

ISSN 0107-3702



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

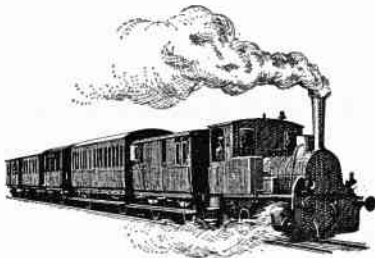
22. ÅRGANG

AUGUST 1982

KR. 20,00



S SCANDIA
RANDERS



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole Linå Jørgensen
Tværvænget 8
Hammerum
7400 Herning

Redaktør af Forenings-nyt:

Bent Jacobsen
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition:

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

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 10. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se 3. omslagsside.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Forsidebilledet:

Limfjordsbanen har fået et nyt stykke trækraft. Efter flere års restaureringsarbejde kørtes der den 31. juli 1982 prøvetur med FFJ nr. 34, og dagen efter – den 1. august – var maskinen for første gang i ordinær drift. På denne første driftsdag ses no. 34 på Gug station, medens de sidste justeringer ved cylinderen foretages.

Foto: Asger Christiansen.

22. årgang

August 1982

Nr. 4

Stationsbygninger

I Hammerum har der været bebyggelse i flere hundrede år, omend den nærliggende landsby Gjelleruplund med landets ældst daterede landsbykirke var områdets administrative centrum. Her afholdtes de i Jylland særdeles kendte Lund markeder, hvis eksistens også i høj grad var afhængig af de her krydsende landeveje til Holstebro, Ringkjøbing og Horsens. Al denne hurlumhej blev efterhånden Gjellerupbønderne for meget, så da jernbanen skulle bygges, betakkede man sig, og stationen blev placeret i Hammerum. Som i så mange andre stationsbyer orienterede også i Hammerum byens handels- og håndværkerliv sig efter banen. Nær stationen oprettedes kro, mejeri, tømmerhandel, trikotageindustri og brugsforening; men stationen kom først og var byens midtpunkt.

Meget er sket siden. Bilerne blev det væsentligste samfærdselsmiddel, og mejeri og brugsforening flyttede nærmere hovedvejen Århus-Ringkjøbing.

For mange byer på Hammerums størrelse betød denne udvikling et definitivt farvel til muligheden for at benytte jernbanen. Jernbaner blev nedlagt, og standsningssteder blev opgivet. Tilbage stod stationsbygningen. I udviklingens navn blev mange ofret og nedrevet, og så havde man pludselig et underligt hul i byens fysiognomi – det gamle midtpunkt var borte. Andre steder solgte man de gamle bygninger til private; men da stationsbygningerne ofte var i en ret dårlig stand og dårligt isoleret, blev det tit heller ikke mennesker med den største skønheds- og ordenssans, der købte dem. DSB har endog i enkelte tilfælde følt uorden ved solgte stationsbygninger så generende, at man har tilbagekøbt dem for nedrivning.

Heldigvis har man efterhånden fået øjnene op for, at man ikke ukritisk kan fjerne bygningerne i den helhed en stationsbys huse danner uden at opføre passende nyt. I mange tilfælde er det måske også en idé at istandsætte de gamle bygninger, så de kan sælges eller udlejes for et beløb, der dels dækker udgifterne ved istandsættelsen dels medfører ejere og lejere, som vil holde bygningerne i en stand, der stadig giver dem den værdighed, der tilkommer byens gamle midtpunkt.

Hammerum station er i dag lejet af postvæsenet, der har fortsat den postekspedition, som DSB tidligere varetog. Hammerum er således et lykkeligt eksempel på en gammel station med nyt liv.

Ole Linå Jørgensen.

TILBUD

Hvad man ser fra toget VII-XIV (8 stk.)

Alle jysk-fynske, men uden kort, Nu kr. 10,- pr. stk., alle 8, kr. 60,-.

Railways in Greater Tokyo

96 s. 140 farvefot. tværformat. Kr. 133,25.

BOGHUSET



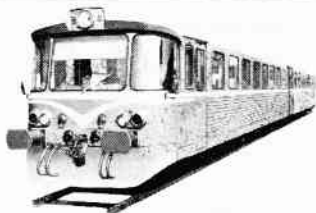
ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat
KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44



HHJ

- altid en god
forbindelse!



TLF. (06) 540025

EFTERÅRSFERIE

16/10 ANKARAN, JUGOSL., bus 10 dg.	1595
16/10 PRAG, bus 8 dg., halvpens. kun	1495
16/10 CUBA rundrejse, 15 dg., alt inkl.	9345
16/10 MOSKVA 8 dg., alt inkl., teater og cirkus m.v.	2995
16/10 TRANSIBIRISKE JERNBANE 15 dg. alt inkl.	5745
16/10 CENTRALASIEN, 15 dg. rundrejse alt inkl.	5295
17/10 VINHØST RUMÆNIEN, 8 dg., alt inkl.	2595
17/10 KLOSTERTUR, RUMÆNIEN, 8 dg., alt inkl.	2595
21/10 BERLIN, luksus 4 dg., halvpens.	895
21/10 ROSTOCK miniferie 4 dg. fra	595

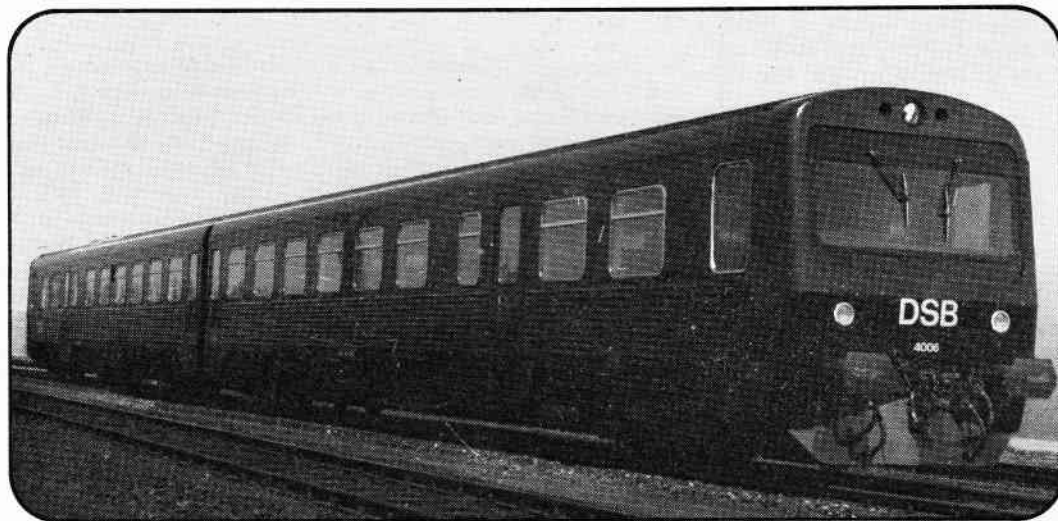
SÆRTILBUD TIL JERNBANENS LÆSERE

26/11 ROSTOCK 3 dg. hotel Warnow, halvpens. kun	495
Ta' ud til smalsporsbanerne Bad Doberan - Kuhlungsborn eller på Rugen.	

Ring efter det nye program!

HANSA (01) 39 62 24
Åboulev. 80, 2200 Kbh. N

Motorregionaltog litra MR



Info Marketing 10 072

BBC har lavet den komplette elektroniske udrustning til de nye motorregionaltog litra MR.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S • E-Div. • Vester Farimagsgade 7 • 1606 København V • Tlf.: (01) 15 62 10.

De nye lyntog og fremtidens materiel

Af Ole Hansen, pressesektionen, DSB

Generaldirektør Ole Andresen sendte det første ordinære tog med det nye lyntogs-materiel afsted fra København H. søndag den 23. maj 1982. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Når nyt materiel tages i brug, har det ofte skabt problemer, at leveringen er sket umiddelbart før indsættelsen. På det område danner DSBs nye lyntog en undtagelse. Den planlagte premiere først på året blev udskudt til køreplansskiftet 23. maj som følge af problemerne med trækraftmangel. Det viste sig at være en forsinkelse med positiv effekt, for et tog med så mange nyskabelser vil uvægerligt medføre en del børnesygdomme.

Problemer var der også, da DSB i 1963 modtog de første MA-tog, men dengang fandt leveringen sted kun få uger før køreplansskiftet. De mange driftsforstyrrelser, specielt i starten, huskes formentlig stadig. Det gælder nu som før, at jo mere teknik, man putter i et tog, jo flere muligheder for fejlkilder er der. Det vil sige, at kravene til afprøvning og indøvelse skærpes.

Hvad angår de nye lyntog, skal erfaringerne med kørslen ses i lyset af, at der i første omgang er tale om prototyper. Der bliver således mulighed for større eller mindre tilpasninger, inden en serieproduktion sættes i gang. Det får både betydning på det tekniske område og med hensyn til indretning samt serviceudbud i toget.

Anskaffelsen af nyt materiel hænger dog ikke kun sammen med disse erfaringer fra den daglige drift, men også med overvejelserne om det kommende fjerntrafiksystem. I Plan 1990 fra 1975 blev der lagt vægt på et nyt lyntogssystem, og ideen gik ud på at afsende et tog hver time mellem København og Jylland. Dermed ville lyntogene blive grundstammen i fjerntrafiksystemet og ikke blot som nu være et supplement. Intercity-togene skulle fortsat køre, men i den nye situation få opgaver af mere lokal karakter.

I dag må man konstatere, at et lyntogssystem med time-drift har lange udsigter. Behovet vil naturligvis afhænge af, hvilket standsningsmønster man giver sådanne tog og nettets udstrækning, men også samspillet med Intercity togene skal tages i betragtning. Overvejelserne på det område er endnu ikke afsluttet, men der vil helt givet ske et brud med det nuværende princip, hvorefter lyntogsmateriel også kører på yderstrækninger, men her i rollen som lokaltog med hyppige standsninger. Især nu, da man har egnet materiel (MR-tog) til sådanne opgaver, vil det ikke være rimeligt at bruge lyntogsmateriel på den måde.

At muligheden for et lyntogssystem med timedrift ikke er realistisk de første mange år må i høj grad ses på baggrund af de økonomiske muligheder. Her skal det ikke mindst tages i betragtning, at DSB nu lægger særlig vægt på investeringer til fremme af en rettidig toggang. Dertil kommer betydelige krav om investeringer i faste anlæg og materiel som følge af nedslidning, altså såkaldte re-investeringer. Det berører også de nuværende Intercity vogne, hvor en renovering presser sig på.

Den prioritering betyder dog ikke, at nyanskaffelser til fjerntrafikken er ude af billedet. Der må dels regnes med materiel til et antal lyntog som en overbygning på Intercity systemet, dels med materiel til fornyelse i Intercity togene. I begge tilfælde er forbilledet det nu indsatte lyntog med storrumsvogne på 2. klasse og kupévogne på 1. klasse.

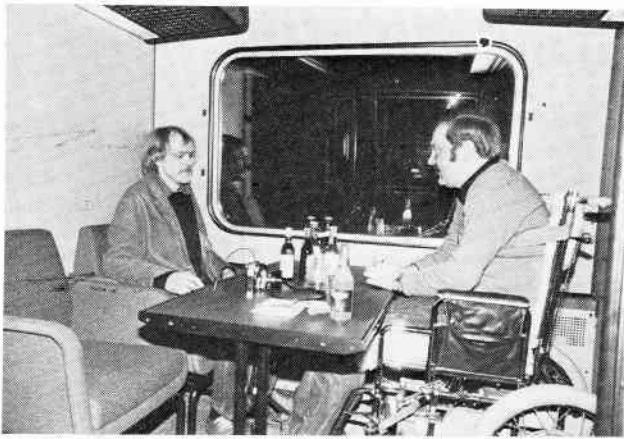
Ændringer, f.eks. i form af en bredere midtergang, flere indstigningspartier og begrænsninger i servicevognens faciliteter, kan komme på tale, når det gælder Intercity tog, men ellers skal man ikke materielmæssigt regne med den store forskel i forhold til lyntog. Ideen med faste vognstammer og brede overgange vil blive fastholdt, men der skal dog med henblik på Intercity togenes fleksibilitet være mulighed for sammenkobling med vogne af ordinær type.

Bestemmende for udformningen af det fremtidige fjerntrafikmateriel vil i høj grad være de reaktioner, som kommer fra passagererne i det nye lyntog. En naturlig konsekvens af de mange nyskabelser er, at der gennemføres en serie undersøgelser af passagerernes mening ved hjælp af spørgeskemaer.



Nedbrudt lyntog i Nyborg 1964.

Foto: Tom Lauritsen.



Interiør fra handicap-kupeen i DSBs nye prototypelyntog.
Foto: Asger Christiansen.



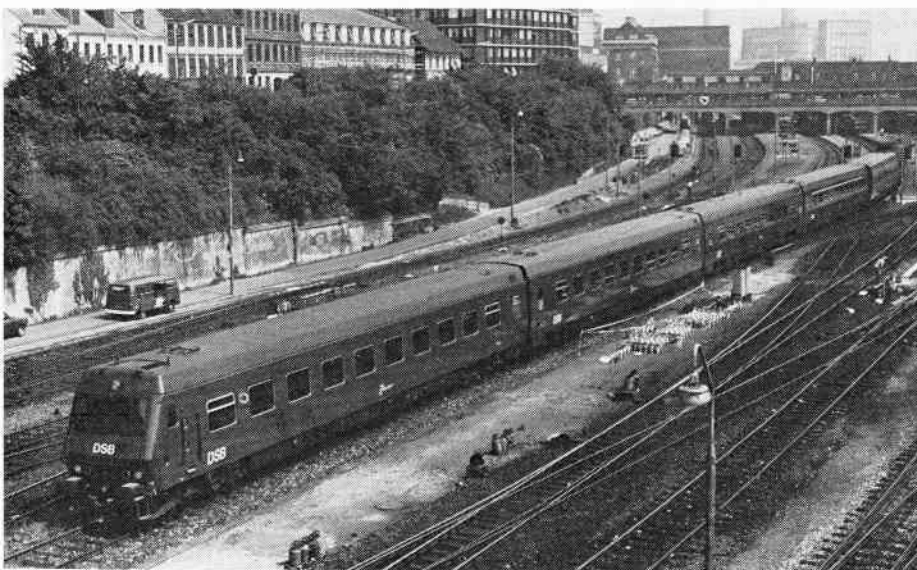
3 kupeer i CFM-vognen kan som her omdannes til konferencerum.
Foto: Asger Christiansen.

Typen af spørgsmål viser, at DSB er opmærksom på nogle af de punkter, hvor der kan være særlige indvendinger, f.eks. midtergangens bredde i storrumsvognene og anbringelsen af bagage. Det vil også vise sig, om danske passagerer er interesseret i de store borde mellem pladserne, og om radioanlægget med mulighed for individuel aflytning er en god idé. Et andet interessant spørgsmål er, hvor mange der vil gøre brug af det udvidede varesortiment hos DSB togservice, herunder muligheden for at få serveret varm mad ved pladserne. Særlig interesse knytter sig til brugen af handicapfaciliteterne. Vil det gå som i Norge, hvor benyttelsen ikke har været imponerende? Fra handicaporganisationerne advares der mod at udlede for meget af behovet blot ud fra det nye lyntog. Det er trods alt kun en enkelt forbindelse daglig på en mindre del af nettet. Endelig skal det konstateres, om der er behov for konferencerum i den størrelse og med de faciliteter, det nye tog kan byde på.

På det mere tekniske område skal der gøres erfaring med de to bogietyper – Wegmann og Schlieren. Det samme gælder klima anlægget. Et vigtigt punkt er det luk-

kede toiletsystem, ikke mindst på baggrund af at man må regne med, at det en dag bliver standard. På ét område har man allerede før indsættelsen i ordinær drift kunnet konstatere et meget væsentligt fremskridt, og det er støjdemningen. Hertil kommer de bedre løbeegenskaber, men af betydning er dog også det hjulprofil, man har valgt. Her er der gjort erfaringer, som ligeledes kan føre til en mere behagelig kørsel med det hidtidige intercity materiel gennem ændringer af det eksisterende profil.

Det er næppe nogen hemmelighed, at udvikling af en ny togtype er en bekostelig affære. Det har også været tilfældet med det nye lyntog. Det står således i en skarp kontrast til MA-togene. Til den positive side af sagen hører, at andelen af dansk arbejde er ganske betydelig, og den kan blive endnu større for tog i serieproduktion, f.eks. i kraft af dansk fremstillede bogier. Samtidig skal det tages i betragtning, at der på en række områder ikke internationalt set er opnået tilfredsstillende løsninger til trods for, at mange lande har forsøg i gang. Historien viser også, at hvad der i det ene land er en succes, i et andet kan blive en fiasko.



Prototypelyntoget i Århus den 27. maj 1982.
Foto: Asger Christiansen.

TOGANMELDELSE: Nyt lyntogsmateriel, DSB 1982

Af Bent Jacobsen

Som en af fredningsstyrelsens gladeste og mest ivrige togrejsende havde jeg den fornøjelse den 4. maj 1982 om aftenen at deltage i en præsentationstur med DSBs nye lyntog. Turen gik fra København til Ringsted og retur.

Til turen var indbudt repræsentanter for et bredt udsnit af ministerier, styrelser og andre offentlige institutioner, hovedsagelig personer, der optræder som flittige billetbestillere hos DSB-rejsebureauerne.

Deltagerne samledes ved spor 4 på Københavns Hovedbanegård og besteg det meget flotte, skinnende røde lyntog.

Undervejs blev serveret en delikat kold anretning med vine, kaffe, øl og vand.

Jeg skal skåne læserne for en lang beskrivelse af togets tekniske detaljer. Der kan i stedet henvises til DSB-bladet nr. 1/1982.

Toget består som bekendt af et lokomotiv og 3 storrums-vogne med 2. klasse, 1 kupévogn med 1. klasse og en servicevogn.

Toget har i alt 302 siddepladser, heraf 60 på 1. klasse. Alle siddepladser har indstillelige sæder og rygge, og ved alle pladser findes store, faste borde. I øreklapperne er indbygget højttaler, og der er mulighed for at vælge mellem Danmarks Radios program 1 og 3 samt et særligt musikbånd. Aflytningen kan foregå uden at de øvrige passagerer bliver generet.

Servicevognen har tre konferencekupeer, der kan slås sammen til f.eks. én stor kupé.

Her er der mulighed for at gøre brug af skrivemaskine, diasfremviser, overhead-projektor og telefon. Lyntoget har derudover en telefonboks, beregnet for alle passagerer.

Med det nye lyntog er der for første gang herhjemme taget et særligt hensyn til bevægelseshæmmede. Indgangsdørene i servicevognen har en hydraulisk lift til kørestole, og i denne vogn er der samtidig brede kørearealer. Hertil kommer et toilet med plads til kørestole og ligeledes en kupé for passagerer i kørestol samt deres ledsager.

På en kort tur som denne er det naturligvis ikke muligt at danne sig et fuldstændigt indtryk af, hvorledes det nye lyntog fungerer set med en rejsendes øjne.

Mit umiddelbare indtryk af 2. klasses storrumsvogne er, at de virker særdeles rummelige og bekvemme. Benpladsen er bedre end hidtil. Udsynet fra de brede vinduer er stort.

Vinduerne er i øvrigt forsynet med rullegardiner, der kan fastholdes i tre forskellige højder.

Egentlige nyskabelser er det store bord mellem sofaerne og de indbyggede radioer i øreklapperne.

Bordene vil nok vanskeliggøre ind- og udstigning i forhold til vinduespladserne. Om selve sofaerne, hvor sædet kan trækkes lidt frem, er det svært at sige noget bestemt. En tur til og fra Århus 2 x 4½ time er nok nødvendig for at vurdere, om sofaerne er til at sidde i under alle forhold.

Støjniveauet opleves som meget lavt og de tunge vogne – vægt ca. 49 tons – samt en ny bogie-konstruktion, giver en rolig og stabil gang i sporet.



Tysk motortogsmateriel på gæstevisit på Helgoland mellem 2 generationer dansk lyntogsmateriel. To tyske jernbaneklubber besøgte den 3. april København i DB-motortog type VT 612 613. Foto: Per M. Jensen.

Medens der således er meget godt at sige om 2. klassesvognene har jeg ikke meget tilovers for 1. klassesvognen. Bortset fra at denne er indrettet som sidegangsvogn med kupeer med 6 pladser, adskiller den sig ikke fra 2. klassesvognene. Det er, som om DSB helt har opgivet at videreudvikle 1. klasse. Man har anvendt de samme sæder, det samme bord, de samme bagagehylde med indbygget lys, det samme betræk og den samme helt udtrykkløse plast-vægbeklædning. Når man som 1. klassesrejsende betaler 50% mere for billetten bl.a. for at kunne sidde mere uforstyrret med sine papirer til næste dags møde, kunne man nok forvente – ikke overflødig luksus – men dog at sæder, betræk og hele kupeens interiør afveg fra 2. klasses på en sådan måde, at man ikke var i tvivl om, at man sad i en 1. klassesvogn.

Man må håbe, at dette bliver bragt i orden, inden der bestilles en serie af det nye lyntogsmateriel.

Alligevel må man anerkende de bestræbelser, DSB har udvist for at udvikle et helt moderne lyntog, der rummer mange nye ideer, der utvivlsomt vil blive værdsat af de rejsende.

Toget være hermed anbefalet til alle, der værdsætter en komfortabel togrejse mellem landsdelene fremfor at skulle døje med indenrigsflyvningens tvivlsomme fordele.

Lidt om danske stationer



– inspireret af
udstillingen
»Stationer–Stationer«

Af Svend Hovard

Skibbild station på Herning-Holstebro banen er tegnet af arkitekt H. Wenck og bygget i 1904. Fotografen fra Atelier Moderne i Herning tog billedet i 1916. Foto: Lokalhistorisk Arkiv, Herning.

Som jernbaneinteresserede udvidede det unægtelig ens horisont at se udstillingen »Stationer–Stationer« på Charlottenborg i København. Det er et emne, der ikke har interesseret danske jernbaneforfattere synderligt – måske fordi man traditionelt skriver om enkelte banestrækninger? Det er blevet overladt til andre, f.eks. i Danmarks Arkitektur Bd. 1 »Arbejdets Bygninger« (1979), hvor J. Sestoft har behandlet emnet spredt rundt i bogen.

To ting sprang i øjnene, når man på udstillingen sammenlignede Danmark og det store udland: Dels hvordan udviklingens hovedlinier også kan genkendes i Danmark, dels på den anden side hvor »lidet radikale« vi har været (som Sestoft skriver (s. 123) om Wenck).

Trods alt har vores nationalisme ikke givet sig så bastante udslag som den tyske, ej heller har vi haft politiske regimer som den italienske facisme, der skulle fremhæve sin fortræffelighed.

De første stationer fra 1847 tillægges nu Meyer og havde et karakteristisk indgangsparti flankeret af to firkantede tårne, der stadig kan ses i Roskilde, men som også fandtes i Københavns første station, ja, endog på mellemstationen Tåstrup! Men ellers kendetegnedes SJS's stationer af enkelhed: Mellemstationerne var enkle langhuse i normalt gule sten med sadeltag, de større kunne have dele i to etager. Kun virkelig store stationer – f.eks. Københavns 2. banegård fra 1864 af Herholdt – blev udsmykket udover det strengt funktionelle.

I Jylland startedes med Århus–Viborg 1862 også i en enkel stil. Med åbningen af den fynske hovedbane 1865 og den østjyske længdebane 1868 indledtes en ny periode hvad angår de større stationer. De opførtes i det, der på udstillingen kaldes en »hyldeststil« til teknikken, der dog



TÅSTRUP fra vejsiden omkring århundredskiftet. Stationens vejside er stationens »image« udadtil og dermed for arkitekten den egentlige forside (en jernbaneinteresseret foretrækker måske sporsiden). Her i Tåstrup genkender man nemt tårnmotivet, der stadig kan ses i Roskilde, selvom der på den mindre station ikke er plads til en loggia imellem træerne. Denne station fra 1847 holdt i ca. 70 år, afløseren i ca. 60 – så kan man jo gætte på, hvor længe den nye med Cor-Ten stålgi-ttertaget står!



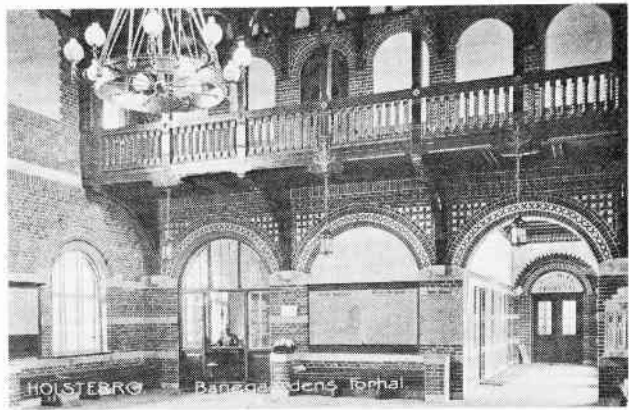
LILLERØD (efter 1942 Allerød) fra sporsiden ca. 1910. Bygningen er tegnet af Carl Wolf i 1864 og er bygget i gule sten som et langhus med sadeltag. Wolf har dog ikke brugt liséner til udsmykningen, men har rykket nogle af fagene frem og suppleret med enkle murstensornamenter over vinduerne. Typen dannede skole for mange SJS-landstationer. Allerød står i dag næsten uændret, dog er der tilkommet karnap til signalbetjening.

brugte ældre tiders arkitektoniske idealer. N. P. Holsøe nåede at tegne mange større købstadsstationer i en ret ensartet rundbuestil, f.eks. den første Horsens station (1868), Fredericia (1869), købstæderne på den vestjyske længdebane (1874–75), Fåborg (1882), Thisted (s.å.), Assens (1884), Slagelse (1892) m.fl. Parallelt hermed arbejdede Th. Arboe, der også brugte rundbuer, men tillige pilastre i midterpartiet (f.eks. Kolding, Ålborg, Nyborg (den nuværende fra 1891) etc.).

Men landstationerne forblev mere enkle og blev (ligesom i udlandet) tegnet efter standardtegnninger. Hos DSB drejede det sig om en type, der kan kaldes »lisétypen«: et langhus, normalt i røde mursten, med sadeltag og som eneste »pryd« en række liséner. En almindelig type har fem fag døre/vinduer, de to med rundbue. Periodens privatbanestationer var af lignende type, hvis de ikke var endnu mere enkle. Mange af disse stationer blev ombygget senere; en af de mere interessante er udvidelsen af fem af den østjyske længdebanses stationer 1902–07 (jvf. »Jernbanen« nr. 4/1976). Ellers er det mest almindelige forlængelse, evt. som ny bygning (Holsted og Gording).

På udstillingen betegnedes perioden 1890–1910 som en »ekletisk«, d.v.s. man udvælger de »bedste« ting fra forskellige arkitekturstrømninger, samtidig med at man tilstræber en national arkitektur. Det kan ses i det dengang tyske Sønderjylland, hvor de senere statsbanestationer (på bl.a. Sundeved) og Jabolonowskis amtsbanestationer var led i »fortyskningen« – omend knap så voldsomt som i Alsace-Lorraine, hvor nogle eksempler fra Metz kunne ses på udstillingen.

Herhjemme fik retningen en meget moderat talsmand i H. Wenck, der vel nok er vores mest kendte jernbanearkitekt. Han tegnede allerede til ØSJS og GDS (1879–80) og senere til bl.a. VNJ, HTJ og KSB (København L.). Hans hovedværker som kystbanestationerne (1897) og Hovedbanen (1904, rev. 1911) er velkendte, og det blev til mange stationer gennem årene. På de større stationer (Esbjerg, Hovedbanen) brugte han det halvcirkelformede lunettevindue som motiv (underligt nok ikke funktionelt – det kunne have været brugt for enderne af hallerne på Hovedbanen, men findes i stedet i tårnet). Wenck nåede dog også at gøre noget ved landstationerne, f.eks. Herning-Holstebro (1904) og Herning-Viborg (1906). Stationerne var dog stadig ens, hvilket kan ses på den »hvide type« med halvvalmtag fra



HOLSTEBRO, interior ca. 1905. Holstebro fik ny station i 1904 ved åbningen af Herningbanen; arkitekten var Wenck, og der er nok at kigge på, både hvad angår murstensmønstre og udskåret træværk – som det kendes fra kystbanen, Københavns tredje hovedbanegård, København L. m.fl. På facaden har Holstebro trappegavl, i Esbjerg er der ottekantede tårne, i Korsør barokfacade og mansardtag – jo, Wenck kunne det hele!

1906–09, der er spredt over hele landet (Vipperød, Lille-Skensved, Herfølge, Klarskov, Andst, Doense, Volkmølle) – alle trinbrætter o.lign., der blev ophøjet til stationer.

Samtidens mere avancerede stilarter som futurismen og ekspressionismen påvirkede også arkitekturen, omend de dristige forslag, der kunne ses på udstillingen, blev på tegnebrættet. Privatbanerne herhjemme var dog noget mere med på noderne. F.eks. Sylvius Knutzens enkle stationer til Hjørringbanerne (1913–), Bojsen-Møllers til LB (1911) og klassikeren par excellence: Aa. Refn og Kay Fiskers stationer til Gudhjembanen (1915/16). Stationerne blev enkle og for så vidt funktionalistiske, da Gudhjembanens stationer dog mere er raffinerede end funktionalistiske.

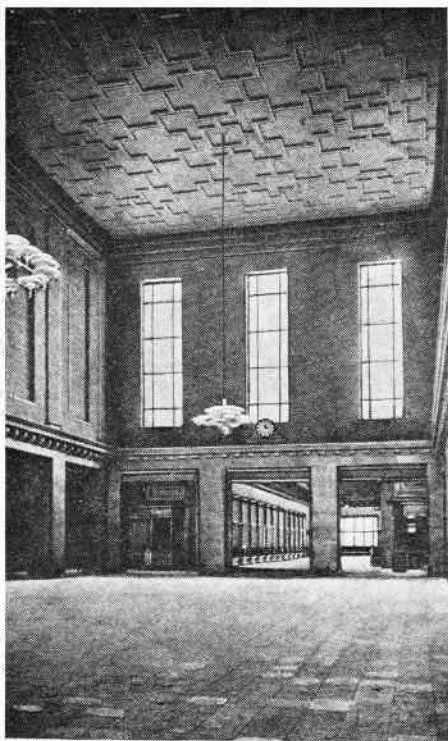
Hos DSB fulgte Wenck med og tegnede i sine senere år enkle stationer til Give-Herning (1914) og »den skæve bane« Bramming-Silkeborg (1916–20). Det hvide gavlbånd blev også brugt af Ulrik Plesner ved Ørnhojbanens forlængelse (1925) og ombygningen af Skagen st. (1922) DSB's næste overarkitekt K. T. Seest fulgte denne enkle linie. Den monumentale banegårdsstil falder også væk i Europa omkring 1930, banerne var ikke længere enerådende på transportområdet. Seest nåede dog at tegne et par neo-



HORSENS fra vejsiden ca. 1908. Holsøe tegnede denne og Fredericia i 1868, og senere brugte han denne »romanske« stil i adskillige købstadsstationer frem til 1892 (Slagelse). En mindre type med kun tre fag i midtergavlen findes i Århus Ø., Thisted, Fåborg og Assens (1881-84). Disse havde som bl.a. Horsens de to typiske små tårne, der allerede ses på Københavns 2. banegård af Herholdt (1864). Horsens fik ny station, tegnet af Seest i 1929.



EBBERUP fra vejsiden ca. 1908. På Assensbanen havde næsten alle mellemstationer 5 fag vinduer til vejsiden med vekslende flad- og rundbuer. Bygningen har saddeltag og eneste udsmykning er liséner. Typen genfindes på mange samtidige baner, f.eks. den vestjyske længdebane og himmerlandsbanerne. På thybanen var enkelte blot på to fag vinduer, f.eks. Lyngs, og mange måtte udvides i tidens løb. Ebberup har overlevet som postekspedition og ligner sig selv udover at der er monteret thermoruder o.lign.



Aarhus — Hovedbanegaardens Forhal

ÅRHUS H.,
interior 1929.
Banegården byg-
gedes 1923-29
og tegnedes af
Seest i nyklas-
sistisk stil.
Den gråpud-
sede facade
har som bekendt
en art portico i
midten med
ioniske søjler,
og også i det
indre ses klas-
sistiske træk
som pilastre op
ad væggen til
venstre og ge-
simser med
kordonmonster
under. Lam-
perne er dog
»moderne«.



VORDINGBORG fra sporsiden kort efter åbningen 1937. Trods aldersforskellen passer C-maskinen da ganske godt til bygningens enkle linier. Seest har atter valgt sadeltag - eneste prydding er det kobberbeklædte tårn, ridende midt på taget (ses også f.eks. i Frederikssund og nordre billetsalg i Klampenborg).

klassicistiske stationer, nemlig Ordrup (1924) og Århus H (færdig 1929); denne stilarts opdukken i 1920'erne har også paralleller i Europa. Seest tegnede stationerne til midtbanen 1924-28, men de store opgavers tid var ellers ved at være forbi, omend der stadig var brug for nye bygninger (Dejbjerg, Hedensted, Stilling, Lundby). Seest forlod halvvalmtaget og valgte sadeltag (Ringsted 1924) eller rent valmtag (Horsens 1929, Fredericia 1935). Eneste udsmykning er kobbertårnet med uret, f.eks. Frederikssund og Vordingborg (1937).

Under krigen blev det ikke til meget byggeri (Ravnstrup fra 1941), mens man i modsætning til mange andre steder ikke behøvede genopbygning p.g.a. krigshandlinger.



GLUMSØ fra vejsiden umiddelbart inden åbningen i 1924. Tegnet af Seest, der her har valgt valmtag til den ret store bygning (der var plads til postvæsenet, der dog aldrig flyttede herved). En enkel stil med en rustika-eftertiligning med tilhørende gavl omkring døren. Stationsforstanderens kone, der afsendte dette postkort 27.5.24, kalder det »den herligste Plet, som tænkes kan« og jubler over deres »12 Fag Vinduer at se ud ad«.



KØGE station under nedrivning 21. august 1980. Adskillige stationer har måttet lade livet i 70'erne. Nogle er faldet i forbindelse med trafikudvidelser, således Holbæk i 1974, Farum i 77, Herning i 79 og altså Køge i 80. Andre er blevet fjernet mere umotiveret, primært fordi DSB ikke har haft råd til at vedligeholde bygningerne. Køges gamle station nåede en levetid på 110 år, pænt klar af et stykke brugsarkitektur.

Foto: Forfatteren.

I 1970'erne har man søgt at finde den tabte identitet gennem designreformen i 72 og »Bygningsprojektet« i 77. En senere tid vil måske sige, at banerne gennem det øgede passagertal påny søgte en mere »selvhævdende« arkitekturform, hvem ved? Allenfals må man vel spørge om det er nok med den gode vilje og røde fendere, når DSB kun er en del af projektet, som i »banegårdscentret« i Herning (fra 79). Det går bedre, når DSB selv kan bestemme som f.eks. på de nye S-bane stationer. Udstillingens model af den nye banegård i Høje Tåstrup viste klart, at visionerne er til stede.

Udstillingen berørte også til sidst det lidt sørgelige fænomen, der hedder nedlagte stationer. Dem har vi også en del af! DSB har ofte valgt den radikale løsning at rive nedlagte stationer ned, f.eks. mange på den østjyske længdebane (Hylke, Mundelstrup, Stevnstrup m.fl.), Langå-

Struer (Ulstrup, Rindsholm, Højslev, Rønbjerg) og på andre baner. En og anden løftede nok et øje, da Værløse og især Hareskov blev nedrevet i efteråret 1977.

Problemet er, at stationsbygninger er de af de faste anlæg, der holder længst – en fordel, men også en ulempe, da udviklingen kører videre! Hvad gør man med en forældet, men iøvrigt udmærket bygning? Det er også typisk, at de væsentligste minder efter vore mange nedlagte baner er de mange stationsbygninger – de kan bruges til meget, vaskeri (Lyng), supermarked (Løgstrup), møbelhandel (Ydby), skrothandel (Karleby) – eller også som et nydeligt beboelseshus. De kan endog blive centre i spionskandaler! (Tryggeløv).

★

De til illustration af artiklen anvendte postkort stammer fra forfatterens samling.

JERNBANENYTT – KORT FORTALT

DSB

Januar/april kvartaler 1982

Nyt materiel

Dieselelektriske motorlokomotiver

ME 1501, 1506–1509 er optaget i driftsmaterielbeholdningen, jvf. »Jernbanen«, nr. 2/82 – side 38.

Dieselhydrauliske motorvogne

2. klasse/rejsegodsrum
MRD 4203–4224 »Scandia-Randers A₃«

Lyntogsmateriel

Samtlige vogne (10 stk.) af litra Afm, Bfm, Bfs og Cfm, jvf. »Jernbanen«, nr. 2/82 – side 39, er optaget i driftsmaterielbeholdningen.

»Scandia-Randers A₃« Øst

Personvogne

2. klasse
B 20–83 171 – 20–82 187 »Scandia-Randers A₃« Vest
Bn 20–84 921 – 20–84 938 »Scandia-Randers A₃« Øst

Postvogne

P 90–83 818, 90–83 819 »Scandia-Randers A₃« Øst

Godsvogne

Lukkede, isolerede for øltransport, litra Hios-v
230 7, 006–032, 034–042,
044–048, 051–059, 061, 095 »Waggon Union G.m.b.H.«,
Nepthen og »Centralværk-
stedet i Århus«

Tjenestevogne

950 2, 001, 002 transportvogne (Bafd.)
951 3 750 tårnvogn (Mafd.)
952 2 860 bogietransportvogn (APafd.)
980 1, 412, 413 skinnetransportvogn (Bafd.)
980 3 492 målevogn (Bafd.)
982 0 014 værkstedsvogn (APafd.)
101 stk. af godsvognstype

Privatejede vogne

333 0 002 (»I/S Fasan«, Næstved) (tidl. Kbs-vogn)
665 0 001 – 665 0 004 (»I/S Vestkraft«, Esbjerg)
»Scandia-Randers A₃«

Udrangeringer

Elektrisk motorvogn

MM 7660 (brændt Solrød Strand, 10. august 1980)

Personvogne

Bg 29–44 079 (brændt Helgoland, 7. januar 1982)
Bxh 28–21 394 (solgt til DJK)
Cle 82–25 675, 82–25 677 (»værksted« i Struer)
Cls 29–27 701 (solgt til ophugning)

Tjenestevogne

Hjælpevogn 9 (APafd.) Sneplov 98, 99 (APafd.)
763 (Bafd.) 801, 802 (Bafd.)
873 (Mafd.) 953, 974 (Bafd.)
33 stk. af godsvognstype

Privatejede vogne

022 1, 100–107 (»Dansk Landbrugs Grovvarerforretning«)

Status

Vognparken

Efter til- og afgang i januar/april kvartaler bestod vognparken pr. 30. juni 1982 af:

941 stk. personvogne (styre- og bivogne for MA-lyntog og S-tog ikke medregnet). Tilgang: 45 vogne (inkl. nyt lyntogsmateriel) – afgang: 5 vogne.

108 stk. post- og bagagevogne. Tilgang: 2 vogne.

4376 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: 52 vogne – afgang: 119 vogne.

1842 stk. åbne godsvogne. Tilgang: 1 vogn (E 502 0 128 »fejlagtig« solgt i Tyskland) – afgang: 67 vogne.

1909 stk. tjenestevogne. Tilgang: 109 vogne – afgang: 42 vogne (576 stk. af tjenestevognene er af specialtype). NB: **980 3 492** er »Målevogn for Elektrotjenesten« og ombygget fra Büm 02–42 903 (tidl. kinovogn tilhørende »IAO-Apfelpeil-Waggon Betriebsgesellschaft«). **982 0 014** er »Værkstedsvogn for hjælpetogskran nr. 114« (tidl. Bahvogn). De i »Jernbanen«, nr. 2 – side 38 nævnte svellertransportvogne og sneplove er leveret fra »Scandia-Randers A₃« – og **982 0 013** er (rettelig) »Værkstedsvogn for hjælpetogskran nr. 146« (tidl. ABh-vogn).

581 stk. privatejede vogne (samt 9 stk. lejet hos DSB). Tilgang: 5 vogne (de 4 stk. åbne bogiegodsvogne af specialtype (665 0) for kultransporter mellem Esbjerg og Herningværket er de første af i alt 18 bestilte) – afgang: 8 vogne.

NB: »BASF Vitaminfabrik«, Grenå har af »Dansk Shell A₃« købt beholdervognene: 720 2, 852, 855, 862, der er omnummereret til: 720 2, 740, 741, 743 (handelen omfatter yderligere 3 vogne).

SØLLESTED KRO

Jernbanegade 1

Telefon (03) 94 14 67

Et 1. kl. spisested – Hyggelige lokaler

Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 175 kuverter

Diner Transportable

De er altid velkommen hos

IDA og SVEND CHRISTENSEN



Vi venter Dem på

HYLLINGE KRO

v/ Ejner Hansen

4700 Næstved

Tlf. (03) 74 40 55 – (03) 74 43 45

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

HOTEL DANA

Suhrsgade 13 – Maribo

Telefon (03) 88 17 11

Velmonterede værelser

Et 1. kl. spisested

Selskaber modtages indtil 60 kuverter

Velkommen hos

BRITTA og JAN JØRGENSEN

Restaurant Paletten

v/ Lyng Jensen

Vestergade 4

Maribo

Telefon (03) 88 13 66

Et 1. kl. spisested

Hyggelige lokaler

Rimelige priser

Billardstue

Jernbaneudstilling i Basel

23. oktober – 7. november 1982

Af Ole-Chr. M. Plum

Eisenbahn 82 er navnet på en jernbaneudstilling, der afholdes i Basel i Schweiz i tidsrummet 23. oktober til 7. november. Udstillingen omfatter den første schweiziske jernbanefagmesse med kredsmøder foruden den egentlige udstilling »Eisenbahn – Vorbild und Modell« (Jernbaner i virkelighed og model). Udstillingen breder sig over et areal på ca. 12.300 m² i to store messehaller i udstillingskomplekset »Mustermesse« i Basel. Sporvognslinierne 1 og 4 kører til udstillingsområdet, og på linierne vil foruden Basel sporvejes egne vogne være indsat forskelligt moderne materiel fra schweiziske sporvejsbyer. Det samme vil være tilfældet på trolleybus-linie 33. Der vil blive arrangeret rundfartsture på sporvejsnettet i Basel med gamle sporvogne, og der vil blive indsat »sporvogns-spisevogne« fra Bern i udstillingsperioden.

Kongresmoderne er kun åbne for fagfolk; men udstillingen er åben for alle, og her er der rigeligt at se på. Modeltogsfirmaerne har opbygget store modeltogsanlæg, hvor moderne automatik og fjernstyring er indbygget med de mest imponerende resultater til følge. Der er 15 modelbaneanlæg i alle skalaer. Det ældste er et Märklinanlæg i spor 1 (1:32) fra 1910.

Stærkest interesse hos publikum vil de virkelige lokomotiver og vogne sikkert have. Ved Mustermesse bliver der ude og inde udstillet ca. 20 vogne og lokomotiver af både ældre og nyeste type på 380 m spor. Den schweiziske jernbanemateriel-industri viser i en fælles stand en moderne vogn til Rhätische Bahn samt en nybygget sporvogn til sporvejene i Utrecht (Holland). Fra SBB og udenlandske jernbaneselskaber m.fl. vil forskellige lokomotiver og vogne blive udstillet, f.eks. Rheingold- eller Pullman-vogne, lokomotiv af type BB 7200 fra SNCF, en del af det nye TGV-tog fra Frankrig, moderne og historiske to-etagers vogne fra SNCF, et fransk damplokomotiv nr. 1314 årgang 1902 fra Midi-banen og fra DB et elektrisk lokomotiv af type 120.

Byen Basel gennemløbes af Rhinen, og Mustermesse er beliggende på den højre side (Klein-Basel). På grund af Basels beliggenhed tæt ved grænsen til Tyskland og Frankrig mødes de tre landes baneselskaber SBB (Schweiz), SNCF (Frankrig) og DB (Vesttyskland) i byen og har hver sin banegård. DBs banegård, Badischer Bahnhof, ligger i Klein Basel. På den anden side Rhinen ligger Gross Basel med SBBs og SNCFs banegårde lige ved siden af hinanden. I hele udstillingsperioden vil i SBB-banegårdens perronspor 1 og 2 være opstillet moderne jernbanevogne fra SBB, DB og SNCF og sandsynligvis også NS (Holland) og FS (Italien). Forbindelse til udstillingen med sporvognslinie 2.

Under hele udstillingen vil der ligeledes være dampdrift på Waldenburger-Bahn og på banen Haltingen-Kandern (se Jernbanen nr. 2 1982) i Basels opland.

I week-end'en 23.–24. oktober arrangeres kørsel med de moderne franske TGV-tog fra SNCF-banegården i Basel til Elsass.

I den følgende week-end samt om mandagen, altså 30. oktober – 1. november, er der mange spændende ting for jernbaneentusiaster og sporvejsinteresserede. I de tre dage arrangeres der yderligere en stor udstilling med jernbanemateriel – hovedsagelig lokomotiver på godsbanegården Wolf i Basel. Et stort sporområde afspærres, og entrébilletten til selve udstillingen vil også gælde her. Man vil kunne komme til godsbanegårdsudstillingen med sporvognslinie 11, der netop denne week-end bliver 75 år. Basler Verkehrs-Betriebe og Baselland Transport AG har lovet, at dette jubilæum vil blive markeret på særlig vis.

Fra Basel til Aesch, hvor forøvrigt sporvejslinie 11 ender, vil SBB i de tre dage etablere dampdrift med SBB-lokomotiv af type C 5/6. Endvidere vil der komme damplokomotiver til Basel fra såvel SNCF som DB.

Udstillingen om de franske jernbaner gennem 150 år vil også være at finde i Basel netop denne week-end.

Endelig kan det oplyses, at efterårsmarkedet i Basel, der i hvert tilfælde er en attraktion i sig selv i Schweiz, Frankrig og Sydtykland, netop begynder i den week-end, hvor det store tilbud fra Eisenbahn 82 er til hobbyfolkene.

Ud fra det kendskab, jeg har fået til udstillingen Eisenbahn 82 gennem det pressemateriale, som jeg indtil nu kender, tør jeg godt sige, at der bliver noget at se på, når dørene til udstillingen slås op – ikke mindst i week-enden den 30. oktober til 1. november.

Udstillingen vil være åben mandage til fredage 12–20 og lørdage–søndage 10–19. Entrébilletten kommer til at koste 6 Sfr. for voksne og 3 Sfr. for børn. Hertil er det måske værd at nævne, at en én-dags billet til sporvejene i Basel koster 4 Sfr.

Skulle nogle være interesserede i yderligere oplysninger, bedes man skrive til mig, og jeg vil formentlig fra ultimo august kunne udsende mere om udstillingen og programmet. Rejsen med tog er overkommelig og ikke fuldstændig udmattende. Hvis tilstrækkelig mange skriver og giver udtryk for at ville til Basel, kunne en fællesrejse måske arrangeres med afrejse torsdag den 28. oktober og hjemkomst mandag den 1. november 1982.

Nyt fra privatbanerne

Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane

YBMD 16, der blev stærkt beskadiget ved sammenstød med en lastbil den 12. januar, blev alligevel repareret og atter sat i drift omkring den 10. maj.

Hads-Ning Herreders Jernbane

På stationerne Assedrup, Beder, Mårslet, Tranbjerg og Viby er opsat højtalere med forbindelse til FC Odder, der kan underrette de ventende passagerer om eventuelle uregelmæssigheder i driften.

HJJ og VLTJ redigeret af OLJ.

FORENINGS-NYT

KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

København

Onsdag den 8. september 1982 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B.

Kina og dets jernbaner

Ole Linå Jørgensen foretog i oktober en 15 dages rejse rundt i Kina – landet, hvor 60 pct. af jernbanernes trækraft er damplokomotiver, hvor der findes en damplokomotivfabrik, der producerer 325 nye damplokomotiver om året, hvor et stålværk har 34 store normalsporede damplokomotiver i drift til interne transporter og 4 smalsporede, hvor der findes et utal af skønne gamle templer, Buddha-statuer og meget, meget mere. Billeder fra denne tur vil blive vist på mødet.

★

Onsdag den 6. oktober 1982 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium.

En aften med fhv. direktør Erik Johansen.

Direktør Johansen har lovet at fortælle om de seneste års materielanskaffelser til OHJ og HTJ og vil sikkert også i en række tilbageblik komme ind på andre væsentlige områder ved de baner, som han i 35 år stod i spidsen for.

(I tilfælde af evt. programændring vil aftenens tema blive: »Det oplevede jeg i sommer«. Medbring derfor gerne lysbilleder og film. Film bedes anmeldt på forhånd til Ole-Chr. M. Plum.)

★

Onsdag den 10. november 1982 kl. 19.30.

»Det oplevede jeg i sommer«.

Medlemmerne viser lysbilleder og film og fortæller om deres jernbaneoplevelser.

(I tilfælde af evt. programændring den 6. oktober vil mødet med direktør Johansen blive søgt afholdt den 10. november, se ovenfor).

★

Onsdag den 8. december 1982 kl. 19.30

Film, auktion, lotteri.

Nærmere program følger i Jernbanen nr. 5.

Møderne afholdes i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium.

Midtjysk Afdeling, Herning

Tirsdag den 14. september kl. 19.30 i Herning centralbibliotek, Brændgårdvej 2, mødelokale 2. Vi begynder vinterens møderække med en filmaften. Talen har gennem lang tid udelukkende stået om de nye lyntog. Det gjorde den også for 20 år siden; men da var »de nye lyntog« MA-lyntogene. Vi skal se en film om bygningen af disse lyntog. For samtidig at starte lidt let, skal vi derefter se to af DSB's Jesper Klein film.

★

Tirsdag den 12. oktober, samme tid og sted, dog mødelokale nr. 4. Lysbilledaften. 5000 km på britiske jernbaner. Max Rasmussen fortæller om sin sommerferie i England.

Tirsdag den 9. november, samme tid og sted, mødelokale nr. 2. Film-aften. Der vises ældre svenske film om elektrificeringen af banerne i Sverige.

★

Tirsdag den 7. december, samme tid og sted, mødelokale nr. 4. Bo Lindhardt skal i oktober på en tur til Jugoslavien og Tyrkiet for at studere damplokomotiver. Bo håber denne aften at kunne vise billeder fra sin tur og berette om sine helt friske indtryk fra Jugoslavien og Tyrkiet.

På alle møderne kan der for beskedne midler købes hjemmebakket brød, og bibliotekets varmdriksautomat serverer med høflig selvbetjening alt fra suppe over cacao til the og kaffe.

Vel mødt i Herning, byen, hvor trådene knyttes og sporene krydser.

OLJ.

Midtjysk Afdeling, Århus

Fredag den 17. september kl. 19.30 i DSBs mødelokale, driftsdepotet, Sonnegade. Mødedeltagerne opfordres til at tage film og lysbilleder fra ferien med. Aftenens emne er nemlig: »Hvad har du oplevet i din sommerferie?« Anmeld venligst film- og lysbilledindlæg forud til John Armstrong Pedersen, Hovgårdsvej 64, 3. th., 8220 Brabrand, tlf. (06) 26 33 23, af hensyn til lån af fremvisere og lærred.

★

Fredag den 22. oktober samme tid og sted. Strejftog i Danmark. Et af foreningens yngre medlemmer, Lars Henning Jensen, viser nogle af sine lysbilleder.

★

Fredag den 19. november samme tid og sted. Afdelingens årlige generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene. Derefter vises svenske film.

★

Fredag den 17. december samme tid og sted. Julemøde. Programmet er endnu ikke fastlagt.

Til alle møderne vil der være mulighed for at købe kaffe/the og brød.

Vel mødt i Århus – smilets by.

Fyn/Sydjylland Afdeling, Odense

Tirsdag den 14. september 1982 kl. 19.00 i H. C. Andersen stuen i DSB-restauranten på Odense station holdes der medlemsmøde. Du er velkommen til at tage egne film og lysbilleder med. Husk selv at medbringe fremviser, og meld – om muligt – dit indlæg i forvejen til mig på tlf. (05) 86 91 20.

P.C.

Udflugt til Thybanen

Lørdag den 25. og søndag den 26. september 1982 arrangeres der udflugt med E 991 og MO fra Esbjerg og tilbage til Odense over Herning i anledning af Thy-banens 100 års jubilæum. Endvidere er der afskedstur for MO'erne på Thy- og Vestbanen, da maskinløbene for vinteren 1982/83 lader forstå, at januar måned er sidste måned med mange MO i fast løb.

Planen for udflugten ser således ud:

Lørdag den 25. september 1982:

Esbjerg afgang 12.15

Struer ankomst 16.32

Toget kører som arbejdstog Tistrup-Skjern og Ulfborg-Struer. Toget oprangeres af E 991 - Cp og ældre DSB-vogne.

Søndag den 26. september 1982:

Struer afgang 10.07

Thisted ankomst 11.26

Thisted afgang 11.57

Struer ankomst 13.53

Toget kører som arbejdstog Thisted-Struer. Oprangering: MO Struer-Thisted-Struer.

Struer afgang 11.49

Hvidbjerg ankomst 12.34

Hvidbjerg afgang 14.15

Struer ankomst 14.56

Struer afgang 14.57

Herning ankomst 15.58

Herning afgang 16.25

Fredericia ankomst 17.57

Fredericia afgang 18.00

Odense ankomst 18.55

Toget oprangeres af E 991 - Cp og ældre DSB-vogne og kører som arbejdstog Struer-Hvidbjerg-Struer.

Overnatning i Struer sker ved medlemmernes egen foranstaltning, og her er en liste over hoteller:

Carlsens Hotel, Østergade 54, tlf. (07) 85 00 45

Grand Hotel, Østergade 24, tlf. (07) 85 04 00

Laredo Hotel, Østergade 30, tlf. (07) 85 51 50

Struer Afholdshotel, Vestergade 16, (07) 95 05 14

Vandrerhjem

Tilrejse fra strækningen København-Fredericia-Esbjerg tog 113/3633 afg. København H 7.00 og Esbjerg ank. 12.00 den 25. september.

Tilrejse fra strækningen Aalborg/Århus-Fredericia-Esbjerg tog 136/3633 afg. Aalborg 7.30 og Århus afg. 9.15 den 25. september.

Hjemrejse fra Odense mod København med togene 1572-172 og 176 den 26. september afg. 19.10, 19.16 og 19.22.

Hjemrejse fra Odense den 26. september tog 179 afg. 20.02.

Eventuelle pladsbilletter til ovennævnt tog er ikke inkluderet i prisen.

Pris for tilrejse:

Aalborg over Fredericia til Esbjerg og retur Odense-Aalborg koster 177 kr.

Århus over Fredericia til Esbjerg og retur Odense-Aalborg koster 105 kr.

København til Esbjerg og retur Odense-København koster 136 kr.

Pris for deltagelse i ovennævnte udflugt er 210 kr. uanset på- og afstigningssted for 2 dage. Børn under 12 år halv pris.

Pris for deltagelse en dag uanset på -og afstigningssted er 135 kr. Børn under 12 år halv pris.

Fripas og -kort er ikke gyldige til særtogene.

I togene kan der serveres en lille forfriskning såsom kaffe, øl og sodavand, som betales i toget. Endvidere er Salgsafdelingen tilstede med dens varesortiment.

Tilmelding til ovennævnte tur sker ved at indbetale det pågældende beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm** senest **den 14. september 1982**.

Husk på talonen til modtageren at anføre, hvad beløbet dækker. Giro talonen medbringes i toget og ombyttes med en billet. Der udleveres en Toganmeldelse i toget.

Hvis der ikke tilmelder sig minimum 75 personer til denne udflugt, vil turen ikke blive gennemført. DSB kan eventuelt også aflyse damptogsturen på grund af brandfare, hvis sommeren bliver meget tør. De indbetalte penge vil så blive tilbagebetalt.

Oplysning om turen bliver gennemført eller ej, kan gives af undertegnede efter 18. september på tlf. (05) 86 91 20 eller (01) 46 98 02.

P. Clausen.

Nyt fra andre foreninger

Sønderjydsk Jernbane Klub

Der afholdes mødeaftener i Sparekassen Sydjyllands mødelokale i Vojens følgende torsdage: 9/9, 14/10, 11/11 og 9/12. Alle møder starter kl. 19.30.

På mødet den 9/9 fortæller Jens Vadd fra DSB om nyere togdrift, bl.a. ME og EA maskiner. Program for øvrige møder er endnu ikke fastlagt.

Søndag den 26/9 arrangeres udflugt til Odense Modeljernbane Klub og Jernbanemuseet.

Søndag den 12/12 forsøges arrangeret kørsel med »juletog«.

Nærmere oplysninger hos foreningens formand Eigil Brøns, Agertoften 12, Hjordkær, 6230 Rødekro, tlf. (04) 66 62 78.

Udflugt med DSB motorvogn litra MO

Efter den succesfulde tur til Gedser 22. maj 1982 vover BLOKPOSTENS UDFLUGTSADFDELING atter at arrangere en MO-udflugt!

Lørdag den 11. september 1982 arrangeres udflugt med DSB motorvogn litra MO og brun personvogn Struer-Randers-Ryomgård-Randers-Hobro-Randers-Struer.

På turen påregnes mindst 25 fotostop - ved stationer og på fri bane. På godsbanen Randers-Ryomgård vil toget bestå udelukkende af MO-vognen.

Afgang Struer ca. 8.10, fra Randers ca. 10.50 mod Ryomgård. Tilbagekomst i Randers fra Hobro ca. 16.56 og ankomst Struer ca. 18.52.

Forbindelse fra København til Struer med tog 595 afg. Kh 0.15.

Forbindelse fra Århus til Struer med tog 827 afg Ar 5.21. Forbindelse kan endvidere opnås i Randers før afgang til Ryomgård: med tog 105 afg Nyborg 7.36 og tog 144 afg Frederikshavn 8.20.

Pris for deltagelse i udflugten er:
120 kr. fra/til Struer
100 kr. fra Randers til Randers/Struer

Beløbet bedes venligst forudindbetalt på postgirokonto 7 03 96 03, Thue Simon Boertmann, Almevej 7, 2900 Hellerup.

Eventuelle fotografer i egen bil bedes indbetale 25 kr. pr. person i bilen.
Tag madpakken med – mulighed for køb af forfriskninger undervejs.

Vi gør opmærksom på, at MO-vognene i Jylland synger på absolut sidste vers – i løbet af vinteren vil de allersidste MO i vestområdet blive taget ud af plandrift – benyt derfor en af de allersidste chancer for at køre med MO vest for Storebælt!

Vi ses den 11. september 1982!

Blokpostens Udflugtsafdeling.

Udflugt søndag den 3. oktober

I anledning af ØSJK's 10 års jubilæum er der indgået et fælles udflugtsarrangement mellem HGJK og ØSJK om damptogskørsel på Østbanen.

Toget vil være oprangeret af ØSJS Nr. 7 og personvogne med åbne endeperroner. Toget vil udgå fra Frederiksberg og befare begge Østbanens strækninger.

Køreplanen vil se således ud:
Frederiksberg afg. 08.10 ank. 19.00
Køge afg. 10.00 ank. 16.30

Nærmere oplysninger hos de to klubber (03) 68 66 18 og (02) 28 04 31.

Dansk Draisine Forening, DDF, gør opmærksom på, at der arrangeres forskellige ture med draisine på »Inlandsbanan« i Sverige.

Særlige week-end-arrangementer løber til og med den 24/9 1982. Nærmere oplysning ved henvendelse til Dansk Draisine Forening v/ Nicolai Heering, Herlufsholm Skole, 4700 Næstved.

Nyt fra England

Internationalt jernbane-bevarings-symposium afholdes i London fredag den 24. september 1982 på The Imperial College of Science.

Blandt arrangørerne er Sammenslutningen af jernbane bevaringsforeninger i England, der opfordrer udenlandske foreninger med tilsvarende formål til at lade sig repræsentere.

Blandt de mange interessante emner, der vil blive taget op på symposiet kan nævnes:

- Etablering af jernbane bevaringscentre,
- Bevaringsproblemer vedrørende smalsporede baner og sporveje,
- Sikring og istandsættelse af lokomotiver og vogne.

Symposiet afsluttes med en panel-diskussion om, hvad foreningerne kan gøre for at sikre fremtiden for deres baner og bevarede materiel.

Kongresgebyret er 14 Pund og indbefatter lunch, morgenkaffe og eftermiddagsthe.

Program med tilmeldingsblanket kan rekvireres hos undertegnede mod indsendelse af frankeret svarkuvert (porto 2 kr.).

Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev.

Blovstrød-gruppen

Dansk Jernbane-Klub har underskrevet en kontrakt med Allerød kommune om tilladelse til at benytte et areal på det tidligere Blovstrød Teglværk til anlæg af en smalsporet veteranbane.

Baneanlægget er dog ikke umiddelbart forestående.

Gruppen koncentrerer sig foreløbig om at få foreningens roebane-lokomotiver under tag i den gamle remise ved teglværket.

SALGSADFDELINGEN

Nyheder

Randers-Hadsund Jernbane, tegningshæfte i tværformat A4 udsendt af Jydsk Model-Jernbane-Klub. På 90 sider bringes tegninger af RHJ's rullende materiel m.v. Endvidere findes et kort afsnit om RHJ's historie. Se i øvrigt anmeldelsen i Jernbane nr. 2/82, side 31.

Heftet kan nu også erhverves gennem DJK's Salgsafdeling. Pris (inkl. forsendelse) kr. 38,-.

DSB, tjenestekøreplaner ØST-VEST 1981-82 m.v. Atter kan vi tilbyde tjenestekøreplaner fra afvigte køreplansår. Pris (inkl. forsendelse) kr. 61,-.

Øloplukkere med damplokomotivet ØSJS nr. 6 som motiv kr. 15,- + 2,00 (porto).

Klistermærker med gamle skilte fra togene som forbillede. Der er lavet 5 sæt, hvert bestående af to mærker: a) »Man bedes lukke Vinduet, forinden Toiletrummet forlades«. »Nødbremsegrebet er anbragt i sidegangen«. b) »Bagage maa ikke anbringes på sofaerne«. »For de i toget købte Billetter skal afgives kvittering...«. c) »Denne Kupé er udelukkende forbeholdt Damer og Børn«. »Hunde maa ikke anbringes paa Sæderne« d) »Medens Toget holder paa en Station, maa Klosettet ikke benyttes«. »I hver Vognafdeling skal alle Vinduer i Vindsiden og...«. e) »Spytning i Vognene er forbudt«. »De Rejsendes Opmærksomhed henledes paa, at det er forbundet med Fare at læne sig ud ad Vinduerne«. Pris kr. 5,- pr. sæt + forsendelse kr. 2,30 pr. ekspedition.

Tegning af damplokomotivet DSB F 441 (i format A4) udført af tegneren Erling Nederland. Til de efterhånden kendte og meget smukke lokomotivtegninger, der forøvrigt er farvelagte, er der nu føjet yderligere én, nemlig af F 441. Pris (inkl. forsendelse i paprulle) kr. 30,-.

Vi vil senere kunne tilbyde Erling Nederlands øvrige tegninger.

Nye postkort. Der er lavet tre nye farvepostkort i år. Prisen er kr. 1,50 pr. stk. + 2,50 kr. i porto pr. ekspedition. Motiverne er:

5123: Damplokomotivet DSB P 917 i Hedehusene

5124: Damplokomotivet DSB E 991 på den fynske hovedbane.

7508: Damplokomotivet DSB F 654 med veteran tog i Handest.

Bestil vort nye salgskatalog 1982 ved at indsende kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen. Her finder De hele vort store vareudbud. Kataloget udsendes gratis i forbindelse med bestilling af varer.

Omkring 1. september udkommer næste tilbudsliste dels med arkivalier til fast pris, dels med arkivalier, hvorover der holdes auktion. Vil De modtage denne tilbudsliste, må De indsende kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen.

Ovenstående varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

På grund af ferie vil Salgsafdelingen holde delvis lukket i perioden 10. oktober – 5. november 1982.

OCMP.

Københavns Kommunale Aftenskoler

Foredragsrækker om jernbaner

1. Elektriske baner.

11. nov., 18. nov., 25. nov. og 2. dec. 1982 kl. 19.30–21.30.

I foredragsrækken gennemgås de faste anlæg til frembringelse og overførsel af den elektriske energi samt elektriske lokomotivers og motorvognes maskiner – herunder transformatorer og traktionsmotorer og disses regulering. Foredragene illustreres med lysbilleder fra egen samling samt films fra DB, DR og SNCF.

2. Europas Jernbaner i de sidste 25 år.

6. jan., 13. jan., 20. jan. og 27. jan. 1982 kl. 19.30–21.30.

I foredragsrækken gives en oversigt over den tekniske udvikling indenfor jernbanerne i Europa i de sidste 25 år. De betød i mange lande et farvel til dampen. Vi skal høre og se de sidste damplokomotiver og få gennemgået udviklingen indenfor det rullende materiel, sikringsanlæg o.a. Foredragene vil blive illustreret med lysbilleder fra egen samling, og der vil blive vist films fra DSB, DB, DR, SNCF og evt. andre styrelser.

3. Moderne jernbanetransport.

17. febr. 1983 kl. 19.30–21.30: En filmaften om godstransport.

Tillæg til MHVJs driftsmaterielfortegnelse

Tillæg pr. 1/1 1982 omfattende 15 sider er nu udkommet. Tillægget udleveres gratis. Medlemmer, der ønsker tillægget tilsendt pr. post, bedes sende kr. 4,- i frimærker til MHVJ, Ny Havnevej 2, 9550 Mariager.

Komplet driftsmaterielfortegnelse koster kr. 25,- + porto kr. 5,-. Driftsmaterielfortegnelsen bestilles ved at indbetale beløbet på postgirokonto nr. 8 28 90 85 under ovennævnte adresse. Fortegnelsen indeholder oplysninger om det nuværende materiel, oversigt over det materiel, som på et eller andet tidspunkt har været anvendt på MHVJ, samt tegninger af materiellet, dog ikke godsvogne.



Referat fra generalforsamlingen må desværre vente til næste nummer af bladet.

B.J.

Udlån af fotostater

Til en jernbaneudstilling på Karup bibliotek i 1980 blev fremstillet 28 fotostater i størrelse 60 x 50 cm. På fotostaterne er gengivet motortog samt veteran tog og udflugtstog – mange af billederne med damplokomotiver. Disse fotostater er biblioteket villig til at udlåne uden vederlag til brug på andre udstillinger. Interesserede kan rette henvendelse til Karup bibliotek, Ved Banen 5, 7470 Karup J., tlf. (07) 10 22 37 i åbningstiden. Karup bibliotek er indrettet i den gamle stationsbygning.

24. febr. 1982 kl. 19.30–21.30: Højhastighedstog 1.

3. marts 1983 kl. 19.30–21.30: Højhastighedstog 2.

10. marts 1983 kl. 19.30–21.30: Nærtrafiktog.

Den 24. febr. og 3. marts skal vi se nærmere på teknikken i de moderne højhastighedstog. Specielt kommer vi ind på det rullende materiels konstruktion, men f.eks. sikkerhedsanlæg vil også blive omtalt. Foredragene vil bl.a. omfatte de franske TGV-tog og deres hastighedsrekord på 380 km/t og »Shinkansen« i Japan. Foredragene illustreres med lysbilleder fra egen samling samt films fra DB, JNR og SNCF.

Den 10. marts vil konstruktionen af nogle moderne tog til storbyens nærtrafik blive gennemgået – herunder togetagers materiel. Såfremt tiden tillader det, vil sikrings-tekniske aspekter vedr. togfremførelsen blive berørt. Foredraget illustreres med lysbilleder fra egen samling samt films fra DSB og SNCF.

Nærmere meddelelse om pris og tilmelding fås hos Københavns Kommunes Aftenskole, tlf. (01) 21 31 31. Tilmelding skal dog helst foretages inden den 1. oktober 1982.

Hans True

MHVJ i Thy

Af Lars Henning Jensen

I weekenden den 23.-24. april kørte Mariager-Handest Veteranjernbane veteran tog på Thybanen mellem Hurup Thy og Thisted i anledning af denne banes 100 års jubilæum.

Arrangementet startede for MHVJ's personale fredag morgen med opfyring af damplokomotivet HV 3 i remisen i Viborg, hvor det havde overvintret sammen med en del af MHVJ's personvogne.

Ved middagstid kørte toget til Struer, hvor materiellet hensattes. Lørdag morgen afgik toget mod Hurup kl. 8.00, og ved ankomsten hertil påmønstrede det sidste tjenestegørende personale. Herfter kørtes to dobbeltture Hurup-Thisted.

Af praktiske grunde returnerede maskinen, en PB-vogn med kul samt CXM 4508 med personalet til Struer lørdag aften. Her var det planen at overnatte i en MO-vogn, men ved stor velvilje fra vognopsynet fik man lov til at sove på 1. kl. i lyntoget »Limfjorden«, der holdt ved perronen.

Efter en for de flestes vedkommende god nattesovn, gik det søndag morgen atter nordover mod Hurup med stående morgentaffel, - toilette og omklædning i CXM-vognen. I Hurup blev vognene rengjort, og derefter kørtes ligesom dagen før to dobbeltture til Thisted.

Lørdag havde belægningen i togene været rimelig, men søndag oversteg den selv de vildeste forestillinger. Med det sidste tog fra Hurup til Thisted befordredes ikke mindre end 650 rejsende i de fem personvogne med tilsammen ca. 320 siddepladser.

Under normale omstændigheder kan der mellem fjedrene og vangerne ligge en sammenfoldet »Søndagsberlinger«, men her var der knapt plads til et »sparenummer« af Jernbanen. Resultatet var da også, at fjedervirkningen udeblev totalt på flere af vognene.

Hverken dette eller den trange plads slog imidlertid skår i glæden og stemningen, der navnlig i barvognen HBS E 235 nåede næsten astronomiske højder. I vognen, der foruden pakrum - hvor arrangørerne solgte øl, sodavand og gammeldaws bolcher - har 30 siddepladser, taltes på et tidspunkt 118!!! rejsende, der alle syntes at nyde turen.

I alt befordredes de to dage knapt 2600 rejsende, hvilket nøje svarer til en gennemsnitlig belægningsprocent på 100!

Arrangørerne solgte i barvognen for ca. 15.000 kr. øl, sodavand og bolcher. Heraf tegnede ølsalget sig for størstedelen, nemlig 10.000 kr.

Under arrangementet opstod mange morsomme og pudsigelige episoder, der sent vil blive glemt. En enkelt skal nævnes her:

Kort før togets afgang mod Struer søndag aften observeredes en tilsyneladende livløs ældre mand liggende bag disken i den tomme barvogn. Han viste sig dog ved nærmere eftersyn at være levende nok, blot var han i dagens løb under indflydelse af den muntre stemning m.v. i toget blevet noget døsigt og havde derfor lagt sig.

Han lod sig uden videre lempe over på læsserampen ved pakhuset, hvorfra han råbende om hjælp med lokomotivets fløjte, og mens toget dampede ud af stationen, adskillige gange takkede for god behandling.

Mandag eftermiddag gik det atter sydpå mod Viborg, hvor HV 3 blev anbragt på sin vante plads i remisen, og vognene på et sidespor. Og nu var det det tilbageværende MHVJ-personales tur til at fejre Thybanens 100 års jubilæum.

Hele særtogsarrangementet forløb i alle henseender perfekt - der forekom ingen uheld af nogen art, og publikumstilstrømningen var som før nævnt nærmest overvældende. Det er blot ærgerligt, at der nu går så mange år, inden Thybanen igen fejrer rund fødselsdag.

Til slut skal der fra MHVJ lyde en stor tak til DSB for megen velvilje og imødekommenhed, uden hvilken arrangementet ikke kunne have været gennemført.



På vej mod Viborg krydser veteran-tog her lyntoget »Limfjorden« i Rønbjerg.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32. Week-ends (02) 30 82 22.



Foreningens bestyrelse:

Formand: Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Næstformand og kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,
3650 Ølstykke.

Sekretær: Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigil V. Christensen,
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

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

Tegner Bent Nathansen,
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.

Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.

Kontingentindbetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

LOKALAFDELINGER

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

FORENINGENS BANER OG TOG

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Mørløse. Tlf. (03) 60 15 57.
Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1982:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1982)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

LOTTE'S KIOSK

Vestergade 42 – Maribo

Telefon (03) 88 30 23

Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter –

kort – telegrammer

Stort udvalg i tobaksvarer

Vine og spirituosa

EGEKIOSKEN

Egepladsen 2 – Mariager

Telefon (08) 54 21 41

Grillkyllinger – Pølser i baconsvøb – Toast

Chokolade – Konfekturer – Is

Tobaksvarer – Vine

CENTRUMKIOSKEN

v/ Lis Pedersen

Bredgade 29 – Langå

Telefon (06) 46 21 99

Alt i dag- og ugeblade

Tobaksvarer – Chokolade – Konfekturer

Brød og mejeriprodukter

Åbent alle ugens dage kl. 7.00–22.00

237 NR JØRGEN PEDERSEN
BRØNSHØJ KIRKEVEJ 4B
2700 BRØNSHØJ

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08



Tog hvert 20. minut

mellem Jægersborg og Nærum

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på
udflugt

Ødsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80



*Vemb - Lemvig -
Thyborøn jernbane*