klasses stationerne var for små, måske især i det tæt befolkede Østjylland.

Disse østjyske 5. klasses stationer var etplans bygninger med en udvendig længde af 19,6 m samt en bredde på 7,1 m. Stueetagen bestod af en 2. klasses ventesal med toilet, en 3. klasses ditto, et kontor og stationsforvalterens lejlighed.

Bygningernes ydre var ret enkelt. Det var fem fags bygninger med skifertag og en murstensudsmykning i form af liséner og en glat frise. Døren i vejsiden var placeret i facadens lodrette midtakse med to fag vinduer på hver side. Den samme symmetri blev ikke opnået på perronsiden, hvor døren var anbragt i faget ved siden af midterfaget. Funktionelle hensyn har været dominerende ved disse bygninger. Stationskontoret var således placeret i bygningens midte, hvorved der var bekvem adgang til ventesalene og lejligheden, hvorimod det kan undre en smule, at der ikke var direkte adgang til perronen fra kontoret. Af ventesalene var 3. klasses placering ved forstuen og med dør ud til perronen antagelig en hensyntagen til, at flertallet af stationens kunder ville rejse på denne klasse. Stationstypen synes således at honorere kravene til betjening af et landsogns og en spirende bydannelse rejsende samtidig med, at bygningernes ydre var præget af en enkel og harmonisk enhed. Et indtryk af denne stationstype kan man i dag få ved Hylke station,

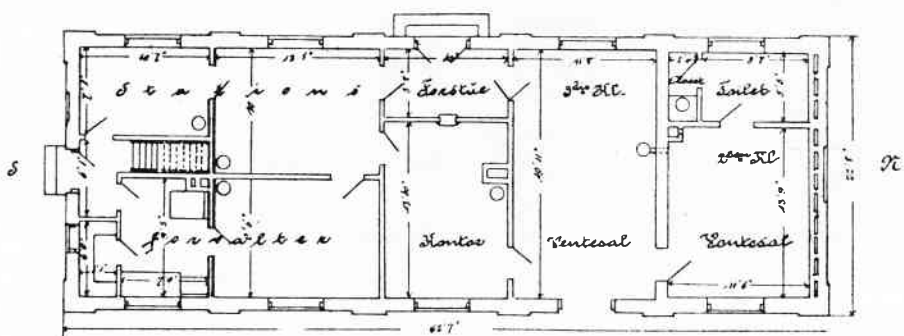
nord for Hovedgård, der blev anlagt i 1875 og er en forenklet og mindre udgave af de omtalte stationer.

Bygningstegningerne giver ikke oplysninger om arkitekten til disse landstationer, men der findes en tegning af Vejle station fra 1867 approberet af indenrigsminister Estrup og signeret af F. J. Rowan, der var det engelske entreprenørfirmas repræsentant i Danmark og overingenør ved anlæggene. Denne 3.klasses stationsbygning var i et plan og havde en vis lighed med landstationerne, idet



Løsning station omkring århundredskiftet. Her gengivet efter foto i Horsens Folkeblad 8. juli 1972.

den var forsynet med samme form for murudsmykning som disse. Placeringen af døre og vinduer stemte ikke overens på grund af andre funktionelle krav til indretningen af Vejle banegård. Såfremt Rowans signatur betyder, at han var ophavsmand til stationen, kunne det tyde på, at han (og dermed anlægsentreprenørerne) også havde stået for udformningen af landstationerne. Et andet træk, der peger i denne retning, er den forskel, der var på sta-



Løsning station. Grundplan af stuen.
Tegning til hovedbygning u.å., Rigsarkivet.

tioner i Vejle og Horsens, en forskel, der ikke alene kan forklares ved deres placering i forskellige klasser. Når det har været anført, at arkitekt N. P. C. Holst (1826–1895), der i årene 1861–1892 var ansat ved indenrigsministeriets kontrol for Statsbanerne, opførte de fleste stationer på de jysk-fynske baner, kunne det tænkes, at der i den forbindelse kun var tale om 1. og 2. klasses stationer som Horsens, mens anlægsentreprenørerne tog sig af det øvrige byggeri.

De udvidede stationsbygninger

Omkring århundredskiftet foregik der en ud- og ombygning af flere af den østjyske længdebanes stationsbygninger. I 1893 fuldførtes en udvidelse af Vejle og Skanderborg stationer, og i finansåret 1897–98 blev Vejle stations hovedbygning ombygget. Endelig udvidedes hovedbygningen på Horsens station i 1899–1900. Også landstationerne undergik ændringer. I 1901–02 afsluttedes således en udvidelse af hovedbygningen på Daugård station, næste finansår færdiggjordes udvidelser på Løsning og Børkop stationer, i 1903–04 blev hovedbygningen på Hovedgård udvidet, og sluttelig opførtes en ny hovedbygning på Hørning station i 1907–08.

Årsagerne til disse udvidelser må søges i en stigning i trafikintensiteten i 1890'erne. Målt i togkm/banekm (en togkm = et person- eller godstogs kørsl over 1 km) steg denne fra ca. 3.850 togkm/banekm i 1890 til ca. 6.140 i 1900. Baggrunden skal søges i en voksende transport af landbrugsprodukter, en øget urbanisering etc. Udviklingen betød såvel en befolkningsmæssig fremgang i de østjyske købstæder som en urbanisering ved landstationerne med de fremvoksende stationsbyer, der fungerede som små økonomiske centre for landbrugsområderne. En tendens, der især tog fart fra 1880'erne.

Større togintensitet og medfølgende udvidelse af signal-systemet betød mere arbejde på stationerne med afviklingen af toggangen. Som følge heraf voksede de funktionelle krav til stationsbygningen fra såvel gade- som perronsiden.

Landstationernes udseende efter udvidelsen erfares af en bygningstegning over Børkop station fra 1902, det vil sige samme år, som ombygningen var fuldført. Den gamle

etplans hovedbygning afløstes nu af en delvis toetages bygning, hvis største længde var 22,1 m og største bredde 8,7 m. Bygningen bestod af tre dele:

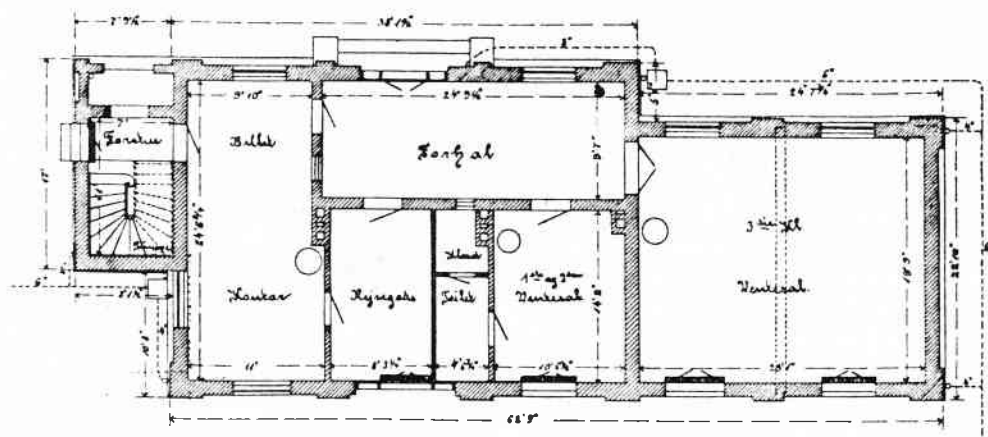
1. En bygningsdel med langsiden parallelt med sporene indeholdende en 3. klasses ventesal.
2. En tværstillet del med gavlen mod sporene. I denne bygningsdel var indrettet en forhal, et billet- og forstanderkontor, en rejsegodsekspedition, et kloset og toilet samt en 1. og 2. klasses ventesal.
3. En mindre bygningsdel indeholdende en forstue og en trappe op til førstesalen.

Facaden mod gaden domineredes af hovedbygningens tværstillede led, der med præg af risalit skød sig frem mod beskueren. Denne del af facaden var indrammet af glatte murstensliséner og en glat murstensfrise. De tre ag var adskilt af to murstenspilastre, mens overgangen mellem stueetagen og førstesal var markeret af en båndgesims.

Et fremtrædende træk var den aftrapning i tyngde, der fandt sted opad i bygningen. Stueetagen gav indtryk af soliditet og tyngde fremhævet af de brede pilastre, den brede indgangsdør og vinduernes findeling i små ruder. På første sal virkede vinduerne lettere på grund af de større ruder i de nederskte totrediedele, samt på grund af de tynde pilastre. Af bygningens detaljer kan fremhæves, at der over indgangsdøren var placeret et halvtæg af træ.

Bygningsdelen med den 3. klasses ventesal var på to fag, hvert med et vindue, og dens udsmykning bestod i en glat murstensfrise og ditto liséner.

Til forskel fra facaden til gaden flugtede det tværstillede led og ventesalsbygningen i facaden ud mod perronen. Endvidere var pilastrene erstattet af glatte murstensliséner, der ikke blev afbrudt af båndgesimsen mellem stueetagen og første sal, hvilket sammen med murstensfrisen og de øvrige liséner gav et mere harmonisk helhedsindtryk. Også i placeringen og formen af vinduer og døre var der forskelle. Stueetagen havde af funktionelle årsager flere døre end vinduer, nemlig i fire af fem fag.



Børkop station. Grundplan af stuen. Tegning til hovedbygning 1902, Rigsarkivet.

Man kører ind på

PAARUP KRO

v/ Mads Madsen

Engesvang – Tlf. (06) 86 50 47

1. kl. køkken – Fornuftige priser

TRANBJERG KRO

tlf. (06) 29 00 15

Et 1. kl. spisested

Hyggelige lokaler

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

RESTAURANT KLODS HANS

v/ Allan Christensen

Jernbanegade 13 – Sønder-Felding

Tlf. (07) 19 85 85

Stedet hvor man mødes,
og hygger sig

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

Motel Krogagergård

Lendrup Strand – Løgstør

Tlf. (08) 67 21 39

13 nye velmonterede dobbeltværelser

1. kl. restaurant – Fjernsynsstue

Skønne omgivelser

En sammenligning af bygningstegningerne for de to bygningstyper udviser flere fælles træk. Ved betragtning af grundplanerne viser det sig, at den oprindelige bygnings længde er meget nær ved at være identisk med længden af den nye stations perronside. Også bredden af 1868-typen er på det nærmeste som bredden af ventesalsbygningen på den nye station. En undersøgelse af de to typers perronfacade viser nøje sammenfald i bredden af liséner og i bredden af de mellemliggende murflader, hvilket også forklarer, hvoror de nye bygninger har liséner på perronfacaden, idet disse må være videreførelser af 1868-typens murudsmykning. De større hovedbygninger synes således at være bygget udenpå og ovenpå de oprindelige fra 1868. At der bortset fra Hørning har været tale om samme ombygning ved alle stationerne antydes af tallene fra Statsbanernes driftsberetninger, idet såvel udvidelserne ved Børkop, Løsning, Daugård som Hovedgård har kostet omkring 16.500 kr. En formodning, der bekræftes af et udateret fotografi af Daugård station og af stationernes nuværende udseende.

Bygningstegningerne af Børkop station er ikke signerede, men det synes alligevel muligt at nå frem til en formodning om arkitektens navn. Den ovennævnte tegning af Vejle station fra 1867 viste, at stationsbygningen bestod af en etplans hovedbygning, der i den ene ende stod op til en tværstillet toetages postbygning. Fra den i 1897-98 foretagne udvidelse af stationen er bevaret en tegning, der viser en langstrakt stationsbygning med en to etages midtersektion. Omkring denne lodrette midterakse findes en midtrisalit, der skulle være identisk med postbygningen fra 1867. Det vil sige, at den gamle stationsbygning og postkontoret blev bygget helt sammen, og en tilbygning af samme udstrækning som den gamle stationsbygning opførtes på den anden side af posthuset, således at dette gavlparti kom til at danne omtalte midtrisalit.

Tegningerne til den nye hovedbygning er signeret af arkitekt Th. Arboe (1856-1917), der var ansat ved Statsbanerne og i perioden 1883-1903 opførte en del stationsbygninger, således Ålborg og Kolding stations nuværende hovedbygninger. Arboes fremgangsmåde med at indkorporere de eksisterende bygninger i nybyggeriet synes at være samme metode, som er anvendt ved landstationerne i de følgende år. Andre træk ved Arboes Vejle-banegård peger i samme retning, bl.a. en hensyntagen til de gamle bygningers enkle murstensudsmykning (lisén og frise), der også anvendes i de nye bygningsdele.

Landstationstypen med den dominerende tværstillede bygningsdel kan lede tanken hen på ikke så få af stationsbygningerne i købstæderne. Mange af disse var tegnet af arkitekt Holsøe, der gerne anvendte et gavlparti midt på bygningen og tårne eller mindre gavle ved endepartierne. Det må dog bero på en misforståelse, når Holsøe gøres ansvarlig for den endnu benyttede hovedbygning i Vejle, eftersom ombygningen af denne blev foretaget i 1897-98, to år efter Holsøes død og fem år efter hans afsked fra Statsbanerne i 1892. Endvidere foreligger som nævnt bygningstegninger signeret af arkitekt Arboe.

Derimod var den oprindelige Horsens station Holsøes værk. Denne imponerende bygning var udstyret med gavlpartier både midt på bygningen og ved endepartierne,

samt små tårne, der omgav midtrisalitten. Endvidere fandtes en markant murstensudsmykning bl.a. af liséner og rundbuefriser.

En del af formelementerne genfindes i Skanderborg station, der er en mere enkel bygning med en midtrisalit og en murudsmykning af liséner og rundbuefriser til gaden, men glatte liséner og friser til perronsiden. Flere træk fra Skanderborg station kan genfindes i forenklet form i de her behandlede landstationer, således den tværstillede bygningsdel i forbindelse med etplans længer, en murstensdekoration, hvor rundbuefrisen er erstattet med glatte friser. Selv halvtaget over indgangsdøren genfindes.

Der er således tale om flere bygningselementer, der indgår som bestanddele i stationsbygningerne, men hvis uformning er afhængig af stationens størrelse. Dette er ikke noget enestående for Danmark. Forholdet kendes også fra f.eks. Tyskland og Sverige.

En fælles inspiration for både Holsøe og Arboe fandtes i J. D. Herholdts hovedbanegård i København. Hovedbygningen havde her en stor midtrisalit og små tårne ved bygningens ender. Gavlmotivet i midtrisalitten stammede fra klostret S. Ambrogio i Milano, altså lombardisk, romansk stil. Disse formelementer fra italiensk middelalder (og andre fra renæssancen), som Herholdt anvendte i hovedbanegården vandt udbredelse i megen senere stationsarkitektur og kan også spores helt ned til de her omtalte landstationer.



Løsning station, 1973.

Foto: Vigand Rasmussen.

Det ville dog være en overfortolkning at foretage nærmere stilanalyser ud fra disse enkle stationsbygninger, hvortil kommer, at det var de funktionelle krav, som vejede tungest ved udførelsen af disse bygninger. Sådanne krav havde især indflydelse på indretningen. Da der i Danmark ikke var nogen tradition og erfaring for at anlægge jernbaner eller indrette de tilhørende bygninger, blev det overdraget engelske entreprenørfirmaer at anlægge de første baner her i landet. De af englænderne anvendte principper i forbindelse med indretningen af hovedbygningerne fulgtes i det væsentligste af arkitekter som Holsøe ved senere stationsbygninger. Placeringen af forhal og kontorer midt i bygningen omgivet af ventesale er det gennemgående træk. Det betød, at der ikke var direkte adgang til perronen fra forhallen, men at den rejsende

skulle gennem ventesalene for at komme ud til toget. Sammen med de store ventesale var dette betinget af datidens rejseform, idet de rejsende ofte havde længere ophold på stationerne, og som regel kom i god tid til stationen. At tage ophold i ventesalen efter at have erhvervet billet var derfor ganske naturligt.

I grundplanen for Vejle station fra 1867 genfindes de nævnte indretningsprincipper, hvilket også er tilfældet med grundplanen af Løsning oprindelige station. Her er bygningens ene halvdel dog optaget af lejligheden, men princippet er til stede: placering af forstue udfor kontoret i midten af bygningen med ventesalene i den ene ende af stationsbygningen. I de ombyggede landstationer er der rokeret en kende med rummenes indbyrdes placering, men princippet er ikke ændret.

Det må således konkluderes, at de stationsbygninger, der fremkom ved ombygningen kort efter århundredskiftet såvel hvad det indre som det ydre angik, fulgte de retningslinier, der dominerede inden for en stor del af stationsarkitekturen, nemlig en indretning, der stammede fra englændernes første stationer og et ydre, der via Holsøes stationsbygninger kan have sin oprindelse i Herholdts hovedbanegård i København.



Hovedgård station, 1973.

Foto: Vigand Rasmussen.

Nyere ændringer

Af Daugård station findes i Lokal historisk Samling på Vejle bibliotek et udateret fotografi, hvor stationens udseende svarer til bygningstegningen af Børkop fra 1902. En sammenligning med stationens udseende i oktober 1974 viser, at bygningen er blevet udvidet med en stor signalpost, samt at der er foretaget ændringer i dørenes og vinduernes placeringer, idet den store dør ind til rejsegods-ekspeditionen og en af dørene i 3. klasses ventesalen er blevet erstattet med vinduer. Signalposten er antagelig bygget i forbindelse med banens udbygning til dobbelt spor i begyndelsen af 1920'erne. Ændringerne i placeringen af døre og vinduer hang sammen med omgrupperinger af stationens rum i forbindelse med, at Statsbanerne i 1925 gik bort fra ordningen med ventesale for rejsende til hver af de forskellige vogntogklasser. Da flertallet af lokalerne i dag ikke er tilgængelige for offentligheden, må omtalen, som her, baseres på antagelser udfra ændringer i stationernes ydre.

Alle fem stationer blev udstyret med en signalpost. På Hørning station blev denne dog senere erstattet af en udbygning på perronen. I Hovedgård og Løsning genfindes ændringen i anbringelsen af døre og vinduer i perronfacaden fra Daugård. På Hovedgård station er facaden til gaden uændret i forhold til Børkop-tegningen fra 1902, selv halvtaget findes endnu.

I Børkop er den oprindelige 3. klasses ventesalsbygning blevet forsynet med pissoir, hvilket har nødvendiggjort anbringelsen af en smal dør foruden ventesalens dør og vindue. Det har øjensynligt medført, at lisen, der adskilte de to fag, er blevet sløjdet. Til gaden er indgangsdøren flyttet til det ene sidefag, og entrédøren (til trappen op til lejligheden på første sal) er flyttet ud i flugt med den tværstillede bygningsdels facade. Hertil kommer ændringer i etplans bygningsdelen på grund af de omtalte forandringer i indretningen. I murværket anes spor efter vinduets oprindelige placering og den brede lisen.

Hørning og Børkop stationer har således været udsat for flere ændringer end Hovedgård, Løsning og Daugård, der, især hvad facaden mod gaden angår, giver det bedste indtryk af stationstypen, som den fremstod efter ombygningen ved århundredskiftet.

I forbindelse med artiklen er benyttet materiale fra Indenrigsministeriets kontor for offentlige arbejder, Jernbanesager, i Rigsarkivet (Forskellige bygningstegninger og kontrakter med Sir Morton Peto m.fl.). Desuden er bl.a. anvendt forskellige årgange af De Danske Statsbaners driftsberetninger. De Danske Statsbaner (1847-1947 (1947) og Knud Millech: Danske arkitekturstrømninger 1850-1950 (1951).



Artiklen er første gang offentliggjort i det nyhedsblad (nr. 1, 1976), der udsendes fra det humanistiske forskningsråds projekt over industrialismens bygninger og boliger.

Projektet, der blev igangsat i 1974, har til formål at belyse det industrielle miljøes opkomst i Danmark i den periode - årene 1840 til 1940 - hvor industrialiseringen slår an herhjemme og i stigende grad kommer til at præge samfundet.

Det er i samme periode, at jernbanerne i Danmark som forudsætning for og til dels resultat af industrialiseringen opstod og nåede deres foreløbige højdepunkt i udstrækning og social betydning.

De numre af nyhedsbladet, der indtil nu er udkommet, rummer meget stof, der sikkert vil interessere de af »Jernbanen« læsere, hvis interesse for den industrielle kulturhistorie rækker videre end til jernbaner alene. I nr. 1 1976 findes f.eks. også en beskrivelse af Arbejder-, Håndværker- og Industrimuseet i Horsens, der er under opbygning i byens gamle elværk.

Et 4-årigt abonnement kan tegnes ved indbetaling af 30 kr. på giro 1 26 69 69, Industrialismens bygninger og boliger, Nørregade 7 C, 1165 København K.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 4, 1976

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62A, 2500 Valby. Tlf. (01) 46 22 55 (normalt kl. 17-19).

Formand:

Politivadokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Båndholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V. Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers. Tlf. (06) 42 65 84.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1976:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1976) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« an-
givne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde
senest mandag den 6. september.

Møder og udflugter:

**Onsdag den 8. september 1976 kl. 19.30 i »Karnappen«, un-
deretagen, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København
K.**

»- Det så jeg i sommer«. Forevisning af dias og film
fra sommerens oplevelser. Film, hvortil fremviser må
medbringes, bedes forudmeldt til: Finn B. Paulsen, Nak-
skovvej 62A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55, bedst mellem
9 og 11. Anmeldelse må ske senest den 2. september.



Udflugt 2. og 3. oktober 1976

Trods sommervarmen har udflugtsafdelingen arbejdet på
højtryk med tilrettelæggelse af efterårets udflugter. I
sidste nummer af »Jernbanen« nævnte vi, at De skulle
reservere søndag den 3/10 til udflugt, men som De vil
se nedenfor, er det også klogt at reservere lørdag den
2/10.

Arrangementet er blevet til i samarbejde med Helsingør
Jernbaneklub og Kolding Lokomotiv Klub.

Lørdag den 2. oktober 1976

Besigtigelse af Kolding Lokomotiv Klubs jernbanemateriel
på Lunderskov station, bl.a. TKVJ 12 og E 996.

Herefter afgår KLKs damptog sydpå således:

Lunderskov - Vojens

Vojens - Haderslev

Haderslev - Vojens - Røde Kro - Åbenrå

Åbenrå - Røde Kro - Vojens - Lunderskov.

Ialt 132,6 km damptog med fotostop på sidebanerne.

Medlemsmøde lørdag aften kl. 19.30-22.00 i jernbane-
stationens restaurant på Odense station.

Søndag den 3. oktober 1976

Besigtigelse af Fjernstyringscentral Odense. Denne rund-
visning foregår i hold på 5 personer, der max. må opholde
sig i Fc i 10 minutter. Særlige kontrolbilletter, der udle-
veres lørdag samt søndag morgen af DJKs rejseledere er
nødvendige. På kontrolbilletterne er anført klokkeslet.

Besøg på Jernbanemuseet (billetten til nedennævnte
ekstratog giver gratis adgang til museet, der åbner kl.
10.00).

Damptogskørsel til Assens og tilbage. Damplokomotivet
kører med tender forrest Odense - Tommerup og Assens

– Tommerup. På Assensbanen arbejdstog med fotostop. Ca. 20 minutters ophold i Assens. DSB togservice medgiver dette tog en stewardesse, således at kaffe, øl, vand, pølser, håndmadder m.v. kan købes i toget.

Damptogene oprangeres således:

Lørdag: F694 – HTJ C24 – KS C3 – TKVJ C21 – SFJ QB 415
Søndag: R949 – Cle – Cl – Cl – Cl
Ret til ændringer i oprangeringen forbeholdes.

Tilmelding m.m.:

Tilmelding sker ved senest den 18/9 1976 at indbetale billetprisen (se nedenfor) på postgiro 8-11 10 06. Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.

Da billetter for tilsluttende tog m.m. skal udsendes pr. brev, er det **absolut nødvendigt** at anføre tydeligt navn og adresse samt hvilke billetter, Deres indbetaling dækker. De kunne også gøre os en tjeneste ved at indbetale i god tid, således at ikke alle indbetalinger kommer sidste dag.

Billetspriser:

A. Damptog fra/til Lunderskov (lørdag) kr. 95,-
B. Damptog fra/til Odense (søndag) kr. 80,-
C. Damptog lørdag og søndag (men ikke billet LK–Od) kr. 175,-

Damptog lørdag incl. tilrejsebillet til/fra Lunderskov:

D. Afrejsestation København kr. 190,-
E. Afrejsestation Odense kr. 135,-
H. Afrejsestation Århus kr. 150,-
I. Afrejsestation Aalborg kr. 190,-

Damptog søndag incl. tilrejsebillet til/fra Odense

og incl. jernbanemuseet:

K. Afrejsestation København kr. 150,-
L. Afrejsestation Århus kr. 150,-
M. Afrejsestation Aalborg kr. 180,-
O. Afrejsestation Fredericia kr. 110,-

Damptog lørdag og søndag incl. tilrejsebillet til Lunderskov, transfer Lunderskov–Odense og hjemrejsebillet fra Odense:

P. Afrejsestation København kr. 270,-
S. Afrejsestation Århus kr. 260,-
T. Afrejsestation Aalborg kr. 290,-

På alle strækninger gælder det, at frikort og -pas ikke er gyldige til damptogene. Børn under 12 år: halv pris.

Ved betaling anfør venligst f.eks.: 2 x K, så vil De få tilsendt de nødvendige billetter.

Opmærksomheden henledes på, at DJK ikke har foretaget pladsreservation i gennemgående vogne over Storebælt. Se løvrigt nedenstående køreplan.

Køreplan og tilsluttende togforbindelser:

Lørdag:

København H	af 7.00 IC 113
Odense	af 9.57
Fredericia	an 10.36
Fredericia	af 10.42 332
Lunderskov	an 11.05

Damptog afg. Lunderskov kl. ca. 12.00
tilbage i Lunderskov kl. ca. 19.00

Lunderskov	af 19.53 654
Fredericia	an 20.30

Fredericia	af 20.35 IC 192
Odense	an 21.14
København H	an 0.13

Aalborg	af 7.35 IC 136
Århus H	af 9.15
Fredericia	an 10.33

Fredericia	af 20.38 IC 179
Århus H	an 21.57
Aalborg	an 23.43

Søndag:

København H	af 7.00 IC 113
Odense	an 9.55

Damptog afg. Odense kl. 12.30
tilbage i Odense kl. 16.02

Odense	af 16.10 554
Nyborg Fgh	an 16.34

Nyborg Fgh	af 16.45
Korsør	an 17.50 3056
København H	an 19.09

Aalborg	af 7.30 IC 136
Århus	af 9.15
Fredericia	af 10.35
Odense	an 11.14

Odense	af 16.57 IC 151
Fredericia	an 17.36
Århus H	an 18.57

Århus H	af 20.05 IC 161
Aalborg	an 21.43

DJK reserverer pladser søndag i tog 554/3056 Odense–Nyborg Fgh og Korsør–København H.

DSB har meddelt os, at det på grund af brandfaren kan blive nødvendigt med kort varsel at annullere bestilt damp-togskørsel.

I tilfælde af evt. sådanne aflysninger vil vi forsøge at gennemføre den pågældende udflugt med anden træk-kraft og/eller andet materiel.



Onsdag den 13. oktober 1976 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Debataften om den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Vi har indbudt borgmester E. Juul, formand for HT's trafikudvalg, og politiassistent Otto Mørch, formand for jernbanerådet, som indledere.

Torsdag den 27. maj kørte HV 3 samt de vogne, der havde overvintret i Randers, til Mariager. Fra Handest til Mariager befordredes FDF/FPF'ere.

AHTJ Sm 1 (AHJ Sm 14) har fået grundmaling udvendig.

HHJ M 2 er blevet malet udvendig.

SB B 11 er blevet malet udvendig og har fået foretaget en reparation i bremsen.

AHB C 45 har fået skrabet den gamle lak af teaktræsbeklædningen og har fået en gang træbeskyttelse. Derefter vil den blive lakeret med skibslak. Indvendig er malerarbejdet godt halvt færdigt.

Cfm 10 118 (Cxm 4508) har fået en gang lak udvendig. I øjeblikket afventer vi den rigtige malings ankomst.

Do 5604 er i det store og hele malet færdig indvendig.

Den automatiske klokkringning i Handest er genetableret. DSB har i vinterens løb pillet den gamle sporisole-ring, vi benyttede, op. I stedet har vi indlagt en trykkontakt.

Århus Festuge:

For 7. gang vil MHVJ deltage i Århus Festuge, idet vort veteran tog som sædvanlig vil køre mellem Århus Ø og Lystrup. I år er køreplanen udvidet med et togpar i forhold til foregående år.

Køreplan gyldig 4., 5., 11. og 12. september 1976:

Århus Ø af	1205	Lystrup af	1230
	1330		1400
	1515		1550
	1640		1710

Køretiden hver vej er 15 minutter.

I år vil vi i lighed med sidste år arrangere en fotoudstilling i forhallen på Århus Ø i samarbejde med Lokalhistorisk Samling, Århus. Fotoudstillingen er kun åben i veteran-togets køretid.

Arbejdsholdet på Frederiksberg:

Arbejdet er nu genoptaget efter ferien. Vi arbejder som sædvanlig hver lørdag fra kl. 1000. Desuden søger vi at gennemføre endnu en arbejdsdag på en hverdagsaften.

Nærmere oplysning herom fås hos: Finn B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55. **fbp.**

Nordjysk afdeling:

På Valdemarsdag den 15. juni 1976 modtog afdelingen ved en højtidelighed i Budolfi Kirke en Dannebrogsfane af Dan-

markssamfundet ved formanden: E. Haunstrup Clemmensen. Fanen smykker nu lokalet i Aalborg, ligesom den vil blive anvendt ved festlige lejligheder.

E. Hedetoft.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland

Tirsdag den 21. september 1976 kl. 19.00 medlemsmøde i banegårdsrestauranten på Odense banegård. Mødet arrangeres sammen med Kolding Lokomotiv Klub og Sporvejshistorisk Selskab.

Lysbilleder og film er velkomne (vedr. film: Husk selv fremviser). Kaffe, the, øl og vand vil kunne købes.

Alle interesserede er velkomne.

Lørdag den 2. oktober 1976 kl. 19.00 medlemsmøde. Se under program for weekend-udflugt den 2. og 3. oktober.
N. Chr. Lind.

SALGSafdelingen

Nyheder

Odense-Svendborg Banen 1876-1976 af Lars Viinholt-Nielsen. Udgivet af Odense Universitetsforlag med 278 sider og mange illustrationer (se iøvrigt annoncen i Jernbanen nr. 2/76, side 14). Pris kr. 64,00 (inkl. porto).

Sydfyenske Jernbaners materiel af Lars Viinholt-Nielsen. Hefte i format A4 på 44 sider og med 21 illustrationer. Heftet, der er udgivet af Kolding Lokomotiv Klub indeholder materielfortegnelser i tabelform, og det er et glimrende supplement til bogen om Odense-Svendborg Banen. Pris kr. 28,- + 1,50 i porto.

Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01 af Tom Lauritsen. Så udkom fra Frank Stenvalls Förlag en ny udgave af ovennævnte bog. Billedmaterialet er ved en ca. 50 pct.s fornyelse blevet væsentlig bedre, og oplysningerne er uundværlige for enhver aktiv jernbaneentusiast. Mange gik forgæves for at købe den første udgave, der udkom i 1973, så køb den hellere snart. Pris kr. 35,- (inkl. porto).

Hornbækbanen 1906-1916-1976 udkom i midten af juli som nr. 39 i Dansk Jernbane-Klub's bogserie. Bogen er på 134 sider med 100 illustrationer. Prisen er kr. 65,- + 3,50 i porto.

DSB tjenestekøreplan 1975/76 incl. tillæg vedr. Hareskovbanens forlængning fra København L til Svanemøllen. Prisen er kr. 25,- + 5,- i porto.

Tillæg til DSB DRM 1 og DRM 2, 1976. For medlemmer, der har købt DRM 1 og 2 gennem Salgsafdelingen kan tillæg 1976 erhverves ved indsendelse af kr. 2,- i frimærker pr. tillæg til Salgsafdelingen. Skulle De være kommet bagud, har vi også tidligere års tillæg til samme pris.

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Man er nu nået til rettel-sesblad nr. 95. Har De købt DSB SR 1975 gennem Salgs-

afdelingen kan De få rettelsesblade ved indsendelse af kr. 1,50 i frimærker. Husk at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

Dansk Jernbanearkiv, bladsæt 8. Omkring den 10. september udkommer bladsæt 8. Prisen for dette sæt bliver kr. 27,00 + porto 1,50.

Der gøres opmærksom på, at ovennævnte priser er specielle priser for køb gennem DJK's Salgsafdeling, og at de derfor kun er vejledende for køb andre steder.



De ovennævnte varer bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Glæsmosevej 12, 4340 Tølløse.** Ved samlet bestilling er portoen højest kr. 8,-.



Husk at skrive på talon til modtager hvilke varer, der ønskes. Bestillinger kan dog også sendes direkte i brev til ovennævnte adresse.



Stationsforstander Frede Hansen, Maribo, død

Den 1. august modtog vi det triste budskab, at stationsforstander Frede Hansen, Maribo var død. Han havde følt sig sløj i nogen tid, og blev indlagt på sygehuset til undersøgelse et par uger før døden pludselig indtrådte.

Frede Hansen var privatbanemand med dygtighed og entusiasme. Startede som trafikelev ved NPMB under krigen, da banerne havde virkelig meget at køre med. Og det var morsomt at høre Frede fortælle om, hvad en trafikelev blev sat til dengang. Tømme stykgodsvogne, rangere med roevogne, bære tørv ind og meget andet. En alsidig uddannelse. Siden kom han til LJ, avancerede lidt efter lidt indtil han i 1966 blev stationsforstander i Sælkøbing og i 1972 stationsforstander i Maribo.

Da tankerne om at etablere kørsel med veteran tog på Bandholm-banen nåede Frede Hansen, var han straks fyr og flamme. Turistarbejdet var hans interesse, og kunne disse tanker realiseres, havde Maribo fået en turistattraktion af rang, indså Frede Hansen. Han var en glimrende talsmand for denne idé med ildhu og entusiasme arbejdede han for sagen, og en dag kom Museumsbanen i gang. Nogle år efter etableredes »Veterantrekanten«, bestående af Museumsbanen, dampskibet »Skjelskør« og todækkerbussen »Victoria«. Utallige timer brugte Frede Hansen på at få dette i gang, og alle tre foreninger trak på hans erfaringer som trafikmand.

At det morede Frede Hansen at beskæftige sig med disse ting er ganske sikkert. Ville en fotograf have lidt ekstra kolorit på billedet, sagde Frede Hansen ikke nej til at springe over på perron 2, og med »spejlægget« give afgangssignal til det gamle tog.

Mange DJK-folk har i årenes løb fået en hyggelig sludder med Frede Hansen, når de kiggede indenfor på Maribo

station, og vi fatter ikke rigtigt, at Frede Hansen ikke mere er der.

DJK har mistet en god ven!

Æret være Frede Hansens minde!

Bertram fylder 80 år

Mange Museumsbanefolk kender lokofører Bertram Jensen, Rødby, men hvor mange tænker på, at Bertram nu bliver 80 år?

Det er ikke desto mindre rigtigt. Den 9. september kan Bertram fejre denne runde fødselsdag. Det kan synes utroligt, for såvel af udseende som af sind virker Bertram meget yngre.

I mange år var Bertram Jensen fører af næsten alle hverdagssærtog på Museumsbanen, og mange tusinder glade rejsende har han roligt og sikkert befordret mellem Maribo og Bandholm. Beredvilligt har Bertram besvaret alle de spørgsmål passagererne stillede ham, og mange børn har fået en letfattelig forklaring på et lokomotivs virkemåde af Bertram.

For et par år siden holdt Bertram op med at køre, da han ikke mere følte sig helt tryk ved at stå på førerpladsen. Det er meget forståeligt, men vi er en del, der savner turene på MJB med ham ved regulatoren. Hyggeligt var det altid at køre med dig, Bertram, enten det så var med feststemte rejsende eller med ivrige filmfolk. Og sjovt var det at se folks ansigter, når det specielle »bertramske« fløjt rundede i skoven.

Vi ved Museumsbanen ønsker Bertram hjertelig til lykke med de 80 år. Vi ønsker, at du må bevare det gode humør og gode humør mange år endnu, og at vi må træffe dig ved DJK arrangementer.

Ole.

Lokalafdelingen på Lolland-Falster

En lille aftenudflugt for DJK medlemmer og andre jernbaneentusiaster fandt sted på og ved Lolland den 24. juli.

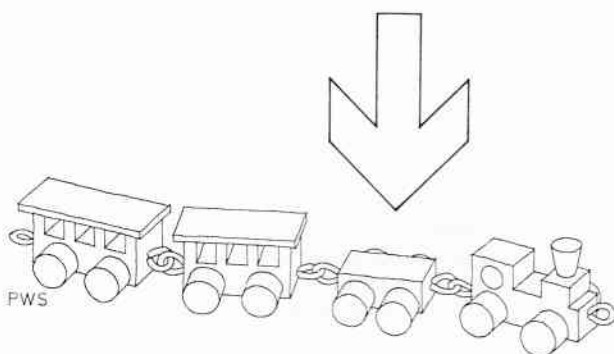
Lokalafdelingen for Lolland-Falster havde tilrettelagt en tur med motortog (LJ M7) ad Bandholm-banen og videre mod færgen til Askø. Et sted, som kun få af deltagerne tidligere havde betrædt. Her tilbragtes en lille times tid, hvorefter vi atter stod til søs. En skøn sejltur på Smålandshavet havde vi i det dejlige sommervejr. Siden gik det i adstadigt tempo gennem tuskemørket til Maribo, hvor aftenmåltidet ventede på hotel Hvide Hus. Deltagerantallet var 53, en uventet stor tilslutning midt i ferietiden. Mon vi næste år kan lave en tur i klubbens egen motorvogn?

Vi vil prøve at arrangere et par mødeaftener i vinterens løb. Det kan tilføjes, at aftenskolen i Maribo vil lave en studiekreds over emnet »Kollektiv trafik«. Nærmere herom vil følge.

Ole.

Lidt om damplokomotiv-tendere

Af Povl Wind Skadhauge

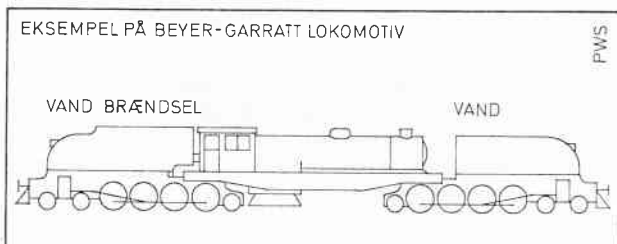


I litteratur om rullende materiel ofres der sjældent mange linier på damplokomotivers tendere; man kan næsten tro, at de befinder sig i et interesseløst tomrum. Det er der søgt at bøde lidt på i det følgende, som giver en række oplysninger samlet fra diverse bøger og andet trykt materiale. Inden for en tidsskriftsartikels rammer er det naturligvis begrænset, hvor meget der kan gås i detaljer, og derved får den del af stoffet, som for mange af Jernbanens læsere vil være kendt i forvejen, nok lidt rigelig vægt. Alligevel kan dette mini-leksikon forhåbentlig anvendes med udbytte. I teksten er datids- eller førtidsformen benyttet for at understrege den kendsgerning, at dampdriften de fleste steder i verden er et afsluttet kapitel, og at den om få år vil være det overalt, når man ser bort fra museumsbaner etc.



Badekartender, direkte oversættelse af Wannentender, se dette. »Badekarret« på vore hjemlige tendere til litra E og de treakslede svenske G5-tendere var dog ikke selvberørende som de tyske.

Beyer-Garratt. Det er tvivlsomt, om der ved et leddelt lokomotiv af denne type overhovedet kan tales om tendere. Hvis der kan, må den forreste være at benævne som vandtender, og den bageste som normal tender. Alt i alt blev ca. 2000 lokomotiver af slagsen bygget af Beyer, Peacock & Co. i Manchester til forskellige dele af verden, det første i 1909.



Booster = forstærker, en ekstra, lille dampmaskine, som navnlig i USA har været forbundet med nogle af

tenderens hjulsæt. Beregnet især til hjælp ved igangsætning og på kraftige stigninger, og derfor indrettet til frakobling ved en vis hastighed, evt. op til 45-50 km i timen.

Bremser på tendere svarede almindeligvis til lokomotivets system, men på tendere var der desuden som regel håndbremse.

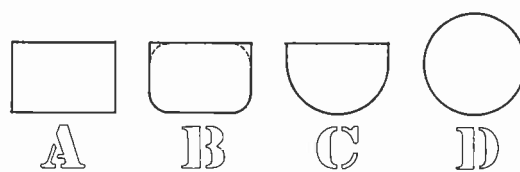
Broklap. Til overdækning af mellemrummet mellem lokomotiv og tender fandtes ved alm. bagtil åbne førerhuse en broklap af jernplade, evt. opdelt i sektioner, på danske lokomotiver som oftest hængslet til bagkanten af fodpladen i førerhuset, men i nogle tilfælde dog i stedet hængslet ved tenderforvæggen.

Dobbelttender forstås her således, at der efter den alm. tender var tilkoblet en vandtender, som i sin udformning og bemaling var harmoniseret med lokomotivet og den alm. tender, således at de tre køretøjer fremtrådte som et samlet hele. Eksempler var især at finde i USA (bl.a. hos Norfolk & Western Railway Co.), men også i England har dobbelttender været anvendt (af LNER).

Funktion. En lokomotivtenders hovedfunktion var at medføre forråd af fødevand og brændsel (fast eller flydende). Ofte medførtes værktøj samt besætningens skiftetøj og mad på tenderen, det sidste især hvor tenderforvæggen tjente som 4. væg i lokomotivets førerhus. Se også booster og kabinetender.

Genbrug. Tendere fra udrangerede lokomotiver har ofte fundet anvendelse som tendere for andre lokomotiver eller er ombygget til specialvogne, f.eks. broprøvevogne, sneplove, vandvogne eller ukrudtssprøjtevogne.

GRUNDFORMER (SKEMATISKE TVÆRSNIT)

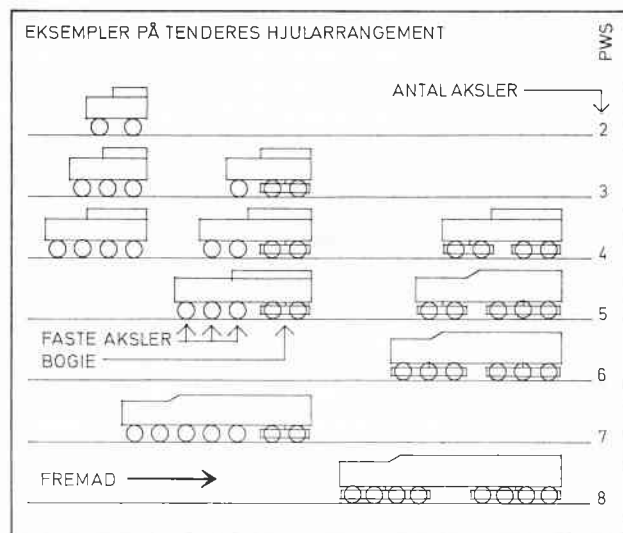


Grundform. Indtil begyndelsen af 1830-erne havde tendere et præg af improvisation: en simpel vandtønde eller -kasse var anbragt på den bageste del af en lavsidet åben kulvogn. Derefter byggedes tendere således, at vandbeholderen udgjorde vognens karosseri, med tværsnit som en af grundformerne A, B, C eller D (se dog også rammetank).

A og B var langt mest udbredt. C forekom i mindre udstrækning i f.eks. Sverige og Danmark, men fik sit egentlige gennembrud i Tyskland, se Wannentender. D var især

en nordamerikansk foreteelse, men fandtes bl.a. også i det sydlige Afrika og i New Zealand. Fordelen ved en buet overgang mellem sider og bund var, at rustdannelser og utætheder lettere kunne undgås.

Hjularrangement. Tendere havde fra 2 til 8 aksler, f.eks. anbragt som vist i denne oversigt. Se desuden Beyer-Garratt, Shay og Triplex.



Hjælpetender. Med dette udtryk tænkes – modsat dobbelttender – på en mere improviseret anvendelse af en eller flere alm. tankvogne indkoblet efter den egentlige tender for at sikre tilstrækkeligt vandforråd ved korsel over en længere strækning uden vandtagningsmuligheder. Har været praktiseret f.eks. i USA, Mexico, Chile og Sydafrika. – Med udtrykket hjælpetender kan også menes en vandtender forbundet til et tenderlokomotiv, der skulle bruges på en længere strækning, end det var beregnet til.

Kabinetender. For at spare togeførervogn indbyggede DB i begyndelsen af 1960-erne en særlig kabine i omtrent 730 tendere til godstogslokomotiver BR 50. Men ideen er langt ældre. I USA havde man allerede siden begyndelsen af 1920-erne i en del tendere til godstogslokomotiver haft indbygget en kabine for »the head brake man«, og i jernbanens barndom var der jo i flere tilfælde et bagudvendt sæde på tenderen, hvor »togsmeden« skulle opholde sig under kørselen for at se, om hele toget stadig fulgte med.

Kapacitet, absolut. Forholdene belyses ved en række eksempler fra Danmark, Sverige og Tyskland. Da selv store europæiske tendere var små i forhold til, hvad man nåede op på i USA og Canada, er der til sidst også anført nogle amerikanske eksempler. Alle talværdier, også for de sidstnævnte, er anført i metriske tons = 1000 kg. Betegnelser refererer til lokomotivlitra undtagen de tyske, der direkte angår tenderen, se typebetegnelser.

Kapacitet, relativ, forstås her som den samlede vægt af vand- og brændselsorråd i procent af tenderens tjenestevægt. Ved ældre lokomotivtypers tendere var den relative kapacitet ofte begrænset til mellem 40 og 50 pct. Ved de fleste nyere DSB-tendere udgjorde den mellem 50 og 60

pct. Bedst lå P, R og H med 56 pct., E (Frichs) med 57 pct. og N med 58 pct. H II var med 61 pct. ud over det sædvanlige. En under nærværende synsvinkel særdeles økonomisk tender var den tyske Wannentender med en relativ kapacitet på godt 68 pct.

Kobling til lokomotiv. Det særlige koblingssystem mellem lokomotiv og tender, noget varierende i konstruktion, havde til opgave at formindske de rykkende bevægelser fra gangtøjet, ved at lokomotiv og tender kom til at udgøre en sammenhængende masse. Desuden skulle det være således udformet, at de to køretøjer så vidt muligt forhindre hinanden i at slingre under kørslen. Disse formål opnåedes ved, at køretøjerne var spændt hårdt sammen, men dog således, at det var den fornødne bevægelsesfrihed i kurver, og at højdeforskelle fra ujævnheder i sporet eller forskellig belastning på tenderen kunne udlignes. – Ved Shay-lokomotiver havde koblingen den særlige opgave at holde tenderen »i balance« over dens bogie.

EKSEMPLER PÅ TENDERES STØRRELSE OG KAPACITET					
	ANTAL AKSLER	TØMVÆGT	TJ. VÆGT	VAND	KUL
2	DSB B OG GL E OPR.	8,8	16,5	4,7	3
	DSB A OG G OPR.	10,7	21,2	7	3,5
	SJ DK	10,2	21,3	7,3	3,8
	DSB A OG G OMBYG	10,7	24,2	10	3,5
3	DSB D OG C.	13,5	28	11	3,5
	SJ L/C	13,5	32,7	14	5,2
	DB/DR 3T16,5	22	45,5	16,5	7
4	SJ A OG B	20,6	46,6	20	6
	DSB P OG R OMBYG	23,4	50,4	22	5
	DB/DR 2'2'T26	25,5	59,5	26	8
	DB/DR 2'2'T34	30,2	74,2	34	10
5	NORFOLK & WESTERN Y6			83	27
7	USA	NEW YORK CENTRAL S1		56	42
8		PENNSYLVANIA RAILROAD S2		74	39

Kondenstender. Ideen at kondensere mest muligt af spildedampen i tenderen og spare på vandet – og kalkaflejringerne – er ganske gammel. Men efter den primitive metode, man benyttede i midten af forrige århundrede, kunne den tilledte damp ligefrem bringe tendervandet i kog, og derfor måtte der anbringes en afdampningsskorsten på tenderen. 14 sjællandske maskiner har været udstyret således, dvs. med »Kirchwegers Kondensationsapparat«. – Fra 1943 blev en del af de tyske krigslokomotiver BR 52 forsynet med en egentlig kondenstender. I stedet for, at dampen fra cylindrene sendtes ud gennem skorstenen, brugtes den først til at drive en særlig blæser for skorstenstrækket. Den passerede derefter en olieudskiller på lokomotivet og førtes til tenderen, hvor den ledtes gennem en turbine, der trak en række store ventilatorer (2 m tværsnit) i tenderens tag. Til sidst nåede dampen de luftkølede kondensatorer i tenderens langside, og fortætningsvandet førtes til en beholder, hvor endnu en olieudskilning fandt sted, og hvor kondensatet blandedes med vand fra den ovenliggende friskvandsbeholder, inden det gik frem til den turbinedrevne fødevandspumpe på lokomotivet. Tabet ved utætheder var kun 5 til 10 pct. – Lignende kondenstendere har været an-

vendt af South African Railways til en del af deres 2D2-koblede lokomotiver klasse 25, beregnet til orkenkørsel (The Great Karroo). Disse tendere var længere end selve lokomotivet og hvilede på 2 stk. treaksljede bogier.

Konstruktion. Tenderens ramme kunne enten være en åben konstruktion, på hvilken vandkassen hvilede, eller en lukket, som samtidig udgjorde vandkassens bund. – De indvendige tværafstivninger (ved meget store tendere endvidere langsgående) var udformet, så de havde en vis dæmpende virkning på vandets skulpen, og til dette formål kunne yderligere være monteret perforerede plader på tværafstivningerne.

Korridor tender anvendtes af LNER på eksprestog mellem London og Scotland. En smal sidekorridor i tenderen gav via en ligeledes smal endeperron med harmonikaovergang forbindelse til forreste vogn i toget, hvor der var en hvilekøpe for lokomotivpersonale. Derved kunne der skiftes besætning undervejs uden stop.

Kulmængde, se kapacitet.

Kulrum. Kulrummet var normalt nedfældet i midten af vandrummet fortil. Dets sider var ofte ført højere op end vandrummets top, og større eller mindre partier af bunden skrånede som regel fremefter for at lette fyrbøderens arbejde. I forskellige lande var der afvigende traditioner for, i hvor høj grad og på hvilken måde kulrummet var lukket fortil; i England var det ofte slet ikke lukket.

Kulstempel eller kulskubber, mekanisk virkende, har været monteret i store tendere for at bringe de bageste kul frem til fyrpladsen.

Kulstøv. Ved kulstøvfyrede lokomotiver (først udviklet i Tyskland 1928, men især udbredt ved DR efter 2. verdenskrig) var kul(støv)beholderen lufttæt lukket overalt, og kulstøvet blev suget eller blæst frem til fyret, hvor det blandedes med luft. Rørforbindelserne var placeret under førerhusets gulv.

Lejder. For at lette adgangen til oversiden var praktisk taget alle tendere forsynet med lejdere eller indfældede stige trin umiddelbart ved førerhuset og/eller ved tenderens bagende.

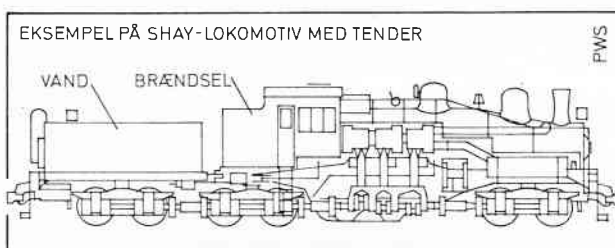
Lygter. Af hensyn til baglæns kørsel var tenderen som regel udstyret med lygteholdere/lygter af omfang og art som på lokomotivets front.

Olietank var anbragt i stedet for kulrum på tenderen til oliefyrede lokomotiver, men kunne afvige i form, f.eks. være cylindriske. Påfyldning gennem filter. Tæt dæksel. Varmelegemer for at gøre olien tilstrækkelig letflydende; samtidig udskilledes evt. vand.

Rammetank. Ligesom ved mange tenderlokomotiver er der også forekommet rammetanke på en del tendere, hvorved disse fik et lavtliggende tyngdepunkt og forbedret stabilitet i halvtom tilstand. En rammetank udnytter pladsen mellem vangerne; det engelske udtryk er well tank = brøndtank. På en del af de ældre sjællandske tendere var der rammetank i »halv højde«, dvs. vandrummet var ført ned til akselportens overkant.

Sejl. På lokomotiver med bagtil åbent førerhus lukkedes mellem dettes sidevægge og tenderen med »sidesejl«, dvs. en slags sejldugsdøre, der kunne være selvoprulende, ligeledes kunne der i mange tilfælde lukkes fra førerhuset ned til tenderoversiden med et »bagtæppe« af sejldug.

Shay. Shay-lokomotivet blev opfundet i Amerika af en skovhugger, Ephraim Shay, i 1880. Plejlstænger ved de sædvanligvis tre lodrette cylindre på den ene side af kedlen virkede gennem krumtappe på en langsgående vandret aksel med en slags kardanled. Denne havde forbindelse til hver hjulaksel over et reduktionsgear. For så vidt lokomotivet var stort nok til at have særskilt tender, var dennes hjul også drivhjul, og derfor nævnes Shay-lokomotivet her. Dets særlige egenskaber var ekstremt høj trækraft i forhold til maskinens størrelse og evnen til at køre på meget ujævnt (interimistisk) spor. Men hastigheden var stærkt begrænset.



Stoker, mekanisk. Over en vis grænse (30–35 kg kul pr. minut og det endda kun muligt i begrænset tid) var mekanisk indfyring nødvendig. En transportsnegl i tenderens kulrum førte kullene frem til indfyringsmekanikken, men fremføringen var under fyrbøderens kontrol.

Størrelse, se også kapacitet. Afgørende for valg af tenderstørrelse var ikke blot, hvor langt og med hvilken belastning af lokomotivet, der skulle kunne køres uden vand- og/eller kultagning, men også ganske simpelt hensynet til, hvilke drejeskiver ekvipagen skulle kunne vendes på. Der var af den grund mange eksempler – ikke mindst i England – på tendere, der i forhold til lokomotivet var meget korte, men som til gengæld udnyttede konstruktionsprofilen til det yderste.

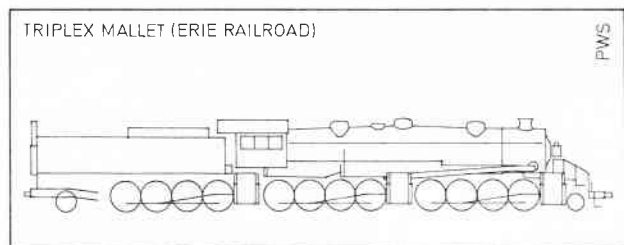
Støttetender. Ved disse typer af tenderlokomotiver kaldtes det bag førerhuset liggende parti støttetender, men hvis man ved en tender forstår en ledsagende, men selvstændig enhed, var en støttetender egentlig ikke en tender; der var jo kun én fælles ramme. En mere udpræget mellemform var den bl.a. i Tyskland anvendte Kurtztender (dansk: korttender), som var forbundet til lokomotivet med en slags vognstang (men de pågældende maskiner var klassificeret som tenderlokomotiver).

Tender er et engelsk ord med mange betydninger. Den aktuelle, som er overført på lokomotivets ledsagekøretøj, er oppasser, hjælper, ledsager (evt. for en højerestående), følgesvend. (Oprindelsen er latinsk attendere = vise opmærksomhed.)

Tenderlokomotiv, en fra tysk overtaget betegnelse for et lokomotiv uden tender, dvs. at forråd medføres på selve lokomotivet. Modsat den i Sverige brugte, fra engelsk in-

spirerede betegnelse tanklok, virker det tysk-danske udtryk ganske ulogisk; betydningen af ordet tender synes overset. Når man i engelsk og amerikansk jernbanelitteratur støder på betegnelsen tender locomotive, står det da netop også for et lokomotiv med tender.

Triplex. I 1914 byggedes der i USA 4 Mallet-lokomotiver, der adskilte sig fra den sædvanlige udformning ved at have et 3. sæt cylindre og drivhjul, hvilke tenderen hvilede på (bortset fra en lille truck bagest). Triplex betyder tredobbelt, men disse maskiner gik også under navnet »Centiped« (betyder hundredfold) = skolopender. De var ikke nogen succes; kedlen var ikke stor nok til at klare alle 6 cylindre, og de fik en kort levetid.



Træ. På alle tendere til træfyrede lokomotiver (brugt bl.a. i visse områder i Nordamerika samt i Finland) krævedes megen plads for at medtage en rimelig brændselsmængde, da træ fylder langt mere end kul med samme brændværdi. Træet stabledes så højt og så bredt som muligt på vandtankens top, og for at hindre det i at skride ud og ned var der en opkant på tendersiderne og/eller herover et tømmeværk (en »hæk«).

Typebetegnelser. Ved DB og DR brugtes en systematisk typebetegnelse, eksempel: 2'3 T 37 St betyder 5 aksler i alt, hvoraf de 2 forreste er placeret i en bogie, vandmængde 37 tons, strømliniebekrædning. Andre eksempler: se kapacitet og vandmængde. Selv om den tyske form ikke angiver brændstofmængden, er den dog lidt mere sigende end den herhjemme ofte brugte, der kun oplyser akselantallet og evt. antallet af bogier, eksempler: T2, T3, T4, T2+2.

Vanderbilt-tender, betegnelse for tender med grundform D, udviklet af Cornelius Vanderbilt omkring århundredskiftet i USA, hvor typen især fik stor udbredelse.

EKSEMPLER PÅ FORHØDET (EFTER VÆGT/MÆNGDE) MELLEM VAND- OG KUL- (ELLER KOKS-) KAPACITET = RELATIV VANDMÆNGDE		
DAN- MARK	»CANADA«	1,2
	B (OPR), E (OPR), LOG D ₁	1,6
	»CRAMPTON«, Bs 85-88, Ls, A (OPR) OG G (OPR)	2,0
	J (OPR), Es OG Ds	2,5
	K, D OG C	2,9 TIL 3,1
	P, R OG H (OPR)	3,5
	E (FRICHS) OG P _R	3,8
	N	4,0
	P OG R OMBYG.	4,4
	H OMBYG.	4,7
TYSK- LAND	3T16,5 (TIL GODSTØGSLØK, FX PREUSS. G 10)	2,4
	2'2 T 30 (WANNENTENDER TIL BR 42 OG 52)	3,0
	2'3 T 38 (STØRSTE TYSKE, FX TIL BR 06 OG 45)	3,8
	2'2 T 21,5 (PREUSSISK, FX TIL P 8/DSB T)	4,4

Vandmængde, absolut, se kapacitet.

Vandmængde relativ. Bortset fra tendere med vandoptager var der en generel tendens til, at vandmængden ved tendere til nyere og større lokomotiver var stigende i forhold til brændselsmængden. Det må ses i sammenhæng med, at ældre lokomotiver havde en ringere virkningsgrad, og med, at der tidligere generelt regnedes med flere stop for vandtagning. I hilstående eksempelsamling er danske tendere karakteriseret ved lokomotivlitra, tyske derimod ved egen typebetegnelse.

Vandoptager. Vandtagning under kørselen blev i nogen udstrækning praktiseret både i England og USA ved hjælp af en vandrede mellem skinnerne på bestemte vandrette strækninger. Under tenderen var et rør, der kunne sænkes på skrå ned i vandrenden og »søbe« vand op. I de senere år var det almindeligt at anbringe en deflektor (ledeskærm) foran røret for at formindske opsprøjt og spild.

Vandtender kaldtes en tender, der kun var beregnet til at medføre vand. Den italienske klasse 670 (hjulstilling C2 med omvendt kørselsretning) havde en cylindrisk tankvogn som fast vandtender, idet kullene opbevarede på selve lokomotivet. Den var forbundet til lokomotivet ved røgkammerenden, men med normal kobling og alm. puffere. Hvor Shay-lokomotiver var udstyret med tender, var denne også en ren vandtender, idet brændslet ligeledes medførtes på selve lokomotivet. – Men sædvanligvis fungerede en vandtender som hjælpetender eller som tender nr. 2, hvor der var dobbelttender. En vandtender kunne ofte være en alm. tender, der var ombygget.

Vuggetender, lejlighedsvis benyttet betegnelse for grundform C.

Wannentender, tysk betegnelse for tender af grundform C. Wanne betyder (bade)kar eller trug. Til de i Tyskland under 2. verdenskrig byggede krigslokomotiver BR 42 og 52 udvikledes en selvbærende Wannentender, dvs. uden ramme. Tomvægten 18,5 t mod 28,5 t for den traditionelle tender (grundform A) med samme kapacitet (30 t vand og 10 t kul) betød en materielbesparelse på 35 pct., og den relative kapacitet blev særdeles høj.

Æstetik. Der vil aldrig kunne opstilles præcise regler for, hvad der fik et lokomotiv til at virke smukt. Men det kan ikke afvises, at tenderens udformning og længde havde afgørende indlydelse på helhedsindtrykket af ekvipagen. Det kan ikke så klart demonstreres ved hjemlige eksempler, idet dansk praksis hovedsagelig har været at forsyne en bestemt lokomotivtype med en bestemt tender-type. Men f.eks. ved den preussiske maskine P 8 var der mulighed for at iagttage, hvilken betydning forskellige tendere havde for opfattelsen af lokomotivet. Til P 8 har bl.a. været koblet så forskellige tendere som 3 T 16,5, 2'2 T 21,5 og Wannentenderen 2'2 T 30. Men f.eks. også fra England haves eksempler på vekslen mellem tre- og fireakslede tendere til samme lokomotivtype, med en afgørende ændring af lokomotivets fremtræden til følge.

Hvor samme tendertype har været benyttet til forskellige lokomotivtyper, træder et andet æstetisk forhold frem. Det ses bl.a. ved de treakslede danske statsbanetendere, som passede så harmonisk til K- og C-maskinerne, og

måske også D-maskinerne i deres oprindelige udformning, men som forekom lidt afstumpede i forhold til de som D IV ombyggede maskiner. (Til trods for det har vel – set med en dansk jernbaneinteresserts øjne – næppe nogen lokomotivtype fremtrådt smukkere end netop D IV; se bare DJKs egen maskine D 826!)

Damptog på HTJ

Lørdag den 23. og søndag den 24. oktober kører der damptog på Hong-Tolløse Jernbane med OHJ nr. 5 i anledning af banens forestående 75-års jubilæum. Nærmere oplysninger fås efter den 5. oktober på (03) 48 53 83.

ØKONOMI



Spørg

SPAREKASSEN

LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77

Trafikplanlægning i amterne udenfor hovedstadsområdet

Samarbejde mellem baner og bilruter

Af Bent Jacobsen

Ministeren for offentlige arbejder har fremsat lovforslag om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Lovforslaget er et modstykke til den lovgivning, der i 1973 blev vedtaget om den lokale kollektive personbefordring i hovedstadsområdet.

Efter lovforslaget skal der for hver amtskommune udarbejdes planer for den lokale og regionale kollektive persontrafik.

Forslaget giver endvidere de lokale myndigheder mulighed for at oprette regionale busvirksomheder samt etablere samarbejde med DSB og privatbanerne om den lokale og regionale togtrafik således, at der bl.a. kan indføres zonetakstsystem ligesom i hovedstadsområdet.

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget peges der indledningsvis på forskellen i afviklingen af den kollektive persontrafik mellem på den ene side hovedstadsområdet – hvor både bane og bus spiller en central rolle – og på den anden side den øvrige del af landet, hvor busserne er dominerende såvel i lokaltrafikken som i regionaltrafikken.

Endvidere siges det:

Siden begyndelsen af 1960'erne har udviklingen inden for den lokale og regionale kollektive trafik været præget af stigende vanskeligheder. Dette har givet sig udslag i en reduktion af antallet af busruter eller i en indskrænkning af kørslen på ruterne mange steder i landet. Årsagerne hertil er flere. Samtidig med de store stigninger i driftsomkostningerne ved buskørsel, der er sket i den pågældende periode, har passagergrundlaget blandt andet på grund af den store stigning i privatbilismen og affolkningen af landdistrikterne været stærkt dalende, og dette har i tiltagende omfang gjort mange ruter urentable.

Ikke alene af hensyn til den store del af befolkningen, der altid vil være afhængig af den kollektive trafik, men også ud fra miljømæssige, færdselssikkerhedsmæssige og ressourcebesparende hensyn finder regeringen, at de senere års udvikling inden for den lokale og regionale kollektive trafik bør ændres således, at denne trafik fremover styrkes.

Det er derfor nødvendigt, at man inden for de enkelte områder får mere samling på den lokale og regionale trafik, og at tilrettelæggelsen og udviklingen af det apparat, der skal betjene denne trafik, sker i samklang med de beslutninger, der træffes af amtsråd og kommuner vedrørende områdets fysiske udformning i øvrigt.

Der skal således ske en planlægning af den kollektive trafik i de enkelte områder og dernæst sikres, at de lokale myndigheder får fornøden indflydelse og styringsmulighed overfor det trafikapparat, der skal anvendes til afviklingen af områdets trafik.

For hovedstadsområdet vedkommende er man i gang med at skabe et sådant instrument under hovedstadsrådet. Busdriften i området er samlet under ét kommunalt ejet busselskab, HT, der overtog samtlige offentligt ejede busvirksomheder, medens de privatejede busvirksomheder i området kører på entreprenorbasis for selskabet. Samlingen af busdriften i området under HT, der har været forudsætningen for indførelse af zonekortordningen og et stærkt udvidet takstsamarbejde mellem bus- og banetrafikken i området, er imidlertid kun tænkt som en 1. etape. På grund af den centrale rolle, banerne har i områdets lokaltrafik, forudsætter den endelige løsning en forening af den lokale bane- og busdrift. Et lovforslag til en sådan endelig løsning skal fremsættes i 1976-77.



Vestbanen fra Varde til Nr. Nebel driver foruden jernbanestrækningen også adskillige busruter. Her holder tog og busser ved stationen i Nr. Nebel, december 1975. Foto: Bent Jacobsen.

Lovforslaget om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet tilsigter at give de lokale myndigheder i den øvrige del af landet, det instrument, der kan hjælpe dem til at organisere et hensigtsmæssigt og tilfredsstillende trafikapparat.

Efter forslaget skal der for hver enkelt amtskommune udarbejdes en samlet plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik inden for amtskommunens område.

På planen skal for det første optages den trafik, der udføres med busser (rutebiler).

Endvidere skal den togtrafik, der udføres af privatbanerne optages på planen og det uanset, at trafikken forløber udover amtskommune. Trafikken på samtlige eksisterende privatbaner betjener i langt overvejende grad lokalt rejsende.

Også togtrafikken på DSB's banenet – hvad enten det er fjerntrafiknettet eller sidelinier til dette – betjener lokalt rejsende. DSB's togtrafik må derfor også indgå i planlægningsprocessen således, at de lokale myndigheder ved opbygningen af det trafikapparat, der skal betjene områdets

lokal- og regionaltrafik, får mulighed for at sikre en optimal fordeling af denne trafik på baner og busser. Da DSB's togtrafik i almindelighed tillige indgår i fjerntrafikbetjeningen, kan der ikke gives de enkelte lokale myndigheder en sådan indflydelse på tilrettelæggelsen af denne trafik f.eks. med hensyn til kørselsomfang, at det tjener noget praktisk formål generelt at optage DSB's togtrafik på planerne. I almindelighed skal DSB's togtrafik derfor alene indgå som forudsætninger for planlægningen. Kun i det omfang DSB's togtrafik alene udføres mellem steder, beliggende inden for én amtskommune, således, at det er praktisk muligt at give de lokale myndigheder indflydelse på trafikens kørselsomfang, skal DSB's togtrafik direkte optages på planen.

Amtsrådet forestår som den koordinerende myndighed planlægningen. På grundlag af et oplæg fra DSB og privatbanerne om togtrafikken udarbejdes planerne i nøje samarbejde mellem amtsrådet og de inden for amtskommunen værende kommuner. Ved dette samarbejde om planlægningen sikres det, at den politik, der føres med hensyn til den kollektive trafikbetjening i de enkelte områder, samordnes med de beslutninger, der træffes vedrørende den fysiske planlægning i øvrigt inden for områderne.

Foruden amtsrådene i de tilstødende amtskommuner – af hensyn til samordningen af trafikken i 2 amtskommuner, der grænser op til hinanden – medvirker ved planernes udarbejdelse DSB og privatbanerne som udover af togtrafikken samt Landsforeningen Danmarks Bilruter som repræsentant for udover af rutebiltrafikken. Gennem DSB's medvirken sikres den koordination mellem lokal- og regionaltrafikken og jernbanefjerntrafikken, som er nødvendig for at give befolkningen i alle egne af landet en rimelig fjerntrafikbetjening.

Hvis de intentioner, der ligger bag planlægningen af den lokale og regionale kollektive trafik, skal kunne følges op, må de lokale myndigheder have fornøden indflydelse på driften af de trafikmidler, der anvendes til afviklingen af den kollektive trafik inden for området.

I det samtidig forelagte forslag til lov om buskørsel er beslutningskompetencen med hensyn til udstedelse af tilladelser til rutebilkørsel – og dermed fastsættelse af bl.a. køreplan og takster – fordelt mellem de enkelte lokale myndigheder – kommunalbestyrelserne og amtsrådet – ud fra disse synspunkter.

For nogle amtskommuner vil dette være tilstrækkeligt, men i andre amtskommuner kan de lokale myndigheder ud fra forholdene i deres område finde det ønskeligt med en større styringsmulighed over trafikapparatet, end den planlægningen og buslovgivningens koncessionssystem kan føre til. Forslaget indeholder flere muligheder i så henseende.

For det første giver forslaget adgang til at indføre en ordning for den lokale og regionale kollektive trafik i en amtskommune, svarende til den, der er indført i hovedstadsområdet.

Forslaget indeholder således hjemmel for et amtsråd og kommunalbestyrelserne til at oprette en fælleskommunal

virksomhed, der skal udføre rutebilkørsel i amtskommunen.

Dernæst åbner forslaget mulighed for etablering af et samarbejde mellem banevirksomhederne og de lokale myndigheder om togtrafikken i amtskommunen.

Således kan amtsrådet eller det fælleskommunale udvalg, der forestår busdriften i området, få indflydelse på den togtrafik, der udføres dels af en privatbane, dels af DSB med tog, der alene forløber mellem steder inden for amtskommunen.

Endelig får det fælleskommunale udvalg mulighed for at få et samarbejde i stand med DSB om indførelse af et fælles billet- og takstsystem, der også omfatter rejser inden for amtskommunen med tog, der kører ud over amtskommunens grænser.

Den indflydelse, der således åbnes mulighed for at give de lokale myndigheder på togtrafikken, og som består i, at deres forslag til køreplan eller takst- og billetteringssystem kun kan afvises af vedkommende banevirksomhed, såfremt de er uforenelige med hensynene til banevirksomhedens øvrige trafik – det vil sige fjerntrafikken og godstrafikken – til anlæggets og driftsmateriellets kapacitet eller sikkerhedsbestemmelserne for jernbanedriften, modsvarer naturligvis af et økonomisk ansvar for de lokale myndigheder. Disse skal godtgøre banevirksomheden de merudgifter og indtægtstab, der er en følge af gennemførelsen af et forslag.

Beregningen af disse beløb er komplicerede og kan ofte være forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed. Af denne grund, men også fordi den indflydelse på togtrafikken, forslaget åbner mulighed for at give de lokale myndigheder, bør udmøntes i mere detaljerede regler, er det forudsat, at de lokale myndigheder, der ønsker indflydelse på togtrafikken, indgår en overenskomst herom med den pågældende banevirksomhed således, at rammerne for samarbejdet, herunder de økonomiske konsekvenser, ligger fast.



Mange privatbaner har gennem mange år kombineret jernbanedriften med rutebildrift. Her holder HHJ's rutebiler foran banegården i Odder, ca. 1965.
Foto: Stender.

Det er glædeligt at se, at den nytænkning omkring den kollektive trafik, der lå bag ved oprettelsen af HT nu synes at skulle føre til, at der også sker en bedre planlægning for og samordning af de forskellige kollektive trafikmidler i den øvrige del af landet.

Det er nu op til amtsrådene og de enkelte kommuner at skabe de trafikplaner, som kræves af dem efter lovforslaget. Man må så blot håbe, at planerne vil tilgodese forbrugernes interesser og ønsker til et lokalt trafiksystem, og at man finder frem til et mere forenklet zone-takstsystem end det, der blev resultatet ved dannelsen af HT.

Var dette lovforslag – som forhåbentlig vedtages – blot kommet 10–12 år før. I så fald havde vi måske undgået de drastiske banenedlæggelser sidst i 60'erne og indskrænkningerne på adskillige bilruter.

Loven skulle efter forslaget være trådt i kraft 1. juli 1976.



Efter vedtagelsen af ændringen af loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, der trådte i kraft den 1. juni, er, som allerede omtalt i »Jernbanen« nr. 3/76, HTs repræsentantskab og bestyrelse ophævet. HT underlægges direkte Hovedstadsrådet, der har nedsat et **Trafikudvalg** til at varetage den politiske ledelse af trafikselskabet. Trafikudvalget, der består af ni medlemmer, har valgt borgmester Ib Juul, Herlev, som formand. Den ændrede struktur medfører visse ændringer. DSB havde i den gamle bestyrelse to repræsentanter. Det har DSB ikke i Trafikudvalget, men til gengæld er det ordnet sådan, at DSB kan sende en repræsentant til udvalgets møder, når der dér behandles sager af interesse for DSB.

Det bliver snart lettere for passagerer, der skal skifte fra tog til bus og omvendt, at orientere sig. DSB/HT har i en arbejdsgruppe udarbejdet en rapport om vejledende skilte på og ved jernbanestationer i HT-området. Principet bliver, at HTs skilte på stationerne anbringes sammen med de øvrige DSB-skilte, medens DSBs henvisningsskilte uden for stationerne monteres på HTs stoppestedstandere. HTs skilte bliver med sort skrift på gul bund – DSBs bliver med S-banesymbol eller »DSB« i rødt, stationsnavn i sort på hvid bund. Et praktisk eksempel kan iagttages på Roskilde station. I løbet af et halvt års tid skulle man være i gang med den praktiske løsning – man starter på og ved stationer, der allerede er forsynet med »design-skiltning«.

Det nye Trafikudvalg har kunnet tiltræde en princip-afgørelse om almindelig passagerbefordring med skolebusruter. Sagen har været drøftet med en lang række kommuner, der vil afholde udgifterne til kørslen, mod at de til

gengæld får indtægterne, idet HT til dækning af omkostningerne ved udlån og vedligeholdelse af billetmaskiner, levering af billetter m.v. får et gebyr på 20 pct. af indtægten fra billetsalget.



Vallensbæk station forsvinder som »trafikcenter« for S-tog/bus 121 fra overgang til vinterkøreplan den 26. september. Den rolle overtager Hundige station – mere herom i »Jernbanen« nr. 5/76.



Med indførelsen af zonetakstsystemet for alle busser og privatbanetog i hovedstadsområdet er det ikke længere muligt præcist at sige, hvor mange passagerer, HT har. Det kan lyde mærkeligt, at man ikke uden videre kan finde dette tal, men grunden er ligetil: Kunder med månedskort og P-kort kan køre så meget de vil – og billetter sælges i enheder a 1 kr. eller 1 rabathed. Når der er solgt f.eks. 30 1-kr.s billetter, ved HT ikke, om det er 15 voksenbilletter a 2 kr., 10 a 3 kr. eller alle mulige kombinationer af billettal og pris.

Alligevel kan der naturligvis ved **tællinger** fås et indtryk af, hvor mange passagerer, HT har. Det kan i øjeblikket anslås, at der er **200–210 mill. passagerer om året**.

Lægger man passagertallene for de selskaber, som blev til HT, sammen, får man et større tal – op mod 250 mill. Når HTs passagertal nu er mindre, er grunden ikke, at trafikelskabet har mistet kunder. Tværtimod stiger passagertallet. Det skyldes, at en rejse med 2–3 linier ved forskellige selskaber før blev regnet for 2–3 rejser – (passagerer) – nu er en rejse én rejse.

Fordelingen af rejserne på billetter og kort er stort set

Kontantbilletter	28 pct.
Rabatbilletter	26 pct.
Månedskort HT	18 pct.
P-kort	20 pct.
Fælleskort DSB/HT	8 pct.
	100 pct.

Salget af billetter fordeler sig på **zonetal** på følgende måde

2 zoner (grundtakst)	70 pct.
3 zoner	25 pct.
4 zoner og derover	5 pct.
	100 pct.

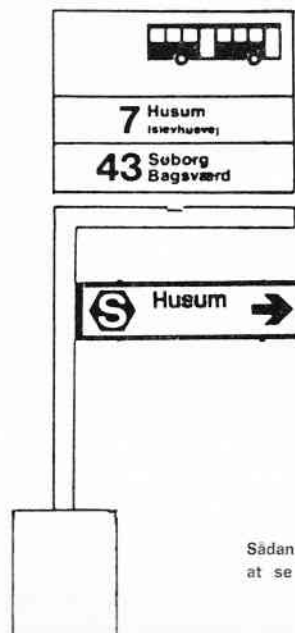


Som et led i udbygningen af HTs busserviceanlæg gav Trafikudvalget i slutningen af juni tilslutning til opførelse af nyt anlæg i Helsingør. Det placeres på et 9.000 kvadratmeter stort areal på Løvdalsvej. Den samlede byggesum bliver på 5,6 mill. kr. Opførelsen påbegyndes i slutningen af august.

Der er afgivet bestilling på 170 busser til levering i 1977/78. Det drejer sig om 60 Leyland bybusser (der leve-

res fra Leyland-DAB A/S, Silkeborg), 85 Volvo (B 59) bybusser, 13 Volvo (B 58) nærtrafikbusser og 12 Volvo (B 58) landevejsbusser (der leveres fra Aabenraa Karosserifabrik-Devision, Scandia-Randers A/S).

Typefordelingen i 1976/77-års leverance (jvf. »Jernbanen«, nr. 1/76, side 15) er ændret således, at der fra Aabenraa leveres **7 stk.** nærtrafikbusser og **17 stk.** landevejsbusser (Volvo type B 58).



Sådan vil de nye DSB-HT-skilte komme til at se ud.

I april kvartal er der sket følgende ændringer i vognparken:

Der er tilgået driften **9 stk. bybusser (serie V):** 690–698 (D 1), **9 stk. nærtrafikbusser (type 1975):** 699–707 (D 4), **4 stk. landevejsbusser (type 1975):** 708–711 (D 2) og **1 stk. bybus (serie VI):** 613 (prototypen, nr. 612, var ved kvartalets slutning stadig under modificering til »HT-standard« i Silkeborg). Der er **udrangeret (hensat)** 1 bus: 5061 (D 2). **Vognparken omfatter herefter pr. 30. juni 1976: 990 busser.**

»HT« redigeres af Erik B. Jensen.



I Jernbanen nr. 3-76 omtalte vi personvognen CXM 4528. Her ses den på skydebroen ved Centralværkstedet i København efter at den var gjort i stand. Foto: Eigil Neergaard.

UDSALG

HELE SEPTEMBER

15 % RABAT

På hele vort lager af udenlandske bøger om trafik og forsvar, heriblandt:

Tom Lauritsen

Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01.

151 s. A6. 128 fot. Plasticbind. Kr. 40,70.

Brian Stephenson

LNER Album. Volume Three.

128s. 200 fot. 25x18 cm indb. Kr. 64,-.

Gerd Wolff

Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen.

84 s. A5. 109 fot. 27 stationspaner. Kr. 60,25

H&SE

*Dansk og
Udenlandsk
Boghandel*

Løvstræde 8 - 1152 København K - Tlf. (01) 11 59 99

En festlig kra...

med nye arrangementer

Hver lørdag: KROBAL for de unge på fyrré kl. 20-01

GOD MAD

Pensionsselskaber arrangeres

Den ny vært byder Dem velkommen

ELVERHØJ KRO

Klippinge - Stevn - Tlf. (03) 67 80 87

ved jernbanestationen

DINER TRANSPORTABLE

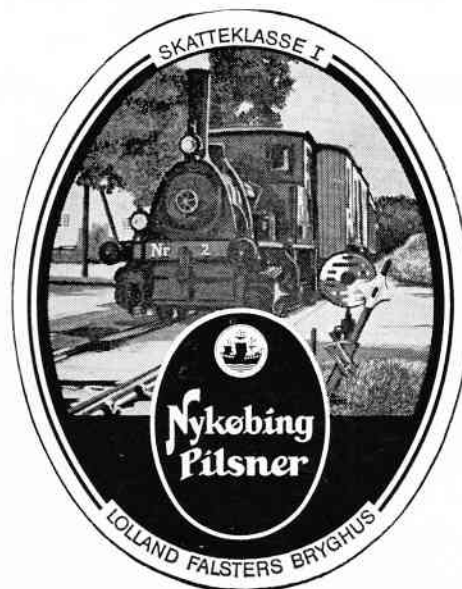
HOTEL HORBELEV KRO

4871 Horbelev

Tlf. (03) 84 50 17

Et 1. kl. spisested - Hyggelige lokaler

Selskaber modtages indtil 250 kuverter



AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Fabriksvej 2 - 4990 Sakskøbing

Tlf. (03) 89 47 79

Kontant rabat 20% på alt autogummi



ØRESUNDSBÅDENE

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm - (03) 88 80 94

MUNKEBY ELITE MARKED

Rudbjergvej 43 - Tlf. (03) 94 81 56
Alt indenfor kolonial, delikatesser, kaffe m.m.

Vil De ha' en billig vogn - så er det

FREDES AUTO

Nykøbingvej 87 - 4990 Sakskøbing
Tlf. (03) 89 48 53

KAMPER & SØN

Maskinværksted

Vesterbrogade 7 - Maribo
Tlf. (03) 88 10 69

HØGH HANSEN SPECIALOPTIK

Optometrist

Nygade 34 - Nakskov
Telefon (03) 92 19 17



Skørringevej 13 - Øster Skørringe
Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet

FAARUP-HANDEST EL ApS

Storegade 18 Tlf. (06) 45 25 55
Alle EL installationer udføres

AUTOGÅRDEN

v/ Harry Andreasen
Nørbæk pr. Faarup Tlf. (06) 45 21 99
Salg af brugte vogne
Klargøring til syn

RESTAURANT PEJSESTUEN

v/ Ole Thøgersen
Nørregade 16 - Vemb Tlf. (07) 48 15 13
Stedet hvor man mødes - og hygger sig

Når De besøger Vrads Sande Jernbanen så husk

Veteranbanens Restauration

Vrads Station - Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Bente og Per Kristensen

KONDITORIET TAGTERRASSEN

PÅ TOPPEN AF BANKEN
Østergade 4 . Mariager . Tlf. (08) 54 12 86

1. kl. køkken - Altid frisklavet kaffe og kager
Populære priser

Med venlig hilsen og på gensyn
Eva og Jens Chr. Jensen