

ISSN 0107-3702



jernbanen

4

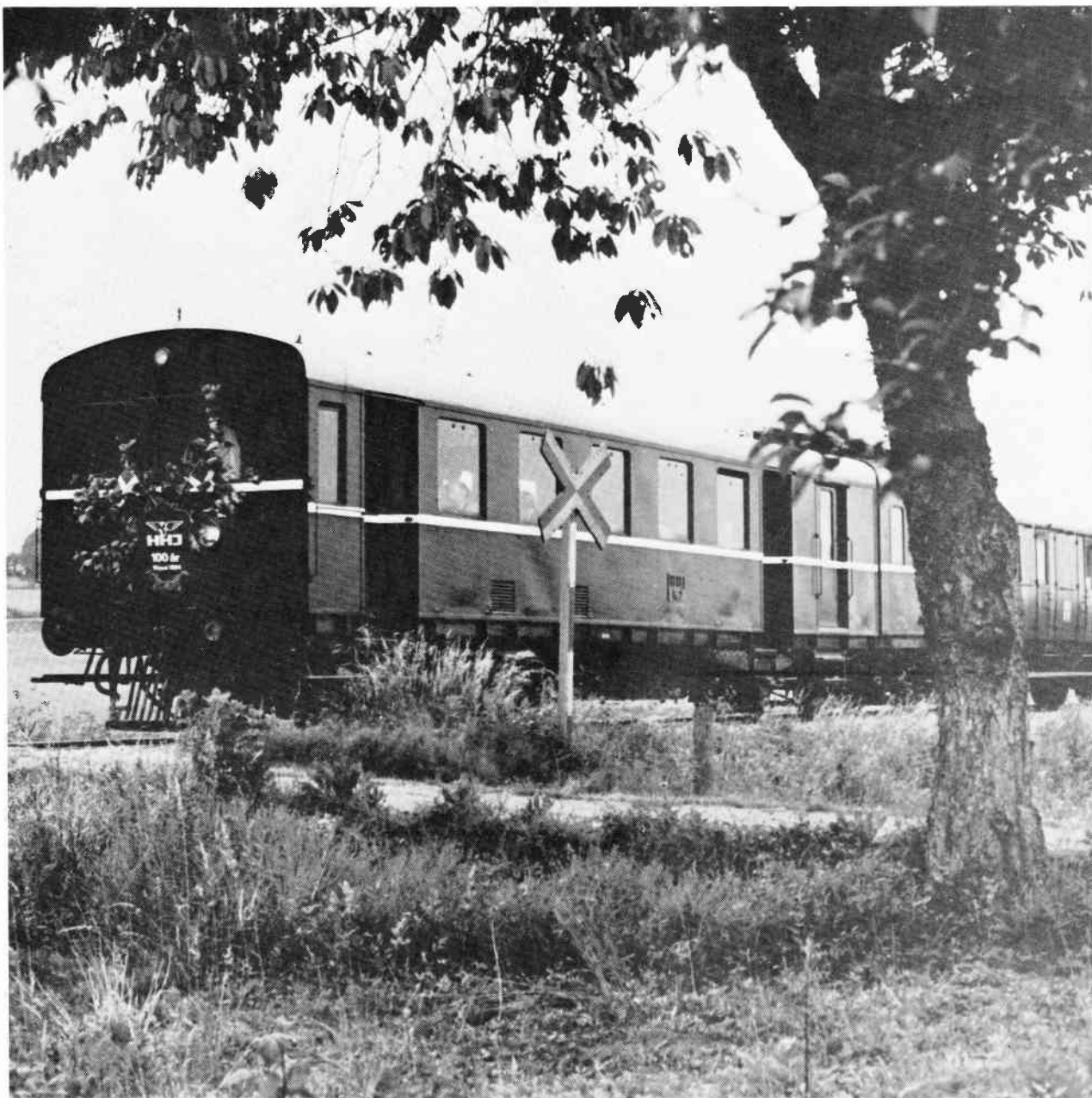
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. ÅRGANG

AUGUST 1984

KR. 20,00





Et hundredårs-jubilæum

Hads-Ning Herreders Jernbane markerede jubilæet ved at arrangere kørsel med veteran tog lørdag den 16. juni. På den egentlige jubilæumsdag, tirsdag den 19. juni, fremførte den nyistandsatte HHJ M 2, som nu er blevet DJKs ejendom, et særtog med indbudte gæster. Toget passerer her en markvej lige nord for Odder.

Foto: jens koefoed

Forsiden

I juli måned var DSBs første el-lokomotiv EA 3001 klar til at blive fotograferet foran hovedleverandøren, BBC Brown Boveris fabriksbygninger i Mannheim-Käfertal. Lokomotivet ventes til Danmark omkring den 1. september.

Foto: BBC

Redaktionelt

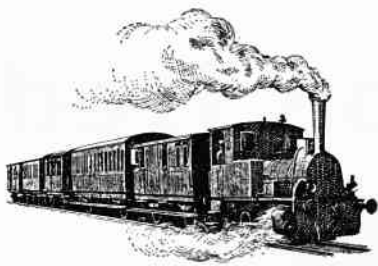
Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlkspeditioner sker ligeledes til sekretariatet.

»jernbanen« udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Stof til »jernbanen« nr. 5/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 10. september 1984.

Stof til »jernbanen« nr. 6/1984 skal være redaktionen i hænde senest den 1. november 1984.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til postvæsenet den 27. august 1984.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

24. årgang nr. 4, august 1984

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Indhold:

Esbjerg station fredet 88
Jernbanenyt – kort fortalt 96
DSB 96
Privatbanerne 103
Remisen i Mariager indviet 106
Udland 107
Boganmeldelser 109
Læserne skriver 113
Foreningsnyt 116

Indlæg:

Udflugt til Sølvesborg-Älmhult

Redaktion:

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62
jens koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64
Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition:

Dansk Jernbane-Klub
Glaciset 27
2800 Lyngby
Tlf. (02) 87 02 32
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.800 eksemplarer.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

DSB i smeltediglen

For nylig offentliggjorde DSB resultaterne af virksomhedens indsats i 1983. Årsberetningen, som i parentes bemærket er en ualmindelig indbydende tryksag vedlagt et specialhæfte om DSBs godstransport, afslører ændringer i de foregående års generelle udviklingstendenser.

Godstrafikken er nu inde i en bemærkelsesværdig gunstig udvikling, og den forventes at være i økonomisk balance om fire år. Anderledes stiller det sig med persontrafikken. Forrige års stagnation i antallet af togrejser er nu afløst af et direkte fald på 2% i forhold til 1982, en tendens som er forstærket i de første måneder af 1984.

Tilbagegangen hænger nøje sammen med den skærpede konkurrence på transportmarkedet. De nye fjernbusruter, som med lavpriser skummer fløden i de mest lukrative trafikforbindelser, er med til at udhule økonomien i DSBs samlede transportregnskab i passagertrafikken til skade for DSBs muligheder for at leve op til sin samfundsmæssige forpligtelse til at kunne tilbyde økonomisk rimelig transport til landets indbyggere, også til det flertal, der ikke råder over eget køretøj.

Ydermere er taksterne blevet hævet voldsomt i de sidste par år. Siden 1981 er de faktisk steget med over 40%, angiveligt med det politiske sigte at nedbringe statens direkte tilskud til DSBs drift. Takstforhøjelserne har imidlertid nu nået et punkt, hvor prisforskellen mellem kollektiv og individuel transport er blevet næsten udlignet, idet benzinpriserne i de sidste år har været stagnerende.

Ud fra de givne forudsætninger er den førte politik lykkedes. Til trods for faldende trafiktal er indtægterne steget mere end udgifterne, således at driftsresultatet er forbedret med 10% i forhold til 1982. Men er det virkelig i samfundets interesse at reducere udnyttelsen af dets eget transportapparat og overføre en del af transportarbejdet til privatbiler, som både til indkøb og drift dræner landets valutakasse?

DSBs ledelse har længe været opmærksom på denne udvikling og har med bemærkelsesværdig konsekvens og handlekraft igangsat en mængde aktiviteter for at imødegå denne udvikling. Pladsen tillader ikke at gå i enkeltheder, men en stor del af initiativerne har vi allerede kunnet konstatere »i marken«, mens nok så betydningsfulde, men ikke så iøjnefaldende aktiviteter er sat i gang bag kulisserne for at markere DSB som en tidssvarende transportvirksomhed med eftertryk på service og kvalitet.

I en tid, hvor mange menneskers sind er præget af sortsyn og krisestemning, er det af særlig betydning, at vort samfundsmaskineri bliver vel vedligeholdt og stadig udviklet. Det er rart at se, at der er livskraft og inspiration at hente i det gamle hæderkronede DSB.

Jan Koed

Esbjerg station fredet

– en bygningshistorisk undersøgelse

Af Ulf Richard Olsen og Ole Tholstrup

I de senere år er interessen for vore ældre, bevaringsværdige stationsmiljøer vokset støt. Overalt i Danmark findes stationsbygninger, der vidner om tidligere tiders fornemme bygningskunst, samtidig med at de endnu i mange år vil kunne tjene deres oprindelige formål. Esbjergs pompøse stationsbygning, tegnet af arkitekt Heinrich Wenck og fuldført i 1904, er et fremragende eksempel på denne bygningstype, og det lykkedes da også at få bygningen fredet i 1983.

Bygningens facader er bevaret næsten uændrede siden opførelsen. Derimod er indretningen blevet ændret temmelig voldsomt gennem tiden, hvilket i nogen grad er gået ud over de oprindeligt smukke rum. Skaderne er dog ikke større, end at det vil være muligt med forholdsvis beskedne midler at genskabe fordums glans. For at denne opgave skal lykkes, kræves dels en viden om bygningens historie og dels en fornemmelse for dens arkitektoniske kvaliteter.

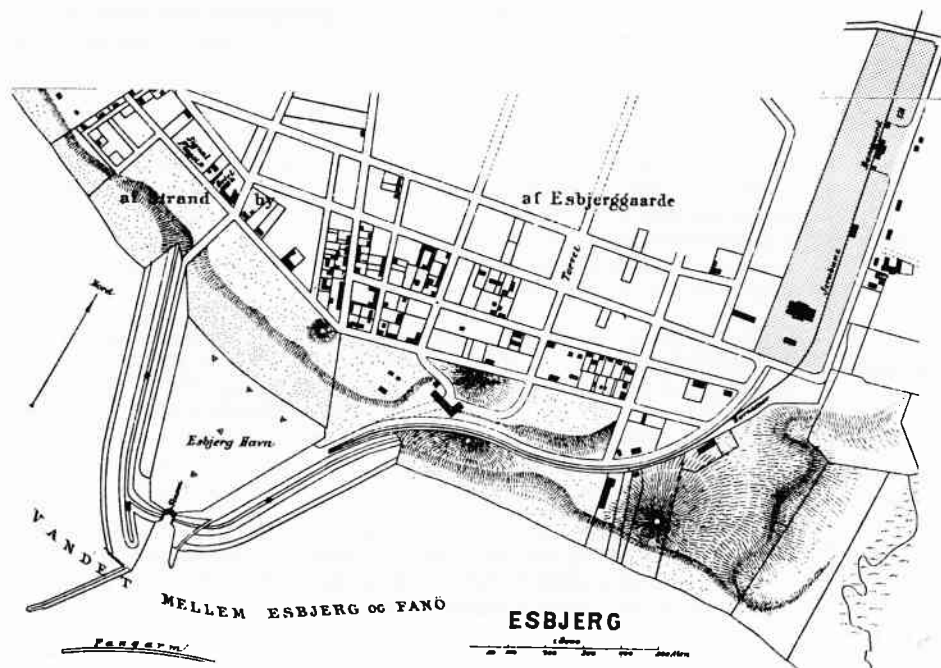
Som det måske er læserne bekendt, er DSB i disse år i færd med at registrere stationsanlæg over hele Danmark. Det primære formål med dette arbejde er netop at skabe

et værktøj til forbedring af stationsbygningernes kvalitet i forbindelse med fremtidige vedligeholdelses- og restaureringsarbejder. I begyndelse af august blev arbejdet med at registrere Esbjerg station afsluttet, og ved stor imødekommethed fra DSB Bygningsområde Hellerup har redaktionen fået lov til at bringe et uddrag af det omfattende materiale.

Indledning

Esbjerg er en ung by. Den opstod som et uforudset biprodukt af bane- og havneanlæggene i 1870'erne. På dette tidspunkt dominerede Varde og Ribe de sydvestjyske landsdele, og begge byer regnede med at profitere på havneanlægget og jernbanen.

Det var entreprenante folk, der flyttede til. Der byggedes for profitten mere end for skønheden. En rationel byplan i et skakbræt-mønster blev udarbejdet i 1870, da det blev klart for myndighederne, at der var sat noget i gang, der havde større grokraft, end man havde forudset. I 1890'erne satte de honette ambitioner ind. Officielle bygninger som posthus og rådhus opførtes i romantisk herregårdsstil, og

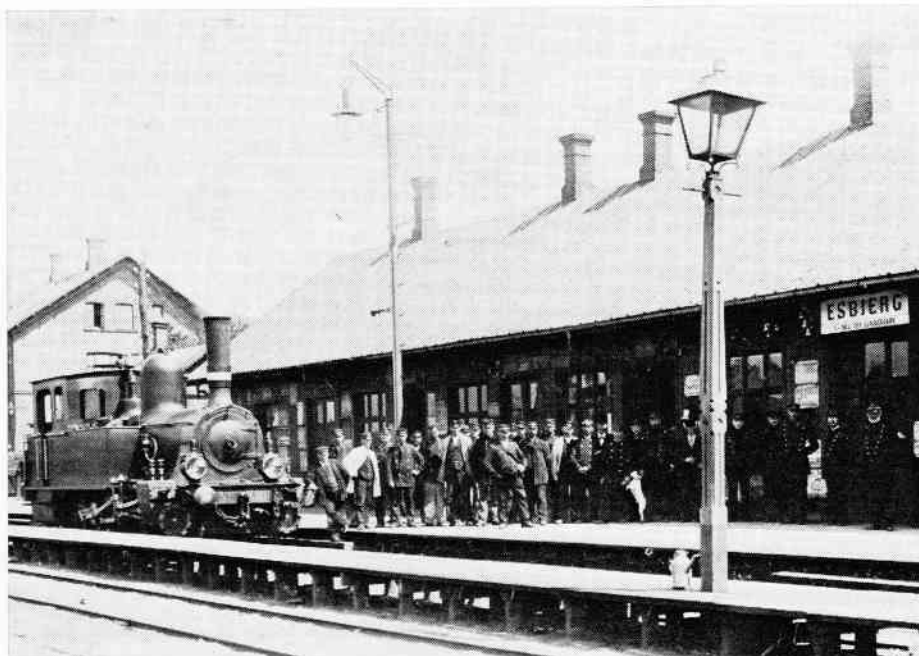


Esbjerg 1879. Gadeplanen blev udarbejdet af landinspektør H. Wilkens i 1870. Stationsområdet er angivet med gråtone.

Tegning: Bygningstjenesten

Et herligt stationsbillede af Esbjergs første banegård i den kendte genre, hvor hele personalet stiller op på perronen. I dette tilfælde er der også blevet plads til rangermaskinen F 498. 1902.

Foto: DSB Jernbanemuseum



boligkarreer opførtes med arkitekttegnede facader i tidens stil, der hentede sine forbilleder i fortidens store stilepoker. Ingen anden by i landet end Esbjerg domineres i den grad af århundredskiftets arkitekturidealer.

At myndighederne fra starten ikke ventede sig alverden af »lokaliteten Esbjerg« viser sig måske tydeligst i det faktum, at Esbjerg station, som den eneste på strækningen Holstebro–Lunderskov, fik en hovedbygning opført i træ, og endda i form af genbrugsmaterialer fra Fredericias 1. banegård!

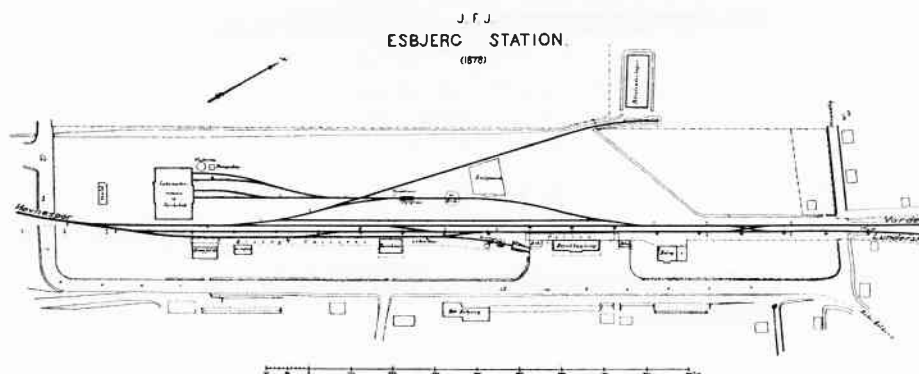
Den jyske vestbane og den jyske sydbane blev anlagt i perioden 1872–75. Esbjerg station blev indviet 1874, samme år som havnen blev officielt åbnet.

Mellem stationen og havnen var anlagt en forbindelsesbane langs Østre Havnevej. På en tidlig plan er denne bane angivet som »hestebane«, og rangeringen mellem station og havn er i den første tid sket ved anvendelse af heste. I forbindelse med opførelsen af den nye station i 1902–04 blev der anlagt et nyt dobbelt havnespor på en dæmning længere mod syd.

Bygninger og anlæg 1874–1903

Stationen blev placeret ovenfor kystklinten nordøst for havnen og tæt op ad de to »Esbjerggårde«, der udgjorde den eneste bebyggelse i området. Stationsarealet, der eksproprieredes i 1868, var omkring 120 x 600 m, orienteret nord-syd mellem Nygårdsvej mod nord og den senere Kongensgade mod syd. Begge veje krydsede banearialet i niveau. Stationsbygningerne blev placeret langs østsiden af arealet og altså længst borte fra havnearealet og den bebyggelse, der var vokset frem i forbindelse med det meget mandskabskrævende havnebyggeri.

Stationsbygningerne omfattede hovedbygningen med ventesale og kontorer, en toiletbygning og en lager- og brændselsbygning, en muret boligbygning i to etager nord for hovedbygningen, et muret pakhud syd for hovedbygningen og en muret remise- og værkstedsbygning i den sydlige del af arealet. Herudover fandtes syd for pakhuset ud mod Exnersgade en række stalde og overdækkede kvægfølde. Denne del af stationen fungerede som et kvægmarked. Staldene var i brug indtil 1913, hvor de afløstes af nye stalde på havneområdet.



Plan over stationsområdet fra 1878.
Tegning: DSB Jernbanemuseum



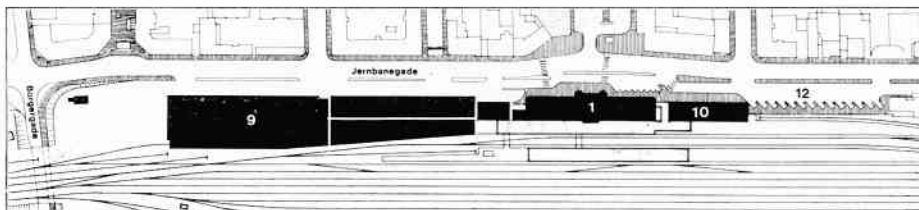
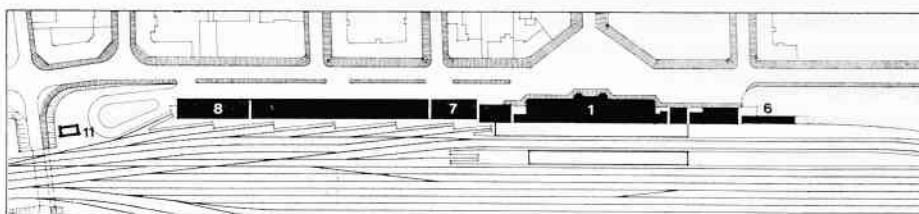
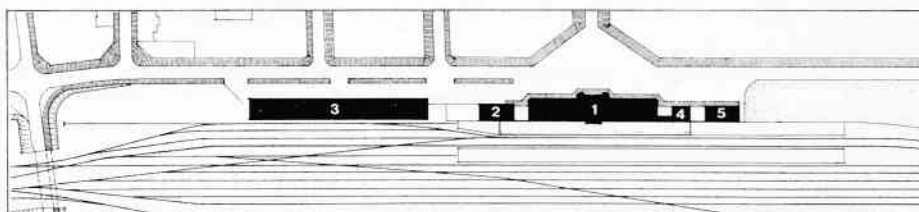
Stationspladsen set fra sydvest omkring århundredskiftet. Midt i billedet holder en rangermaskine, litra N, og får fyldt vandtankene op.

Foto: DSB Jernbanemuseum

Hovedbygningen var en ca. 33x8 m træbygning med udvendig, lodret bræddebeklædning og tjærepaptag. Mod Exnersgade, der oprindeligt hed Jernbanevej, var bygningen forsynet med et indgangsparti udformet som frontispice. Bygningen indeholdt foruden II og III kl. ventesale, lokaler til toldvæsenet og postvæsenet, stationsforstanderens kontor, rum til rejsegodsekspedition og et lignende rum til telegraf-, billet- og godsekspedition. Senere flyttede postvæsenet ud, og der blev herved tilvejebragt nogen udvidelse, men lokalerne var triste.

Esbjerg station var på anlægstidspunktet i 1874 klassificeret som bystation af 3. klasse. I 1895 opnåede stationen status som en station af 1. klasse. På dette tidspunkt var Esbjerg station den tredje største i landet målt efter indtægter på godsomsætningen, kun overgået af Københavns godsbane og Fredericia banegård.

Den voksende trafik på Esbjerg station nødvendiggjorde talrige ombygninger og udvidelser af bygninger og spor-



Ovenfra og nedefter viser de tre planer omfang og placering af stationsbygninger, perroner og sporanlæg på den centrale del af stationsområdet langs Jernbanegade i 1904, 1926 og 1983.

- 1 Hovedbygning
- 2 Ilgodspakhus
- 3 Pakhus
- 4 Toiletbygning
- 5 Posthus
- 6 Opholdsbygning
- 7 Pakhusudvidelse (1915)
- 8 Pakhusudvidelse (1926)
- 9 Deltastterminal
- 10 Opholdsbygning
- 11 Kommandopost (1917-1944)
- 12 Rutebilstation

Tegninger: Bygningstjenesten

areal. Pakhuset udvidedes således i 1895 og hovedbygningen udvidedes for sidste gang i 1901.

I forbindelse med udvidelsen af sporarealet blev remisen i den sydlige del af stationsarealet nedrevet i 1897, og en ny remise opførtes nord for Nygårdsvej på et areal mellem Varde- og Fredericiabanen. I tilknytning til den nye remise opførtes en opholdsbygning til lokomotivpersonalet og en værkstedsbygning. Sidstnævnte bygninger eksisterer endnu i dag og fungerer stadig som opholds- og værkstedsbygning.

Remisen blev opført som den ene halvdel af en planlagt cirkulær bygning med drejeskive. I 1904 fuldførtes remiseprojektet, som kunne rumme 31 maskiner. Remisen fra 1897 blev delvis nedrevet i 1973.

Bygninger og anlæg 1904–1984

Op mod århundredskiftet var misforholdet mellem stationsområdets indretning og det arbejde, der faktisk blev udført, så indlysende, at planlægningen af en ny station blev påbegyndt.

1904 indviedes den nuværende station med hovedbygningen placeret mod Jernbanegade, der anlagdes til formålet. De tidligere krydsninger i niveau af baneterrænet ved Nygårdsvej og Kongensgade blev **erstattet af henholdsvis** en overføring ud for Frodesgade og en underføring ud for Borgergade. Overføringen, der var en jernkonstruktion, udskiftedes i 1959 med den nuværende betonbro.

Godstrafikfunktionerne placeredes ud mod Jernbanegade syd for hovedbygningen i et mindre ilgodspakhus og i et større pakhus på 1.200 m².

I 1915 og 1926 udvidedes pakhusområdet således, at hele komplekset herefter fik en samlet længde på ca. 200 m og strakte sig ubrudt fra hovedbygningen i nord til Kongensgade i syd. I 1983 blev den sydlige del af pakhuset

nedrevet og den nuværende dellastterminal opførtes med vestfacade i flugt med det oprindelige pakhus.

Nord for hovedbygningen opførtes samtidig med hovedbygningen et posthus, og mellem dette og hovedbygningen, en toiletbygning. Posthuset blev nedrevet sammen med toiletbygningen i 1961 i forbindelse med opførelsen af den nuværende opholdsbygning.

1904 opførtes den første kommandopost syd for Jernbanvejens overføring. I 1906 opførtes den anden kommandopost nord for Borgergades underføring. Begge poster var tegnet af overarkitekt Heinrich Wenck, og de blev begge sprængt ved en sabotageaktion i november 1944. I 1950 opførtes den nuværende kommandopost syd for Frodesgadeoverføringen.

I forbindelse med remisebyggeriet i 1897 og stationsomlægningen i 1904 opførtes sydvest for remiseanlægget to vandtårne. Det sydligste var sammenbygget med et kedelhus med en ca. 25 m høj skorsten. Begge vandtårne sprængtes ved en sabotageaktion i november 1944. I 1952 blev det nuværende vandtårn opført.

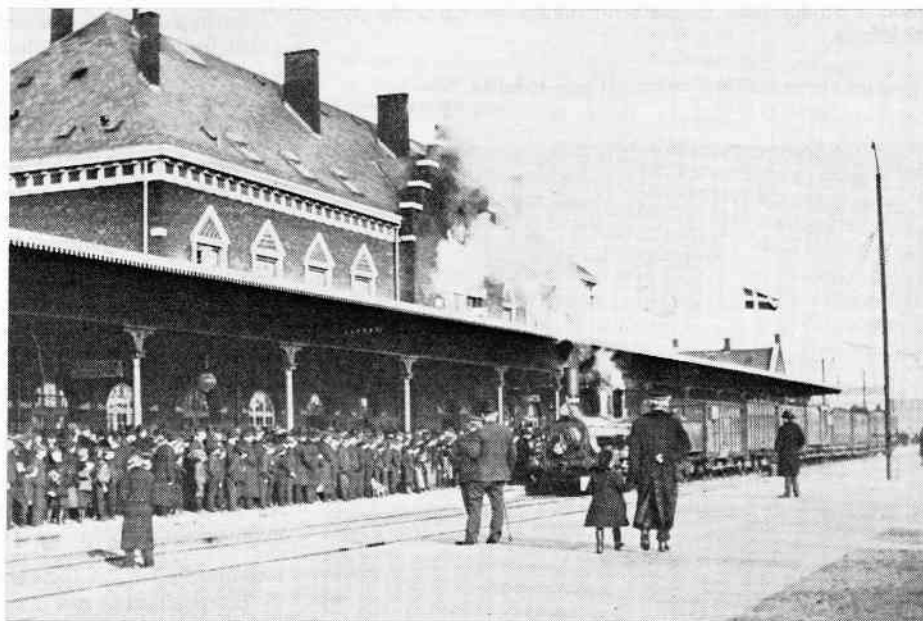
Wenck's hovedbygning

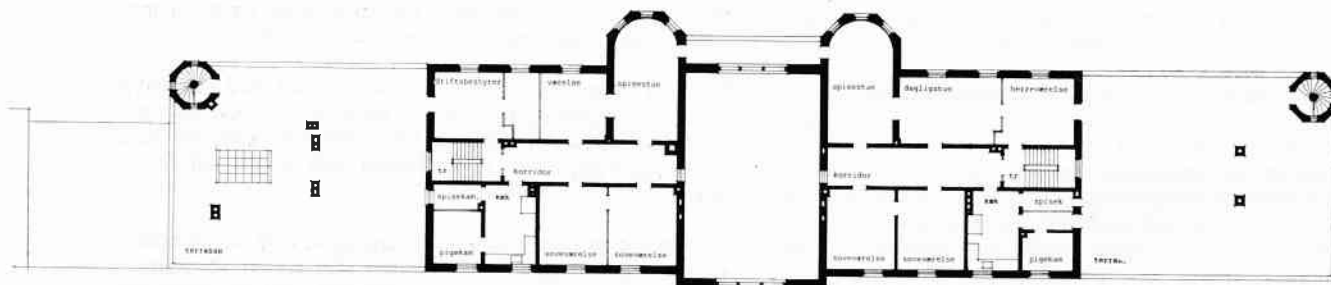
Hovedbygningen, der er opført 1902–1904 af arkitekt Heinrich Wenck, består af en midterbygning i to fulde etager med et markant helvalmtag i sorte glaserede teglsten og til hver side herfor en énetages fløjbygning, der foroven er afsluttet med brystningsbalustrade, der omslutter en tagterrasse.

Midterbygningens facade mod Jernbanegade er forsynet med to delvis integrerede ottekantede tårne, der flankerer hovedindgangen og en trekantfrontispice med et stort lunettevindue. Mellem de fremspringende tårne spænder en balkon understøttet af en bred segmentbue mellem to

Den 21. februar blev Esbjergs nye, grundmurede stationsbygning indviet. Det første tog er netop ved at køre til perron.

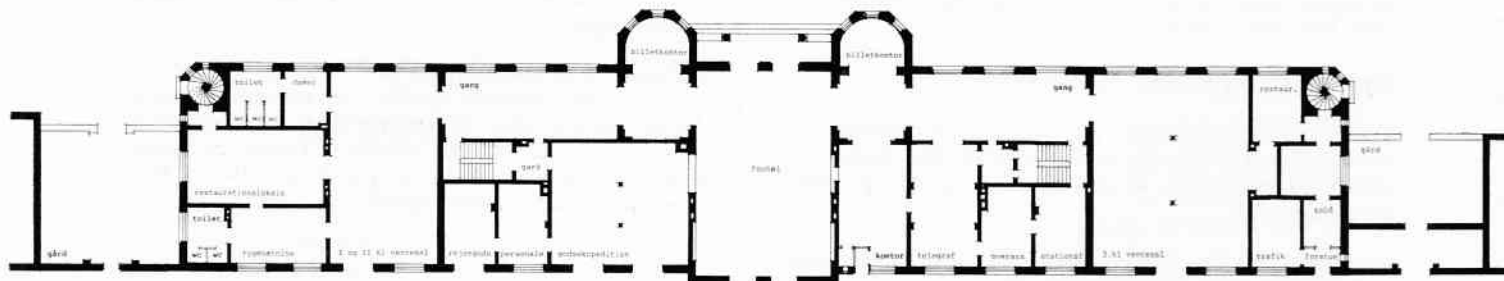
Foto: DSB Jernbanemuseum





Plan af 1. sal, 1904 i mål 1:500.

Tegning: Bygningstjenesten



Stueplan, 1904 i mål 1:500.

Tegning: Bygningstjenesten

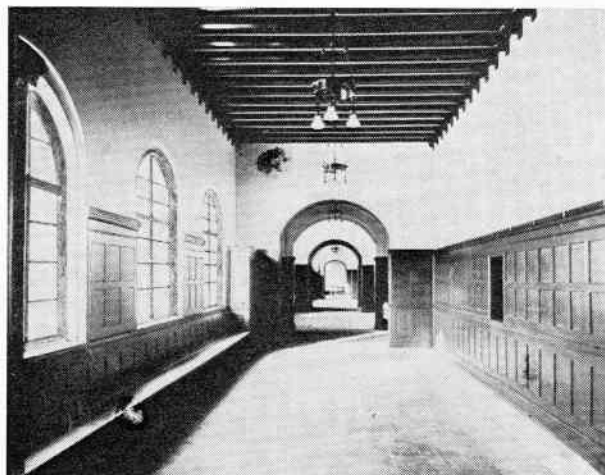
granitsøjler. Herved er dannet en art åben loggia foran indgangsdørene tre trin over gadeniveau.

Mod perronsiden er midterpartiet med hovedadgangen til perronerne ligeledes fremhævet med en trekantfrontispice med et lunettevindue. Frontispicen mod perronsiden har gavltakker.

De énetages fløjbygninger afsluttes mod Jernbanegade af mindre ottekantede trappetårne med skiferdækkede pyramidetage.

Optagelse af den sydlige sidegang set mod forhallen. 1904.

Foto: Bygningstjenesten



Bygningen er opført i røde teglsten. Midterbygningen har hovedgesims med sparrehoveder og kordongesims i lys ølandssten. Balustrader, vinduesindfatninger og slutsten er ligeledes udført i ølandssten. Soklen er udført i granitkvadere.

Midterbygningen har foruden de to fulde etager, en kælderetage og to tagetager. Fløjbygningerne har ligeledes en kælderetage.

Midterbygningens trekantfrontispice tegner udefra den store forhalls profil. Forhallen strækker sig tværs gennem bygningen og op gennem etagerne til frontispiciens tværstillede sadeltag. Loftet er brædebeklædt med smukt udskåren tømmerkonstruktion.

Forhallen var såvel på opførelsestidspunktet som i dag stationens hovedadgangsrum og fordelingsrum. Væggene var, i op til to meters højde, panelklædte og i de bueoverdækkede åbninger mod kontorer og rejsegodsekspedition var indsat sprossede vinduesfronter.

Fra forhallen udgik sidegange, der førte til ventesale og restauranter i fløjbygningerne mod nord og syd. Sidegangene var udformet som panelbeklædte gallerier med vinduer ud mod Jernbanegade. Herudover rummede midterbygningens stueetage stationskontorer og rejsegodsekspedition. **Førstesalen** var indrettet til boligformål.

Tagetagerne har derimod aldrig været udnyttet til andre formål end birum for førstesalens boliger og til tilfældige opbevaringsformål.

I **kælderetagen** var indrettet restaurationskøkkener, fyrrum og brændselsrum m.v.

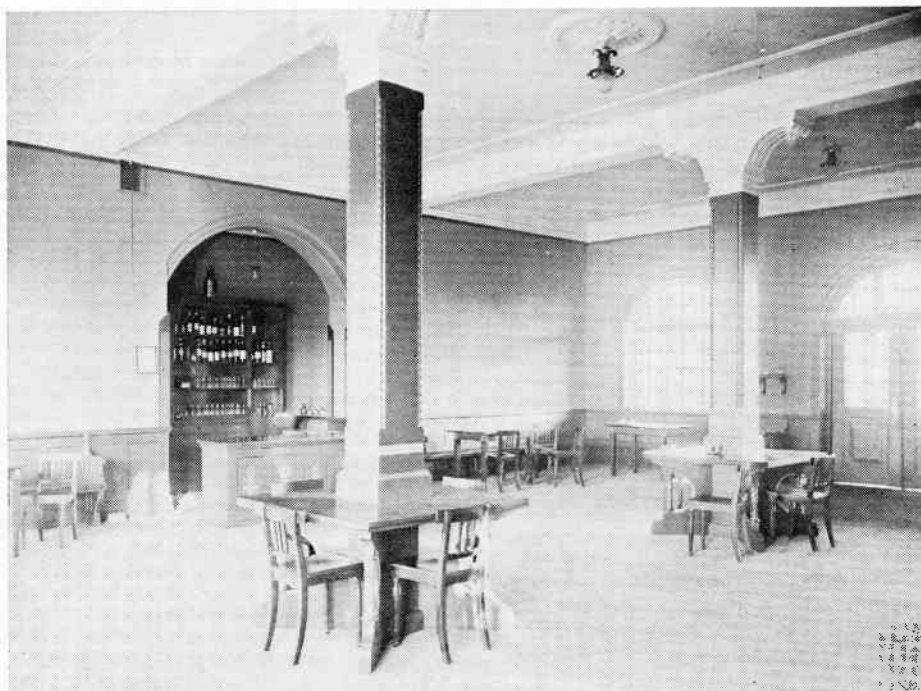
Den nye stationsbygning fotograferet fra gadesiden lige efter bygningens fuldførelse i begyndelsen af 1904.

Foto: DSB Jernbanemuseum



Et fint, gammelt fotografi fra 1904 af den enkle, næsten spartansk udstyrede III. kl. ventesal. På hylderne inde i hvælvingen skimtes et bredt sortiment af livsfornødenheder til den tørstige rejsende.

Foto: Aage Lefolü / DSB Jernbanemuseum



Perronen ud for hovedbygningen har siden opførelsen været overdækket med et halvtæg med fald ind mod hovedbygningen. Oprindelig strakte overdækningen sig fra midt for ilgodspakhuset i syd til posthusbygningen i nord. I forbindelse med opførelsen af opholdsbygningen i 1962 blev halvtæget afkortet svarende til hovedbygningens nordgavl.

Senere ombygninger

1911 opførtes køkkenbygning i det sydlige gårdrum.

1927 udskiftedes midterbygningens oprindelige skifertagdækning med sorte glaserede teglsten.

1939–41 ombyggedes stueetagen nord for forhallen. III kl. ventesal og restaurant indrettedes til kontorer, den nordlige sidegang sløjfedes, og trappen til 1. sal flyttedes.

1944 ændredes indgangene fra forpladsen og fra perronerne. Nye døre indsattes, og de halvrunde vinduer over de oprindelige fløjde døre tilmuredes. Den åbne loggia blev gjort mindre, idet sidepartierne inddrogtes i forhallen og

lukkedes indadtil. Ved denne lejlighed udskiftedes de oprindelige tøndeformede søjler med de nuværende firkan-
tede.

1948 ombyggedes køkkener, restaurant og ventesale i syd-
fløjen, og en del af det oprindelige godsekspeditionsareal
blev inddraget til ventesal.

1961 blev posthuset og toiletbygningen nord for hovedbyg-
ningen nedrevet, og den nuværende opholdsbygning op-
førtes i 1963. Samtidig etableredes den overdækkede nord-
lige adgang til perronerne fra Jernbanegade.

1966 indrettedes de nuværende kiosker i forhallen med
deres udbygninger på perron 1. Samtidig etableredes det
nuværende vindfangsarrangement mod forpladsen.

1972 ombyggedes endnu engang køkken, restaurant og ven-
tesale i sydfløjen og midterblokken. Sydfløjen fik herved
sit nuværende udseende.

1973 opførtes den nuværende grillbar ved nordgavlen i
passagen mellem hovedbygningen og opholdsbygningen.

1977 omdannedes den sydlige lejlighed på første sal til
kontorformål.

Nuværende forhold

Omkring forhallen ligger i dag billetkontor, oplysnings- og
pladsreserveringskontor, kiosker og rejsegodsekspedition.
Herudover er stueetagen nord for centralhallen helt dispo-
neret til kontorformål. Syd for forhallen optager restau-
ranten med køkken- og buffetfaciliteter det største areal. Af
den oprindelige plan er således i dag kun forhallen og den
sydlige sidegang tilbage.

På 1. sal fungerer den nordlige lejlighed stadig som bolig,
hvorimod den sydlige er omdannet til kontorformål.

Forhallen, sidegangen og restaurationen er i dag de ene-
ste egentlige publikumsrum. Interiøret i disse bygnings-
afsnit er ændret voldsomt siden opførelsen. Der er i dag
intet mærkbart slægtskab indbyrdes mellem afsnittene,
og interiøret står slet ikke mål med bygningens markante
ydre.

I forhallen er gulvbelægningen de oprindelige kvadratiske
naturstensfliser. Hallens langsider fremtrådte oprindelig
hver med (tre) store rundbuede muråbninger ind mod kon-
torer, godsekspedition og sidegangene.

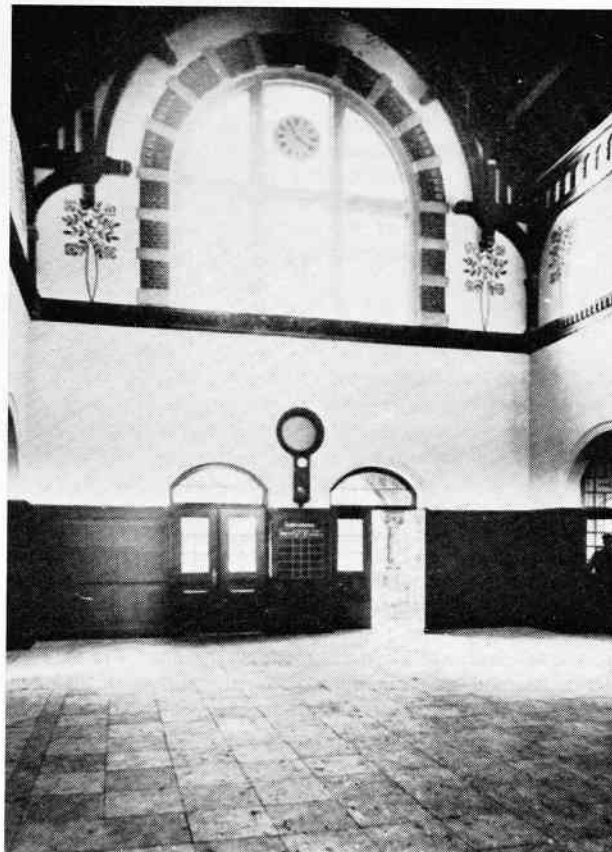
I dag er kun åbningerne mod den sydlige sidegang og mod
pladsbestillingskontoret, der er indrettet i den nordlige
sidegang, nogenlunde intakte. De øvrige er dækket af
kioskfacader og nye fronter mod billetkontor og gods-
ekspektion.

Væggene er til dørhøjde malet i lys olivengrøn farve og
udstyret med plakatoophæng indrammet i en mørkere grøn
tone. Over dørhøjde (svarende til overkanten af de op-
rindelige træpaneler) er væggene hvidmalede. Et gesims-
bånd med tandsnit i røde teglsten opdeler den hvide væg-
flade hele rummet rundt. Oprindelig har vægfladen over
gesimsbåndet været hvidkalket og udsmykket med blom-
stermotiver i kalkfarver.



Indgangspartiet med de to tårne, som det ser ud i dag. Den oprindelige åbne loggia blev delvis muret til i 1944, 1983. Foto: Bygningstjenesten

Forhallen fotograferet i opførelsesåret 1904. Den oprindelige udgang fra
forhallen mod Jernbanegade skete gennem de to dobbeltdøre midt i
billedet. Senere ombygninger har desværre medført en forringelse af
forhallens proportioner på dette sted. Bemærk det rundbuede lunette-
vindue med de tre glasmosaikker, der forestillede hhv. det danske, det
svenske og det norske rigsvåben. Mosaikkerne blev desværre ødelagt
under den anden verdenskrig. Foto: Bygningstjenesten



Loftet er uændret siden opførelsen. Det er en synlig tømmerkonstruktion med brædebeklædning i sildebensmønster, der er malet i en mørk, rødbrun farve.

I 1982 ophængtes en lysekroner, der stammer fra Københavns Hovedbanegård.

Gulvbelægningen i sidegangene er de oprindelige kvadratiske naturstensfliser. Væggene er som i hallen grønmaledede til dørhøjde og hvidmalede til loft. Langs østvæggen er opstillet bagagebokse. Loftet er uændret siden opførelsen og fremtræder med synlige bjælker og brædebeklædning malet i en rød, mørkbrun farve.

Forpladsen, der dannes ved Norgesgades udmundning i Jernbanegade, var oprindelig udformet som en stram tresidet plads kranset af allétræer.

I dag har pladsen mistet sin præcise form og fremstår som en tilfældig åbning mellem parallelgaderne, Jernbanegade og Østergade. Mod vest afgrænses pladsen af Østergade, mod nord af dagbladet »Vestkysten«s bygning og mod syd af en reklameovermalet gavl og et offentligt grønt anlæg.

Pladsen er udlagt til offentlig parkering, og der er opstillet en pølsevogn og en telefonboks. Et smukt træ, der står ud for »Vestkysten«s bygnings sydøstlige hjørne, er en formildende omstændighed.

Jernbanegade udgør med sin kraftige trafik en alvorlig barriere mellem stationen og pladsen og hermed til byen.



Optagelserne fra 1983 af to dørpartier fra hovedbygningen viser tydeligt, hvor vigtigt det er, at bygningsændringer bliver foretaget med omtanke og sans for detaljerne, så vi kan blive forskånet for den slags »moderniseringer«, som vist på billedet til højre. Foto: Bygningstjenesten

Ændringsplaner

Der foreligger en idéskitse, udarbejdet af Bygningstjenesten, dateret den 23. september 1982 omfattende skrankeekspedition i forbindelse med billetsalg, oplysning og bagageindlevering samt udvidelse af butiksfunktionerne. Efter fredningskendelsen af juni 1983 skal alle udvendige facadeændringer og ændringer i forhallen godkendes af fredningsmyndighederne.

Idéskitsens forslag til ændringer har et omfang, som kan sammenlignes med de gennemgribende ombygninger, der

fandt sted i 1940'erne og 1960'erne. Det må derfor være nærliggende at forlange, at man i forbindelse med en så omfattende ombygning søger at fastholde de endnu eksisterende arkitektoniske kvaliteter i stationsbygningen og søger at genskabe de kvaliteter, tidligere ombygninger har sat over styr.

På stadsarkitektens kontor arbejdes der med planer for udformning af forpladsen og Jernbanegades profil.

Konklusion

Ved ombygningerne siden 1940 er næsten ethvert spor af den oprindelige plan og de oprindelige interiører forsvundet. Stuklofter er dækket, paneler nedtaget, døre udskiftet, gulvbelægninger ændret, inventaret udskiftet og skillevægge fjernet flere steder.

Forhallens smukke flisegulv og hallens karakteristiske loftskonstruktion og lunettevinduer er bevarede. Alligevel opleves hallen i dag som et udflydende og uroligt rum. Dette skyldes primært, at nicherne i tårne og loggia er blevet åbnet ind mod hallen i forbindelse med ombygningen af hovedindgangspartiet. Ikke blot de rumlige afgrænsningsforhold, men også lysforholdene er herved blevet radikalt ændrede. Afblændingen af de oprindelige buformede vinduer over ind- og udgangene bidrager ligeledes til de forvirrede lysforhold, der hersker i forhallen i dag. Hertil kommer, at kioskfacaderne ind mod forhallen og vindfangsarrangementet er udformet uden tilstrækkelig hensyntagen til hallens oprindelige arkitektur.

Alt i alt må det konkluderes, at hovedbygningens interiør i dag fremtræder temmelig uinteressant og tilfældigt, men at der stadig er mulighed for at bringe interiøret op til en standard, som kan harmonere med bygningens ydre fremtoning.

Forhallens rumlige afgrænsning og lysforhold må man så vidt muligt søge at bringe i overensstemmelse med de oprindelige forhold, lige som et mere bevidst materialevalg og farvesætning må tilstræbes i de publikumsorienterede rum.

Af markante udvendige ændringer må nævnes, at seks ud af otte skorstenspiber er fjernet. Det er sket i forbindelse med fjernelse af skillevægge med indbyggede ventilationskanaler, der var ført over tag gennem disse piber. Indgangspartiet mod Jernbanegade er ændret radikalt, hvilket tydeligt tegner sig i vestfacaden. Nordgavlen er delvis dækket af en grillbar og en overdækning i forbindelse med opholdsbygningen.

Det er ønskeligt, at hovedindgangspartiet og loggiaen reetableres i den oprindelige skikkelse. De udskiftede udvendige døre bør føres tilbage til deres oprindelige udseende.

Kioskernes facader mod såvel forhal som mod perronen må ændres. Facaderne må trækkes tilbage til murflugten og respektere de oprindelige buformede åbninger. Grillbaren ved nordgavlen må fjernes og overdækningens udformning ændres.

Endelig bør banegårdspladsen mellem Jernbanegade og Østergade strammes op ved beplantning af træer. □

Rullende materiel

April kvartal 1984

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse) **MR 4071-4076** (vest); fra Tyskland er indkøbt (og istandsat hos »Scandia-Randers A/S«) 7 stk. bagagevogne **Dm 92-44, 045, 046, 048-052** (øst) (tidl. DB 00-43, 703, 143, 033, 146 / 00-33 065 / 00-43, 136, 019).

Udrangeringer: 3 stk. personvogne: **Bg 29-44 182** (rangeruheld, Helsingør 12. januar 1984) – **Bgc 59-44 009 – Bv 28-44 322** (rustskader) og 24 stk. bagage- og postvogne: **DPh 91-28, 139, 140, 142, 143, 145-148, 150** (litra udgået) – **Dh 92-68, 014-016, 018-020, 022, 023, 025, 026** (reserveret til brug som tjenestevogne) – **Pbh 90-28, 101-104 – Pbh 90-68 107** (101 er reserveret »Jernbanemuseet«, 102 solgt til DJK, 103 til disposition for »DSB damplokomotiver« i Roskilde, 104 er udlejet til HTJ og 107 er udlejet til OHJ).

Omstationering: Følgende lokomotiver er – afvigende fra oplysningerne i den officielle driftsmaterielfortegnelse – stationeret i vestområdet (Århus): **MX 1002, 1003 – MY 1121-1125, 1129, 1130, 1132**. (I forbindelse med omstationeringerne er visse dele (betjeningspult m.v.) af ITC-udstyret fjernet).

Omlitring: I forbindelse med modernisering (se nedenfor) af den kongelige salonvogn er 7. og 8. ciffer i vognnummeret ændret fra »51« til »70« (51 86 89-70 001-2); Ag 17-44, 038, 039, 043, 044 er omlitret til »Agn« for at adskille dem fra de otte øvrige moderniserede Ag-vogne (Agn vil fra K 84 vinter fortrinsvis blive anvendt i regionaltoget).



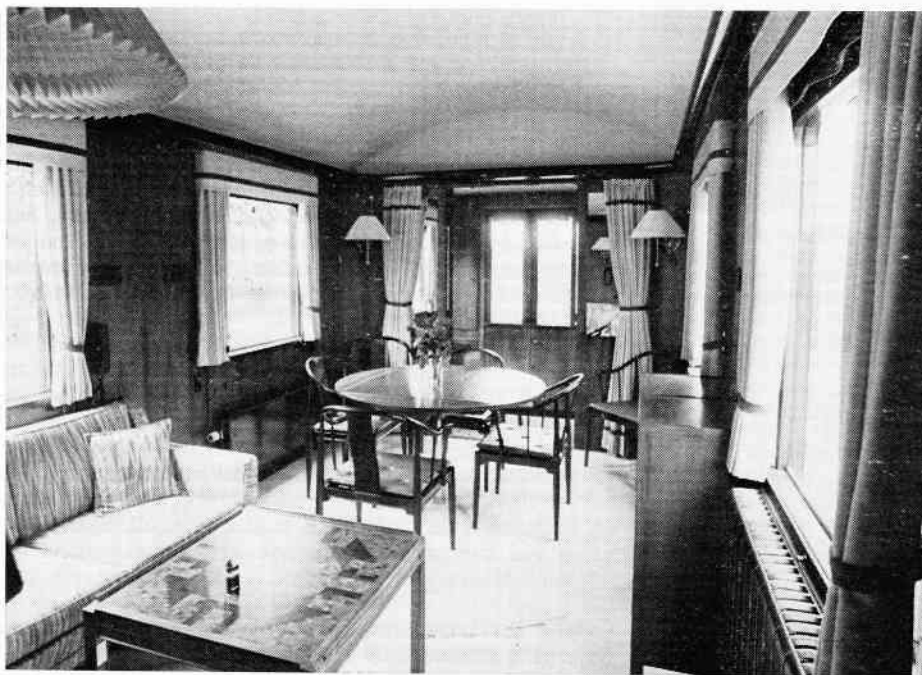
Status – Efter til- og afgang i april kvartal bestod vognparken pr. 30. juni 1984: af:

919 stk. personvogne (styre- og bivogne for S-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen – afgang: 3 vogne (jf. ovenfor). **89 stk. post- og bagagevogne.** Tilgang: 7 vogne – afgang: 24 vogne (jf. ovenfor).

3722 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: Ingen – afgang: 24 vogne.

1732 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen – afgang: 11 vogne.

2064 stk. tjenestevogne. Tilgang: 40 vogne: **950 0 493** »mandskabsvogn« (Bafd.), **950 1, 407-415** »skinnetransportvogn« (Bafd.), **950 2 008** »skurvognstransportvogn« (Bafd.), **951 3 736** »tårnvogn« (tidl. udrangeret – Mafd.), **980 0, 234, 243-248, 253, 254** »mandskabsvogn« (tidl. Bgh- (234) og Dh-vogne – Bafd.), **981 2, 471, 472** »lagervogn« (Mafd.), **99-44 002** »værkstedsvogn« (ledsagevogn for målevogn 99-92 001 (under indretning hos »Scandia-Randers



Den indvendige renovering af den kongelige salonvogn har bl.a. omfattet en fornyelse af møblementet i opholdssalonen. Dronningen har selv været indretningsarkitekt på opgaven og har valgt det smukke klapbord med Wegner-stolene, hjørnesofaen samt bordet med indlagt træmosaik, der symboliserer Amalienborg Slotsplads. Foto: DSB

A/S») – tidl. DB («Apfelpeil») 02-42 901) (Mafd.), **99-69 003** »værkstedsvogn« (til brug ved prøvekørsler af EA-lokomotiver i Tyskland, Frankrig og Luxembourg, derfor RIC-mærket («regime 61») – tidl. DB/DBP 00-43 614) (Mafd.) og 15 stk. af godsvognstype – afgang: 16 vogne: **272, 286, 301, 626** (samtlige Bafd.) samt 12 stk. af godsvognstype. (667 stk. af tjenestevognene er af specialtype). **566 stk. privatejede vogne** (samt 12 stk. lejet hos DSB). Tilgang: 2 vogne: **700 1 200, 720 3 203** («Gropa ApS», København) – afgang: 2 vogne: **720 2 600** («Holm & Schmidt A/S»), **720 3 357** («BP Olie-Kompagniet A/S»).

Den kongelige salonvogn

Regentparret kan nu atter benytte den kongelige salonvogn under jernbanerejser i både indland og udland. Vognen blev, efter at have gennemgået en større renovering, overdraget dronning Margrethe torsdag den 31. maj. Det skete i Odense, og premiereturen fandt sted mellem Odense og Glamsbjerg i forbindelse med Glamsbjergs 100 års jubilæum, som omtalt i »jernbanen« nr. 3/1984.

Kongevognen er bygget af »Vognfabrikken Scandia«, Randers i 1937. Den blev taget i brug, da Christian X indviede Storstrømsbroen den 26. september s.å. Efter de mange år i drift har en teknisk fornyelse af vognen været nødvendig. Vognen er nu forsynet med MD-bogier og er godkendt for højeste hastighed 160 km/h (prøvekørsel i Tyskland vil godtgøre, om højeste hastighed kan sættes op til 200 km/h), magnetskinnebremse, nyt el-varmeanlæg – og de

elektriske installationer er i øvrigt fornyet tillige med de sanitære installationer. Gavlparterne er ændret, således at gummivulstovergange og indbyggede slutsignallygter har kunnet monteres. Samtidig er vognens møblement delvis fornyet, og som noget nyt har vognen fået badekabine.

Den 23,5 m lange vogn har i den ene ende en salon, i midten sovekupeer for de kongelige og i den anden ende fire kupeer til ledsagepersonale samt køkken.

Renoveringen, der har strakt sig over et par år, er udført af Centralværkstedet i København. Dronning Margrethe har i forbindelse med arbejdet stået for valg af materialer og farver.

DSBs første elektriske lokomotiver – forudsætninger og konsekvenser

Loven om elektrificering blev vedtaget den 23. maj 1979: »Ministeren for offentlige arbejder« bemyndiges til at gennemføre de fornødne foranstaltninger til indførelse af elektrisk drift på de fjernstrækninger ved DSB, hvor forholdene efter ministerens skøn taler herfor.

Forudsætninger

Akademiet for de tekniske videnskaber afgav i 1956 en betænkning om afløsning af dampdriften med diesel- eller el-drift. Et lille flertal pegede på dieseldriften som den mest hensigtsmæssige for DSB, fordi den var hurtigst at indføre og mindst investeringskrævende.

Ændrede forudsætninger siden dieseldriftens indførelse:

- den tekniske og økonomiske udvikling.
- banernes forsyningssikkerhed.
- erstatning af nuværende trækraft. Over 100 af de 165 MY, MX og MZ-lokomotiver forældes i de næste 10-15 år.
- øget behov for trækraft til mertrafik.
- miljøhensyn.
- trafikudvikling siden 1950'erne vedrørende krav til trafikmønster, befordringshastigheder og frekvens i den kollektive trafik.

Fordelen ved el-drift er kortere befordringstider, større præcision og mere intensiv udnyttelse af strækningernes kapacitet og det rullende materiel. Større effekt i el-lokomotiver. Større driftssikkerhed.

På grund af diesellokomotivernes større vægt, mindre trækraft og dublering af trækraften i tunge tog bliver antallet af bruttokilometer større ved dieseldrift end ved el-drift ved samme trafik.

Eksempelvis for østområdet:

	Dieseldrift	El-drift
mio. bruttotonkm pr. år	12.600	11.600
mio. togkm pr. år	27,8	27,8
mio. lokomotivkm pr. år	29,3	28,1
antal lokomotiver	133	100
lokomotivkm pr. år pr. lokomotiv ..	220.000	281.000

Endnu kører MO-vognene mellem Hillerød og Helsingør; men dette vil ophøre med køreplansskiftet den 29./30. september 1984. MO 1883 kører her de sidste meter ind til Helsingør station med et tog fra Hillerød, mens luftledninger og portaler spinder et net henover stationsområdet, den 13. juli 1984.

Foto: Jan Forslund



Den bedre udnyttelse af el-lokomotiverne skyldes blandt andet bortfald af oliepåfyldningen og mindre vedligeholdelse på grund af færre roterende dele.

De kortere køretider gør sig især gældende ved godstogene, f.eks. 76 minutter for et 1.400 t godstog Fredericia-Århus imod 102 minutter med litra MZ. For persontogene er gevinsten mindre, men stort set kan 12 vogne fremføres af ét el-lokomotiv i samme tider som 7 vogne med litra MZ.

Trækraft: Kravene til et elektrisk lokomotiv, som kan anvendes overalt på strækninger med køreledningsanlæg til alle forekommende togarter, er, at det kan fremføre:

- et inter-citytog på 12 vogne med 160 km/h
- et regionaltog på 9 én- eller to-etages vogne med 120 km/h
- et godstog på 1.100 t med 100 km/h ved 5 promille stigning og
- igangsætte et godstog på mindst 2.000 t.

Disse krav - tillige med en række tekniske betingelser - blev i 1980 stillet til 12 internationalt anerkendte lokomotivleverandører, som skulle tilbyde et lokomotiv, som kunne opfylde betingelserne. Der indkom tilbud på 30 forskellige varianter, og efter en omhyggelig gennemgang udvalgte ASEA og BBC til at fremkomme med fornyede tilbud på thyristor- eller drejestrømslokomotiver med så stor dansk medvirken som muligt.

Resultatet blev, at **BBC Brown Boveri, Mannheim udvalgte som hovedleverandør** af et drejestrømslokomotiv på 4 MW med forbillende i DBs el-lokomotiver type 120 og NSBs EL 17.

I den mellemliggende tid havde DSB anskaffet de første ME-diesellokomotiver, der også anvender drejestrømsteknikken, det vil sige anvendelsen af trefasede asynkrone banemotorer, som er lettere og mere robuste end de hidtil anvendte jævnstrømsbanemotorer, hvis svage side er

kommutatoren. Der er i alt bestilt 37 diesellokomotiver af typen ME, hvoraf 30 er i drift.

Den 13. april 1982 blev kontrakten underskrevet med BBC, Mannheim om køb af 2 prototypelocomotiver, litra EA 3001 og 3002. BBC, Mannheim er til opgavens løsning indgået i et arbejdsfællesskab med BBC, Schweiz og Siemens, Vesttyskland. Den mekaniske del af lokomotiverne udføres af Thyssen Henschel, Kassel.

Den 30. marts 1983 købtes yderligere 8 stk. el-lokomotiver, litra EA 3003-3010, og med denne leverance begynder den danske medproduktion, idet Scandia-Randers $\frac{1}{3}$ bygger lokomotivkasser og bogier.

Når den egentlige serieproduktion af el-lokomotiver - begyndende med EA 3011 - igangsættes ved en optionsudnyttelse i henhold til købekontrakten, kommer yderligere dansk produktion til, ved at flere danske firmaer inddrages. Det forventes, at den danske andel herved kommer op på ca. 65%.

El-lokomotiverne er aftalt leveret således:

EA 3001	:	27. august 1984 (forsinkes antagelig)
EA 3002	:	18. september 1984 (forsinkes antagelig)
EA 3003-3010:		1. august 1985 - 15. februar 1986

Udnyttes optionen på EA 3011 og flg. inden udgangen af 1985, vil disse lokomotiver kunne leveres fra den 15. januar 1988 med 10 lokomotiver pr. år.

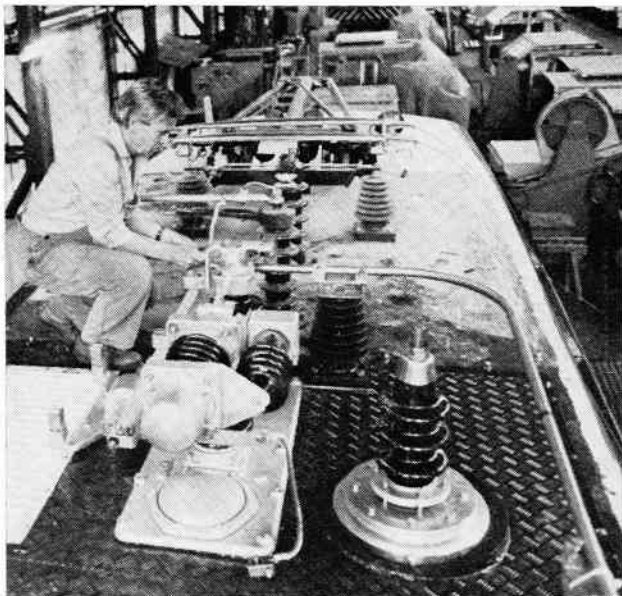
Når de første lokomotiver er leveret, skal der foretages en række kontrolmålinger og afprøvninger opdelt i 5 etaper:

1. Kontrolmålinger af lokomotiv og faste anlæg
2. Idriftsættelse og optimering
3. Systemafprøvning
4. Overvåget prøvedrift, f.eks. med to lokomotiver i stam-men
5. Planmæssig idriftsættelse



På Rungsted Kyst station har elektrificeringsarbejderne sat deres præg på perronerne. ME 1509 gennemkører stationen med en række NSB og SJ vogne. Det overdimensionerede driftsnummer og diminutive DSB er resultat af et lokalt forsøg i københavnsområdet, men initiativet vil, såvidt redaktionen bekendt, ikke danne skole. 18. juli 1984.

Foto: Jan Forslund



Montagearbejdet på DSB EA 3002 foregik i langsommere tempo end normalt, da dette billede blev taget i juli, hvor lokomotivleverandørerne var ramt af storkonflikten på det vesttyske arbejdsmarked.

Foto: Ole Buntzen / DSB

De 4 første etaper vil formentlig vare over et år alt afhængig af forløbet, og de vil foregå på prøvestrækningen mellem Helsingør og Rungsted, der sættes under spænding den 1. september 1984.

Den egentlige og planmæssige idriftsættelse vil ske på strækningen København-Helsingør til K 86, men allerede fra K 85 (februar 1986) indrettes vogn- og maskineløb således, at det maksimale antal EA-lokomotiver, der er til rådighed, kan indsættes i de forskellige etaper.

Det rullende materiel i 5-årsplanen

I årets »5-årsplan«, der dækker planperioden frem til og med 1990, er et af de vigtige elementer DSBs planer for »det rullende materiel« – det bringes i uddrag nedenfor:

Nye materieltyper

Der er i 1984 påbegyndt – henholdsvis videreført – en række undersøgelser af den fremtidige anvendelse af rangertrækkraft, 2-etages personvogne, vognsæt, selvkørende togsæt samt konventionelle lokomotiver og vogne.

Rangertrækkraft: Det er besluttet, at den nuværende rangertrækkraft anvendes endnu et antal år efter hovedreparation. Det var i forrige års plan antaget, at 20 nye enheder skulle leveres inden 1990.

Arbejdet med at undersøge hvilke nye standardkøretøjer, der kan opfylde DSBs kravspecifikationer, fortsætter i løbet af planperioden. Samtidig vil DSBs fremtidige behov for rangertrækkraft blive vurderet.

Kommer fremtidens fjerntog til at se sådan ud? En arbejdsgruppe i DSB har netop fremlagt et projektforslag til »selvkørende« togsæt, der i heldigste fald kan sættes i drift fra 1987.

Tegning: DSB

2-etages personvogne: Det er besluttet at udskyde anskaffelse af nyt 2-etages personvognsmateriel til efter planperioden. Arbejdet med de tekniske specifikationer til en 2-etages personvogn færdiggøres, så en eventuel trafikstigning umiddelbart kan følges af ordreafgivelse, hvis det passer ind i DSBs øvrige planer for materielanskaffelse.

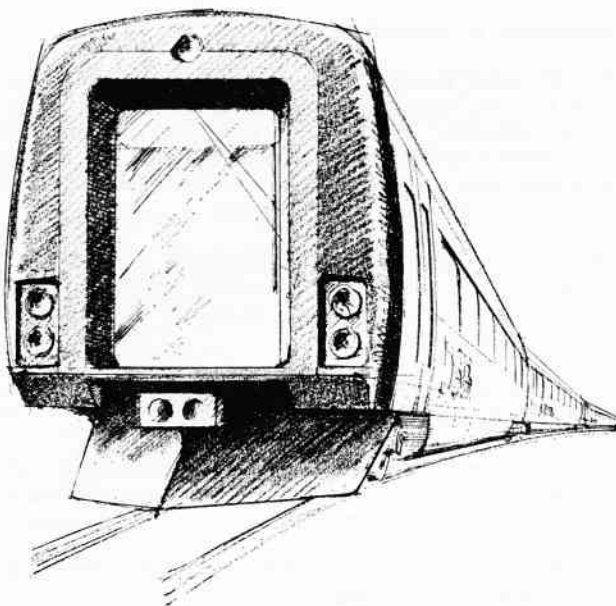
Vognsæt: Resultatet af arbejdet hermed er nærmere beskrevet i afsnittet »Nyt lc-materiel« (se nedenfor).

Togsæt: Der er igangsat et materieludviklingsprojekt (benævnt »lc/3«) omkring anskaffelse af dieseltogsæt til fjerntrafikken. Ideen med togsættene er bl.a. at minimere rangertiderne på endestationerne i almindelighed og ved Storebælt i særdeleshed, give større fleksibilitet med deling af togdele til forskellige destinationer samt give mindre tidstab ved rebroussement. Lettere tog giver hurtigere køretider uafhængig af belastningen (togstørrelse) og endelig et mindre energiforbrug.

En væsentlig del af undersøgelserne koncentrerer sig omkring optimering af teknikken i et dieseltogsæt. Parallelt hermed gennemføres analyse af mulighederne for køreplansudvikling, service og vedligeholdelse, og et samlet oplæg blev forelagt direktionen primo august 1984, hvorefter stilling vil blive taget til, om – og i givet fald hvordan – arbejdet skal videreføres.

Grundlaget er, at togsættene skal indgå i fjerntrafikproduktet og i første omgang erstatte lyntogene. Togsættene udformes som **tre-vogns dieseltogsæt** med førerrum, overgange og automatkoblinger i enderne. Vognlængden er fastlagt til 19,6 m, så der på hvert færgespor bliver plads til 2 x 3 vognenheder. Togsættene skal konstrueres, så der opnås fleksibilitet og mulighed for hurtige ændringer i planløsning.

De potentielle leverandører er blevet præsenteret for ovennævnte funktionskrav, men stilles frit med hensyn til valg af teknik, f.eks. traktionsform, vognkassekonstruktion og materialevalg. De er endvidere gjort bekendt med, at et færdigt projekt skal kunne udbydes frit på markedet.





DSB foretog prøvekorser med fire sammenkoblede MR-togsæt mellem København H og Korsør den 19. maj 1984. Formålet var at måle bl.a. olieforbrug og køretider for at indsamle materiale til brug for de igangværende overvejelser om at lade nyt lc-materiel bygge som motortog. Dagen efter fremførtes en traditionel lc/regionaltogsstamme i de samme planer. Slagelse station den 19. maj 1984.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Arbejdet udføres med hjælp af eksterne konsulenter, og som **potentielle leverandører** er der rettet henvendelse til:

- »Messerschmitt-Bölkow-Blohm«, Vesttyskland
- »Duewag«, Vesttyskland
- »Carel Fouché«, Frankrig.

Der vil ligeledes i løbet af planperioden blive igangsat et udviklingsarbejde omkring **elektriske togsæt til regionaltrafikken i østområdet**. Fordelene ved togsæt til denne trafik er principielt de samme som ovenfor nævnt.

Konventionelle lokomotiver og vogne: DSB følger nøje udviklingen inden for disse områder og vil benytte de erfaringer, der er tilgængelige i det videre arbejde med materieludvikling generelt. Dette arbejde, der forventes afsluttet i løbet af planperioden, vil, set i lyset af DSBs ønsker om fremtidig køreplansstruktur, økonomi, effektivisering og anvendelsesbehov, munde ud i ønsker og krav til fremtidens materieltyper.

Anskaffelse af lokomotiver m.v.

Der er indgået kontrakt om levering af i alt 10 el-lokomotiver litra EA, som omtalt i foranstående afsnit: »DSBs første elektriske lokomotiver«. Herudover er indtil 22 lokomotiver i option. Denne skal udnyttes senest pr. 31. december 1985. I givet fald kan leveringen begynde i januar 1988 og ske med ca. ét lokomotiv pr. måned.

De første to el-lokomotiver skal gennemgå et omfattende afprøvningsprogram. Til måleprogrammet anskaffes i løbet af 1984 en målevogn, der idriftssættes i 1985 efter en indkøringsperiode.

De næste el-lokomotiver gennemgår et afprøvningsprogram af følgende indhold:

En kontrol og justering efter DSBs kravsspecifikationer. Denne del udføres af leverandøren med afsluttende målevogns kontrol og har en varighed af 7-8 uger pr. lokomotiv.

En overvåget prøvedrift i plantog med varighed fra 5 måneder faldende til 2 måneder.

Ud over den elektriske afprøvning af lokomotiverne forventes foretaget en kontrol af løbeegenskaberne med en måling af sporkræfterne svarende til de målinger, der tidligere er udført med litra MZ og ME.

Udrangerings- og hovedeftersynsplaner

Der er udarbejdet udrangeringsplaner for diesellokomotiverne af litra MY, MV og MX med udgangspunkt i lokomotivernes tilstand og tidspunkt for seneste hovedeftersyn. Udrangeringsplanen er fastlagt ud fra det nu kendte fremtidige behov for lokomotiver og fastlagte planer for anskaffelse af EA-lokomotiver samt MR-tog. Planen vil løbende blive ajourført efter ændringer i materielanskaffelsesplanen og trafikudviklingen. Udrangeringerne forventes påbegyndt sidst i planperioden.

Hovedeftersynsplaner: I planerne for eftersyn på lokomotiver er der fastlagt et forløb af stempeleeftersyn og hovedeftersyn. Dette forløb betyder, at lokomotiverne altid er i acceptabel vedligeholdelsestilstand. Da hovedeftersynene forlænger lokomotivernes levetid med adskillige år, er det vurderet, om den forventede restlevetid og kørselsbelastning vil nødvendiggøre disse større eftersyn på de ældre MX-, MY- og MV-lokomotiver. Da dette kun i meget begrænset omfang vil være tilfældet, tilstræbes det at tilrettelægge de større eftersyn, så hovedeftersyn i givet fald kan undgås. Hovedeftersynet erstattes af et stempeleeftersyn og af udskiftning af kabler og rørforbindelser i nødvendigt omfang.

Hovedeftersyn gennemføres i perioden 1984-1986 på 36 MZ I og MZ II lokomotiver.

Radiodirigering af rangerlokomotiver

I perioden fra februar til april 1984 er to MH-lokomotiver (362 og 379) forsøgsvis blevet udrustet med radiofjernstyringsanlæg.

Lokomotiverne skal herefter i perioden frem til december 1984 afprøves ved alsidig rangering på Københavns Hovedbanegård, Københavns Godsbangård, Rødby Færge og

Odense med henblik på at vurdere, om MH-lokomotiver egner sig for radiofjernstyring samt for at afsløre, om de tidligere skønnede besparelser er realistiske. Hvis forsøgene falder heldigt ud, er det hensigten i løbet af planperioden at forsyne et større antal MT- og MH-lokomotiver med radiofjernstyringsanlæg.

ATC-indbygning

Efter længere tids overvejelser er reviderede planer for en ny type ATC-anlæg vedtaget. Et prototypeanlæg indbygges i MX 1016 sidst i 1984. Der afholdes prøvekursler i 1985 med dette og andre lokomotivtyper. Hvis forsøget falder tilfredsstillende ud, planlægges anskaffelse og installation af ATC i en »nulserie« til ca. 10 ME-lokomotiver og ca. 15 styrevogne i 1987. Installation i køretøjerne forventes foretaget med følgende prioritet: EA, Bnes (se senere), ME, MZ II, Bns, MA og BS.

Tidligst i 1990 påbegyndes installation i køretøjer i vestområdet.

Omgearning af MZ-lokomotiver

For at kunne udnytte muligheden for at køre lokomotivtrukne tog med 140 km/h omgøres MZ I og MZ II lokomotiver til en højere maksimalhastighed.

Energioptimeret kørsel

I 1984 er der påbegyndt udvikling af et edb-baseret instrument til energioptimal kørsel. Instrumentet er en hjælp til lokomotivførerne under togets fremførelse. DSBs lokomotiver og motorvogne forventes udstyret med instrumentet i løbet af planperioden. Der er indikeret brændstofbesparelser på lokomotivfremførte tog på indtil 30% ved brug af instrumentet.

Energibesparelse på MR-togmateriel

I 1983 blev der foretaget en analyse af MR-togenes energiforbrug i et samarbejde mellem DSB og »Laboratoriet for Energiteknik« ved Danmarks Tekniske Højskole. Denne analyse, der primært blev gennemført for at undersøge muligheden af at udføre et egentligt hybridprojekt (energioplagring via bremseenergi) medførte, at der fremkom en del ideer til effektivisering af MR-togenes energiforbrug.

Det er besluttet at videreføre arbejdet for at afdække, hvilke af forslagene der vil kunne indføres ved hovedeftersyn, ombygning og lignende i de kommende år. De foreløbige undersøgelser har indikeret, at der vil kunne opnås energibesparelser af størrelsesordenen 25-30% foruden væsentlige miljøforbedringer.

Arbejdet igangsættes i løbet af 1984 i et fortsat samarbejde med Danmarks Tekniske Højskole. De praktiske forsøg vil blive gennemført sammen med værkstedsorganisationen for MR-tog i Århus med henblik på eventuel modifikation i de følgende år af de eksisterende MR/MRD-tog.

Nyt lc-materiel

Med udgangspunkt i materielkonceptet for prototypelyntoget, som siden maj 1982 har været indsat i regelmæssig drift i lyn- og lc-togsløb for derigennem at få indhøstet de nødvendige erfaringer, teknisk såvel som markedsmæssigt, er der udarbejdet et generalarrangement for et nyt lc-vognsæt bestående af fem fast sammenkoblede vogne. I modsætning til prototypelyntoget er lc-vognsættet uden styrevogn, eftersom materiellet påtænkes anvendt i det eksisterende lc-togs system. Antallet af ind- og udstigningsvestibuler er i samme anledning øget fra 1 til 2 pr. vogn.

Investeringsmæssigt er der taget højde for DSBs intentioner med hensyn til bedre service og ændret markedsføringsstrategi, hvor der tages større hensyn til de forskellige passagergrupperes ofte vidt forskellige ønsker og behov. Dette sammenholdt med et ønske om flest mulige siddepladser, færrest mulige vogntyper og -konstruktioner er resulteret i et lokomotivtrukket vognsæt bestående af fem fast sammenkoblede vogne med følgende konfiguration:

1. Storrumsvogn med 72 siddepladser og 2 toiletrum. Vognen er udstyret med puffere og almindeligt træk-tøj samt gummivulstovergang i den ene vognende.
2. Storrumsvogn med 70 siddepladser (heraf 2 beregnet for kørestolsbrugere) og 2 toiletter. Vognene er fast sammenkoblede og har lukkede overgange i begge vognender.
3. Servicevogn med bagagerum, kiosk, tjenestekupé, 1 almindelig 6-personskupé og 2 dobbeltkupeer beregnet til familier med børn samt et toilet, indrettet for kørestolsbrugere. I vognen kan disponeres over 30 siddepladser.
4. Storrumsvogn som 2., men med 72 siddepladser (ingen handicappladser).
5. Kupévogn med 60 siddepladser (10 kupeer) og et toiletrum. Kupévognen er udstyret med puffere, træk-tøj og gummivulstovergang i den ene vognende.

For 5-vognstoget som helhed kan disponeres over 203 almindelige siddepladser samt 2 pladser for passagerer i kørestole.

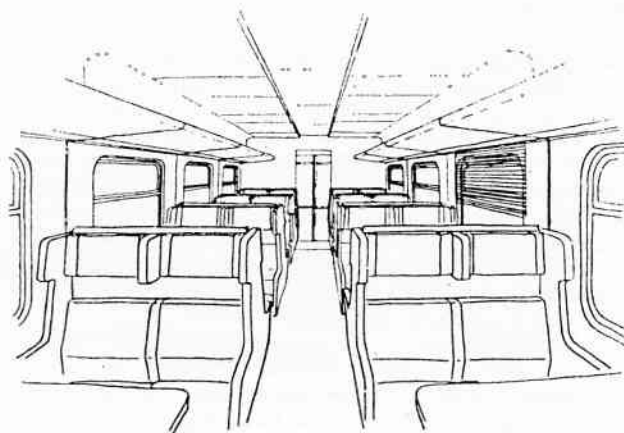
I storrumsvognene er siddepladserne anbragt vis-a-vis. I passagerummet findes endvidere 4 ekstra bagagereoler anbragt på indervæggen op til de automatiske skydedøre.

Kupévognens 10 kupeer kan tænkes disponeret med 5 kupeer beregnet for 1. kl. passagerer (mindre belægning og mere service) og 5 kupeer for passagerer, der foretrækker ro og fred under rejsen.

Servicevognens bagagerum, ca. 2 x 2,5 m, er tænkt anvendt til større bagage, kurérpost, barnevogne, cykler m.v. Ind- og udlæsning foregår gennem de almindelige sidedøre.

På trods af de afvigende forskellige indretninger har vognene samme type vognkasser med samme antal og placering af vinduer og udvendige døre.

Reduceret vognvægt: Teknisk set har det været nødvendigt at optimere prototypetogets konstruktive udformning med henblik på en egentlig serieproduktion. Nedbringelse af vognvægten har været et væsentligt element i udviklings-



Udkast som viser, hvorledes interiøret i det projekterede lokomotivtrukne lc-togmateriel kan komme til at tage sig ud. Tegning: DSB

processen omkring det nye lc-materiel. Med stort set uændrede kravspecifikationer og komfortniveauer er det lykkedes at opnå en vægtreduktion på ca. 7-8 tons for de enkelte vogne.

1. serieleverance: Hvis ikke projektet »udkonkurreres« af de forannævnte **selvkørende togsæt**, vil en kontrakt afgivet i 1984 på 6-7 vognsæt kunne effektueres i 1986-87.

For at muliggøre en sammenligning af priser og konstruktion fra Scandia-Randers A/s med udenlandske leverandørers formåen udbydes det nye lc-materiel hos større udenlandske vognfabrikker i Vesttyskland og Frankrig.

Nyt regionaltrafikmateriel

I løbet af planperioden påbegyndes undersøgelserne og udviklingsarbejdet omkring DSBs fremtidige regionaltrafikmateriel.

I denne undersøgelse må følgende faktorer indgå:

- 2-etages vogne, herunder en revurdering af behovet for sådanne vogne,
- renovering af gruppe 1 nær vogne, herunder en vurdering af vognenes levealder,
- renovering af og erstatning for den del af gruppe 2 vogne, der kører i regionaltrafikken,
- el-motorvognssæt, herunder en vurdering af hvornår det vil være økonomisk rentabelt at lade regionaltrafikken køre med togsæt,
- udviklingstendenserne for konventionelle lokomotivtrukne regionaltogsvogne,
- øvrige beslutninger omkring materielanskaffelser,
- elektrificeringstakten både på Sjælland og Jylland-Fyn.

I næste nummer fortsættes gennemgangen af 5-årsplanens afsnit om det rullende materiel.

DSB i 1983

Driftsresultater:	1982	1983
Antal rejser (tus.)	135.169	132.972
Indtægt af personbef. (mio. kr.) ..	1.570	1.723
Vægt af bef. gods (tus. ton)	6.779	6.793
Indtægt af bef. gods (mio. kr.)	884	968
Samlet driftsindtægt (mio. kr.)	3.868	4.294
Samlet driftsudgift (mio. kr.)	5.163	5.463
Driftsresultat (mio. kr.)	÷ 1.295	÷ 1.169

I 1983 steg DSBs indtægter betydeligt mere end udgifterne. Denne forbedring i DSBs driftsøkonomi betyder – trods øgede investeringer – at DSBs samlede træk på statskassen i 1983 for første gang i flere år faldt.

Det samlede tilskud til DSBs drift og anlæg blev i 1983 2.764 mio. kr. mod 2.785 mio. kr. året før, viser **DSBs årsberetning for 1983**, der blev offentliggjort den 28. juni.

DSB havde sidste år en tilbagegang i passagertallet i tog på to pct., bl.a. på grund af stærk konkurrence fra nye fjernbusruter, og ikke mindst fordi biltrafikken var begunstiget af stagnerende benzinpriser. Det har omvendt været til gavn for DSBs bilfærger. Der var fremgang i godssektoren, hvilket er medvirkende til den bedre økonomi. I 1983 blev Tog-til-Tiden hverdagskost i DSB efter et par års indsats, hvor tusinder af DSBs ansatte har medvirket.

Ole Andresen skriver i årsberetningen bl.a.: »De gode 1983 resultater har som væsentligste baggrund ansvarsbevidsthed fra DSB medarbejderne. I takt med de vanskeligheder, virksomheden er løbet ind i, har medarbejderens engagement udviklet sig til den væsentligste styrke i DSB i dag.

Den effektivisering af DSB, som er indledt, og som altså allerede har givet de første resultater, er sket med organisationernes aktive medvirken. Der er derfor ikke tvivl om, at effektiviseringen af DSB kan fortsætte de kommende år og sikre DSB som trafikelskab og arbejdsplads«.

For første gang indeholder DSBs årsberetning en opdeling af det økonomiske resultat i hovedgrupper. Heraf fremgår det, at bilfærger, cateringsvirksomheder, rutebiler og rejsebureauer giver overskud til DSBs kasse, mens godstrafikken og især passagertrafikken kræver tilskud. For passagertrafikkens vedkommende er det i overensstemmelse med, at netop persontrafik er en opgave, samfundet forventer at DSB løser, selv om den giver underskud.

De økonomiske afsnit i årsberetningen viser bl.a., at DSBs kunder, via taksterne, betaler 60 pct. af DSBs samlede udgifter, mens staten dækker resten. Det fremgår også, at DSBs investeringer i 1983, knap to mia. kr., svarer til 5.300 jobs i Danmark, fortrinsvis i virksomheder uden for DSB.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Gribskovbanen

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende	1.386.182	1.372.437
Indtægt af personbef.	6.617.636	7.300.515
Vægt af bef. gods	2.726	3.375
Indtægt af bef. gods	723.717	733.227
Samlet driftsindtægt	9.045.948	10.216.433
Samlet driftsudgift ¹⁾	17.224.956	18.264.221
Driftsresultat ¹⁾	÷ 8.179.008	÷ 8.047.788

¹⁾ excl. reguleringstillæg for pensionister.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende	1.892.593	1.849.091
Indtægt af personbef.	10.880.418	12.008.178
Vægt af bef. gods	132.439	122.731
Indtægt af bef. gods	3.696.189	3.616.070
Samlet driftsindtægt	16.739.365	18.300.843
Samlet driftsudgift ¹⁾	26.589.769	28.830.680
Driftsresultat ¹⁾	÷ 9.850.404	÷ 10.529.837

¹⁾ excl. reguleringstillæg for pensionister.

Hjørring Privatbaner

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende ¹⁾	2.890.804	2.998.780
Indtægt af personbef.	15.357.051	18.342.316
Vægt af bef. gods ²⁾	38.071	44.249
Indtægt af bef. gods	2.807.639	3.163.787
Samlet driftsindtægt ³⁾	19.291.919	24.786.073
Samlet driftsudgift ⁴⁾	23.609.071	27.813.377
Driftsresultat ⁴⁾ & ⁵⁾	÷ 4.317.152	÷ 3.027.304

¹⁾ heraf 440.804 rejsende med banens tog i 1982 og 473.780 i 1983.

²⁾ heraf 37.935 t med banens tog i 1982 og 44.123 t i 1983.

³⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser.

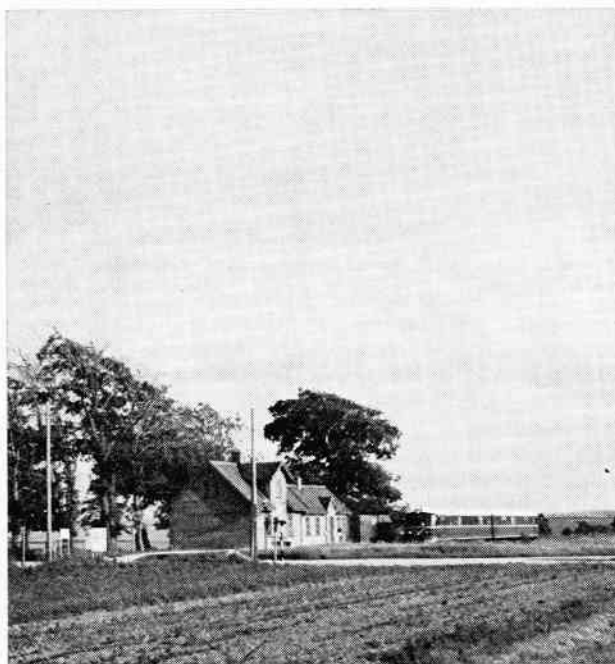
⁴⁾ Tallene omfatter Hirtshalsbanen, Hjørring Privatbaners Rutebiler og Hjørring Bybusser og er excl. reguleringstillæg for pensionister.

⁵⁾ Efter udbetaling af Hjørring Bybussers overskud på 722.920 kr. til Hjørring kommune fremkommer der for 1983 et egentligt resultat på ÷ 3.750.224 kr.

I august 1983 modtog banen fra Duewag/Scandia et Y-tog, HP Ym 35 - Ys 69.

Til de af HP drevne rutebiler er der i henholdsvis februar og oktober 1983 anskaffet to nye 53 personers rutebiler fra Leyland/DAB. Ved driftsårets slutning rådede man ved Hjørring Privatbaners rutebiler over 15 rutebiler mod 17 i 1982 og ved Hjørring Bybusser over 10 rutebiler mod 11 i 1982.

Fra køreplansskiftet den 3. juni 1984 har HP overtaget bilruten Hjørring-Sindal-Bindslev (NT-rute 224) fra Niels Mo-



GDS/HFHJs sidste nye togsæt er fotograferet under indkørsel til Pårup station på Gribskovbanen den 16. juli 1984. Foto: Jan Forslund

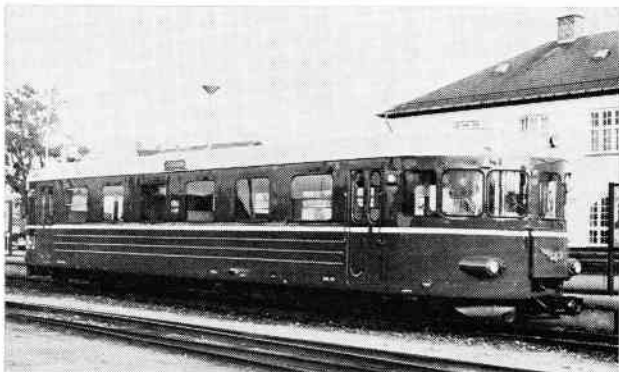
gensen, Bindslev. I handelen indgik tre Scania-Vabis busser samt garageanlæg i Bindslev.

Sporbenyttelsen på Hjørring station er ændret i forbindelse med overgangen til sommerkøreplanen den 3. juni 1984. Dette betyder, at næsten alle HP-tog ankommer henholdsvis afgår fra spor 2 i Hjørring, således at passagererne sparer gåturen til perron A og B vest for posthuset. Dog afgår morgentogene 1, 5 og 7 fortsat fra perron B.

Ved færdiggørelsen af den ny hovedvejsindføring til Hirtshals i maj 1984 er der kommet en overskæring på hovedvejen for havnesporet næsten dér, hvor det gamle havnespor krydsede havnevejen. Lilleheden trinbræt er kommet til at ligge lige op til hovedvejen. Fra trinbrættet er der gangsti til Nordsøcentret.

Pr. 1. januar 1985 har Hjørring Privatbaner solgt det gamle værksteds- og remiseareal med tilhørende bygninger til Hjørring kommune. For 1,5 mill. kr. overtager kommunen det mere end 20.000 m² store areal. Banen havde oprindeligt regnet med en salgssum på 2 mill. kr., og dette salgssalgssum var beregnet på at skulle indgå i omkostningerne ved opførelsen af den nye værksteds- og remisebygning, som indtil nu er finansieret over driften. Det manglende beløb i det kalkulerede salgssalgssum - ½ mill. kr. - vil blive afholdt af en fond for henlagt provenu fra afviklingen af Løkkenbanen, blev det oplyst på banens generalforsamling i maj måned.

Bygningerne på det gamle værkstedsareal har siden november 1983 været udlejet til genbrugscentret Vendsyssel Nord - foreløbig for et år.



Skinnebus OHJ S 48 står her i nyrevideret stand på Nykøbing S station den 20. juli 1984. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Personvognen HTJ CI 42 er udrangeret i februar 1984 og ophugget i maj 1984 i Mårsø.

Fra DSB har banen i juni 1984 lejet postvognen Pbh 90 – 28 104 – 5, og den forventes at blive sat i drift efter istandsættelse på værkstedet i Holbæk som HTJ Pbh 70 i august/september 1984.

Med anskaffelsen af denne postvogn er det meningen at indsætte Y-tog i togparret 4851–4884, der hidtil er fremført af svensk skinnebusmateriel og postvognen OHJ D 246. Dermed skulle det være muligt, at praktisk taget alle tog på HTJ fremføres med Y-tog. Værkstedsoophold for Y-togene – bl.a. i forbindelse med indbygning af vandvarmeanlæg i de fem Y-tog fra 1975 – kan dog fortsat nødvendiggøre kørsel med de svenske skinnebusser i enkelte tog.

Høng-Tølløse Jernbane

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende	575.666	492.835
Indtægt af personbef.	3.128.139	3.359.146
Vægt af bef. gods ¹⁾	9.886	8.953
Indtægt af bef. gods	1.227.511	1.241.097
Samlet driftsindtægt	6.336.216	6.725.110
Samlet driftsudgift ²⁾	13.614.974	14.396.773
Driftsresultat ²⁾	÷ 7.278.758	÷ 7.671.663

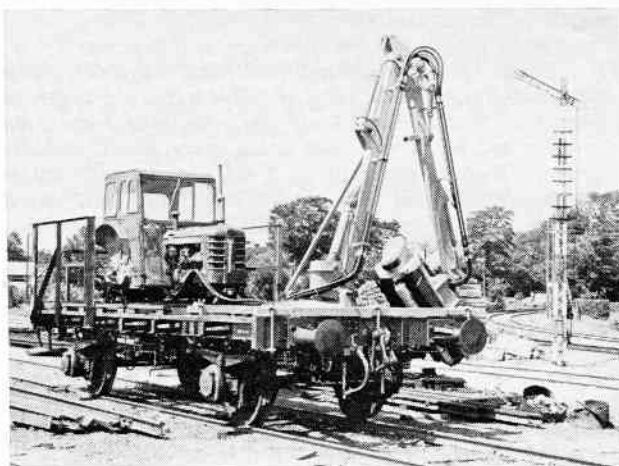
¹⁾ Vægt af bef. gods med banens tog var i 1982 3.186 t og i 1983 1.853 t.

²⁾ excl. reguleringstillæg for pensionister.

I driftsåret 1983 blev spormoderniseringen mellem Høng og Ruds-Vedby afsluttet, således at der nu er moderniseret otte km strækningsspor med 32,75 kg skinner på nye bøgesveller i skæveballast.

I efteråret 1983 og foråret 1984 er der etableret egentlig perron mellem spor 1 og 2 i Stenlille samtidig med, at hovedsporet er udskiftet.

I foråret 1984 er sporet mellem Tølløse og Kirke Eskildstrup blevet renoveret ved udskiftning af mange sveller, udkørsel af ny grusballast og derpå efterfølgende opstopning og sporretning.



Lollandsbanen

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende ¹⁾	5.127.971	5.007.782
Indtægt af personbef.	41.307.331	44.261.085
Vægt af bef. gods	112.759	110.736
Indtægt af bef. gods	4.945.402	5.436.676
Samlet driftsindtægt	51.250.848	54.867.446
Samlet driftsudgift	69.185.100	71.561.920
Driftsresultat	÷ 17.934.252	÷ 16.694.474

¹⁾ Heraf 1.150.769 rejsende med banens tog i 1982 og 1.123.578 i 1983.

I 1983 er der anskaffet fem nye rutebiler til erstatning for fem ældre, der er udrangeret, og banen råder altså fortsat over 68 rutebiler.

Ved rutebilanlægget på Københavnsvej i Nykøbing F blev der i 1983 taget et nyt vaske- og tankanlæg i brug.

Ved overgangen til sommerkøreplanen den 3. juni 1984 blev »samkørslen« med DSB ændret, således at Lollandsbanen bl.a. på hverdage kører tidligt morgentog Nakskov-Næstved og retur og på søn- og helligdage tog mellem Nakskov og København H. Søndagstogene oprangeres normalt af Ym-Yp-Yp-Ym. Samtidig gennemføres et større antal DSB-tog mellem Nykøbing F og Nakskov.

Odsherreds Jernbane

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende ¹⁾	2.428.191	2.208.249
Indtægt af personbef.	21.269.881	22.771.896
Vægt af bef. gods	16.829	14.356
Indtægt af bef. gods	2.095.184	2.210.356
Samlet driftsindtægt	27.490.825	29.559.147
Samlet driftsudgift ²⁾	39.951.509	42.926.866
Driftsresultat ²⁾	÷ 12.460.684	÷ 13.367.719

¹⁾ Heraf 1.328.191 rejsende med banens tog i 1982 og 1.158.249 i 1983.

²⁾ Excl. pensionsudgifter.

Ved privatbanerne konstrueres fra tid til anden specialvogne til brug for bl.a. baneafdelingerne. Ved Lollandsbanen er en tidligere DSB godsvogn således blevet ombygget til græsslåmaskine til brug på baneskråninger m.m. Maskineriet er en tidligere traktor af fabrikat Volvo. Maribo den 12. juli 1984. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Opførelsen af den nye stationsbygning i Sakskøbing skrider godt frem, som det fremgår af dette billede fra den 31. juli 1984. Mens byggeriet står på, er der indrettet venterum i det gamle pakhus. Foto: Jan Koed



Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane fik den 25. august og den 1. september 1983 leveret Y-togene OHJ-HTJ Ym 56-Ys 256 og Ym 57-Ys 257 fra Duewag/Scandia. Den 29. marts 1984 fik banerne leveret et trevognstog, OHJ-HTJ Ym 58 - Yp 151 - Ys 258.

I driftsåret 1983 blev anskaffet to nye store Volvo-busser, mens fire ældre busser er udrangeret, og banen rådede således ved årsskiftet 1983/84 over 28 busser. Desuden er en ældre lastbil udskiftet med en ny Mercedes lastbil.

I maj 1983 blev nye løftebukke ibrugtaget på banernes fællesværksted i Holbæk, og med udgangen af december 1983 blev et nyt batterihus - ligeledes ved værkstedet i Holbæk ibrugtaget.

På Højby og Vig stationer er der i slutningen af 1983 foretaget ombygning af postrumsfaciliteterne, og de nye lokaler kunne ibrugtages i januar 1984.

På Nykøbing S station blev der i 1983 foretaget en ombygning og flytning af banens fjernstyringsanlæg, således at arbejdet kan foregå på en mere hensigtsmæssig og mere sikkerhedsmæssig betryggende måde.

Skinnebusmotorvognen OHJ S 36, personvognen OHJ CII 242 samt den aldrig ibrugtagne grønne liggevogn (købt fra Apfelpfeil), 05-40-615, er udrangerede, og alle er ophugget i Mårsø i maj 1984.

Den svenske skinnebus OHJ S 48 er efter revision og omaling i banens røde farve sat i drift i sommeren 1984. Dermed er alle de tre sidst ankomne svenske skinnebusser, HTJ S 47, OHJ S 48 og 49, blevet renoveret i løbet af de sidste to år.

Diesellokomotivet OHJ 24 er i juli måned atter sat i drift efter en meget omfattende revision, der har omfattet både lokomotivets motorer, banemotorer og undervogn. OHJ 24

har desuden fået indbygget »triangel-lys« og slutlygter. Lokomotivet er opmalet og ligesom det øvrige materiel, der er revideret inden for de sidste par år, blevet forsynet med OHJ-bomærke på siderne.

Skagensbanen

Driftsresultater	1982	1983
Antal rejsende	680.603	683.851
Indtægt af personbef.	5.272.710	5.980.236
Vægt af bef. gods	11.580	10.605
Indtægt af bef. gods	990.864	968.524
Samlet driftsindtægt	7.855.908	8.357.966
Samlet driftsudgift ¹⁾	12.014.152	12.772.376
Driftsresultat ¹⁾	÷4.158.244	÷4.414.410

¹⁾ incl. pensionsudgifter.

Den 17. april 1984 modtog banen - omend noget forsinket på grund af et uheld under transporten fra Tyskland til Scandia - motorvognen SB Ym 5, der dermed var den sidste vogn i byggeserie 7 og 7a af Y-togsmateriel til de danske privatbaner.

Efter at have modtaget nyt Y-togsmateriel i 1983 og 1984 påtænker Skagensbanen at rydde op i materielbeholdningen. Diesellokomotivet SB M 6 vil sikkert blive udrangeret samtidig med personvogne SB F 3 og F 4 samt den aldrig idriftsatte SB F 7 (ex DSB Cle 82-25 697, som blev anskaffet i 1978).

Samtidig vil de resterende oprindelige SB-godsvogne blive ophugget, og man bevarer således kun de to tidligere DSB HJ-vogne, der ved Skagensbanen er litereret G 1 og G 2.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Wilhelmsen, Sæby.

Remisen i Mariager indviet

Af Ole-Chr. M. Plum

Lørdag den 26. maj 1984 var der virkelig fest på Mariager-Handest Veteranjernbane, idet man ved et større arrangement officielt indviede den nye to-sporede remise i Mariager samtidig med, at man efter meget omfattende revisioner kunne indsætte damplokomotivet VLTJ nr. 7 og diesellokomotivet AHJ ML 5203 i driften.

Mariager Remisekomité, der i forbindelse med remisebyggeriet har været uhyre aktiv med hensyn til at skaffe penge, og MHVJ havde i dagens anledning indbudt mange gæster, bl.a. ganske naturligt alle remisekomiteens mange bidragydere. I særtog forspændt damplokomotiverne VLTJ nr. 7 og HV 3 kørte deltagerne fra Randers via Fårup til Mariager. Undervejs nød gæsterne det dejlige forsommervejr, og man glædede sig over de velholdte gamle vogne. Mange benyttede lejligheden til at beundre den meget fine plakat »Veteraner på skinner«, der i år er blevet lavet hovedsagelig på initiativ af Max Rasmussen, MHVJ, og Morten Engelbrecht fra Sporvejshistorisk Selskab. Tegneren Erling Nederland har stået for plakaten udformning, og endnu en gang kan jernbaneentusiasterne være glade for, at også Erling Nederland har en svaghed for gamle tog og sporvogne, så han har villet bruge tid på dette store stykke arbejde for at hjælpe de mange baner og klubber.

Efter ankomsten til Mariager gik hele selskabet, ca. 250 personer, hen for at besigtige den nye remisebygning. På turen fra perronen og hen til remisen kunne man nyde det store arbejde, der var gjort med hensyn til oprydning, planering og ikke mindst beplantning af hele området, og inden for få år vil hele stationspladsen være omgivet af skønne grønne træer og buske – noget turisterne, der siden hen kommer til MHVJ, vil sætte pris på.

I remisebygningen blev gæsterne modtaget på bedste måde. MHVJs personale havde arrangeret et gigantisk »Tag-selv-bord«, idet man havde arrangeret de mange smur-

te stykker mad på den gamle SFJ Td-vogn, hvis sider var klappet ned og vognbund dækket med duge. MHVJs driftsbestyrer, Hans Jørn Fredberg, bød velkommen, og snart »gik snakken« ved frokostbordet og den efterfølgende kaffe. En kolossal indsats havde MHVJ-folkene gjort ved selv at smøre al den mad og arrangere det på denne fornemme måde.

MHVJ fik ved denne lejlighed mange pæne, velmente og velfortjente ord samt gaver fra mange sider, og det var tydeligt, at såvel ved de danske privatbaner som ved DSB og mange andre steder har MHVJ mange gode venner, der påskønner det arbejde, der ydes ved MHVJ.

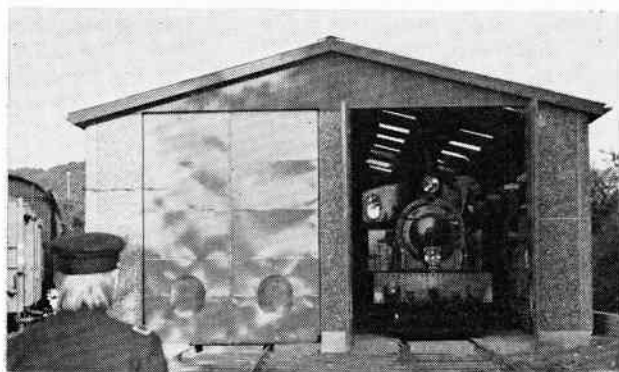
Remisebygningen, der altså nu endelig er officielt taget i brug, er på 420 m², og den er forsynet med to spor i hele dens længde. Som nævnt i tidligere artikler i »jernbanen« om byggeriet, er bygningen opført som en stål-buehal med vægelementer, der udvendigt er beklædt med søsten. I den ene ende af remisen indrettes der et midlertidigt værksted. Senere er det hensigten at opføre en mindre separat værkstedsbygning ved siden af remisen. Byggeriet har strakt sig over tre år, og det er hovedsagelig udført af veteranbanens aktive personale.

Mariager Remisekomité, der er en støtteforening for byggeriet, har før og under byggeperioden udfoldet store anstrengelser for at kunne yde tilskud, og komiteen har indtil foråret 1984 bidraget med ca. 165.000 kr., der enten er modtaget som bidrag fra komiteens medlemmer eller er indkommet ved lotterier, auktioner m.m.

Grund og bygning har stået foreningen i ca. 560.000 kr., der er skaffet til veje dels ved remisekomiteens virke og over MHVJs drift, dels ved midler fra DJK og endelig ved optagelse af et kreditforeningslån på ca. 240.000 kr. Dette

Mariager remises østende har to porte, som stammer fra Århus maskindepot, og som er blevet tilpasset til deres nye rolle. HV 3 er netop kørt i remise efter endt dagsværk den 17. juni 1984.

Foto: Jens Koefoed



lån skal i de kommende år afdrages, hvorfor det fortsat er nødvendigt at støtte Mariager Remisekomité eller give bidrag til DJK.

Uden støtte fra Mariager kommune, DSB og Mariagerbanens mange venner samt forståelse og imødekommenhed fra mange sider over for det arbejde, der ydes ved DJKs baner – i særdeleshed MHVJ – var dette byggeri ikke blevet til noget, og derfor er DJK alle disse institutioner og enkeltpersoner megen tak skyldig.



Efter frokosten var der rig lejlighed til at besigtige banens materiel i det gode vejr. Hele tre damplokomotiver holdt i fin stand foran den nye remise, nemlig DSB F 653, HV 3 og VLTJ nr. 7. Banen havde også andre gæster på indvielsesdagen, og de blev befordret i særtog med de to Triangelvogne APB M 1 og FFJ M 1210. Endvidere kunne man besigtige diesellokomotivet AHJ ML 5203 og dieselmotorvognen HHJ M 2.

AHJ ML 5203 fra 1936 præsenterede sig i meget fin stand efter den omfattende reparation, der på dygtig vis er ud-

ført ved MHVJ, siden lokomotivet i 1979 blev overtaget fra Odsherreds Jernbane, hvor det kørte som OHJ 40, efter at det i 1969 var kommet til OHJ fra Aalborg Privatbaner efter disse baners nedlæggelse samme år. I forbindelse med motorreparationen er lokomotivet atter malet i APBs farver, ligesom lokomotivet har fået sit oprindelige nummer igen. Om revisionen af VLTJ nr. 7 fortæller udførligt i næste nummer.

Snart var det blevet tid til at bryde op, og atter besteg vi et særtog, nu med destination: Randers. Dette tog blev fremført af HV 3 og AHJ ML 5203 i forspand til Handest og derfra med HV 3 til Randers. Diesellokomotivet returnerede fra Handest som særtog med de gæster, der skulle tilbage dertil.

En virkelig begivenhedsrig og vel tilrettelagt dag var afsluttet med togets ankomst til Randers. Endnu en gang til lykke med de fine resultater af MHVJ-personalets anstrengelser – og held og lykke med de fremtidige planer, der jo bl.a. omfatter værkstedsbygning, ilægning af drejeskiver i henholdsvis Mariager og Handest og meget mere ... □

UDLAND

Jernbaneferie i Polen

Kun en lille dagsrejse fra Danmark er det muligt at få jernbaneoplevelser og fotos, som man troede hørte en svunden tid til. Man føler sig hensat til halvtredserne på de store polske banegårde med damplokomotiver i personplantog og remiseområder med kul, røg, vand, sorte mænd og maskiner. Besværighederne med indrejse i Polen er til at overse (visum fra Den polske Ambassade), og anstrengelserne med told, sprog osv. belønnes rigeligt. Tilmed er Polen et endog meget billigt land at rejse i. Jeg gjorde en femdages tur med bil og hotel for 1.300 kr.

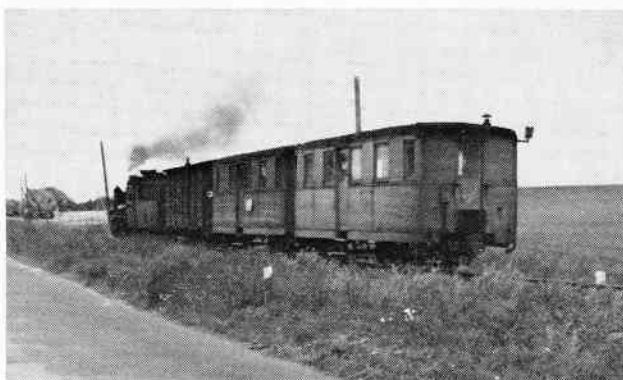
Der er flere transportmuligheder fra Danmark til Polen. Fra København går skib til Swinoujscie tre gange ugent-

lig, og hvis du ikke har bilen med, tilbyder det statslige jernbaneselskab (PKP) Polrailpass for 420 kr. for otte dage. Så kan man rejse Polen tyndt, så meget man orker. Indrømmes skal det selvfølgelig, at det er en stor fordel at have bilen med, når man skal fotografere, og så er turen gennem Østtyskland over Gedser-Warnemünde et oplagt alternativ (transitvisum købes på færgen). Tilmed kan man gøre et par holdt på østtyske banegårde (Rostock – Neu Brandenburg...) og her få en forsmag på, hvad man møder i Polen.

Inden billederne ryger i kassen, må man gøre sig klart, at det er østlande, man bevæger sig i, og fotoapparater er

Ægte stemningsbillede (!) fra en smalsporet jernbane: PKP Px 149 med persontog er den 5. juli 1984 fotograferet ved Kozy på vej til Insko.

Foto: Jan Forslund



Typisk læskur ved et trinbræt på (PKP) strækningen fra Stargard til Dobra den 6. juli 1984.

Foto: Jan Forslund



ikke hverdagskost her. I DDR er det »officielt ikke forbudt at fotografere« på banegårde, men man står sig dog bedst ved at spørge først hos den stedlige stationsmester, og du får altid lov, ja, i flere tilfælde blev jeg hjulpet over sporene, hvis det var remiserne, der tiltrak min fotograferrighed.

I Polen derimod er der snævrere grænser for at fotografere. I alle tilfælde skal man spørge først, og det kan godt tage timer, før tilladelsen fra højere sted gives. Men tro ikke, at eventyret ligger åbent. På mange store stationer bliver man pænt fulgt rundt af en venlig embedsmand, og så må man spørge om fotografering af dette og hint. Store oversigtsbilleder ses ikke gerne, og i enkelte tilfælde blev jeg nægtet at tage billeder af bestemte el- og damplokomotiver. En generel tilladelse kan muligvis opnås af PKP gennem ambassaden.

Når så alle formaliteter (tag det som en oplevelse) er overstået, kan man så give sig i kast med at nyde det fremmedartede og – set med vore øjne – nostalgiske og primitive jernbanemiljø. Vingesignaler ses overalt – vandtårne – pumpestationer – hobetal af gamle godsvogne med kul – Særegne diesel- og el-lokomotiver, og så selvfølgelig damphestene. Byerne Szczecin (Stettin) og Stargard i det nordvestlige Polen er udmærkede udgangspunkter for en vellykket fotosafari. I Stargard er en halv snes store lokomotivstationer af typerne T 443 og P 147, men også Pila, Poznan, Bialograd og Koszalin er velegnede områder. Man må dog ikke snyde sig selv for et besøg på nogle af smalsporsbanerne, som eksisterer i et pænt antal, og også her kører mange damplokomotiver i fast trafik. Gode, idylliske, lilleputagtige smalsporsknudepunkter er Dobra og Gryfice – også i det nordvestlige hjørne af Polen.

Trafikkort med indtegnede jernbanelinier er uundværlige for en udbytterig tur, og de kan skaffes hos en del rejsebureauer.

Udover jernbaneoplevelser skal man selvfølgelig ikke afskære sig fra at »holde lidt ferie« i et land, som på mange områder er grundlæggende anderledes bygget op end vort. Det giver mange indtryk, impulser og overvejelser.

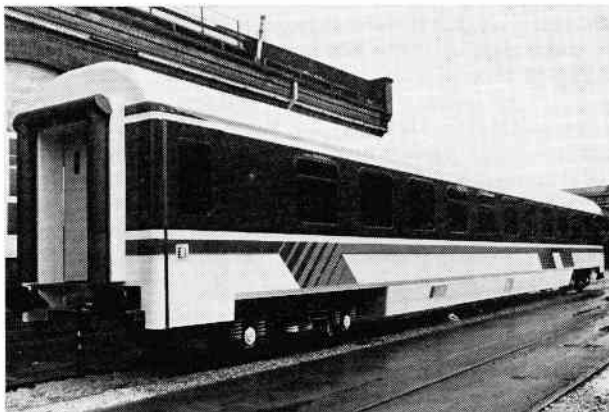
Måske har du fået lyst til at feriere lidt i Østeuropa. Også i Ungarn, Bulgarien og Jugoslavien anvendes dampkraft stadig i stor stil.

Jan Forslund

International personvogn

British Rail Engineering Ltd. (BREL), som for nylig markerede sig med en ny type skinnebus, jf. »jernbanen« nr. 3/1984 s. 77, har nu lagt grunden til et fremstød på en anden front inden for det område, som omfatter bygning af jernbanevognmateriel. Firmaet har udviklet en personvognsgrundtype kaldet »International Coach«, som mht. længde, højde og bredde kan tilpasses kravene fra enhver jernbanestyrkelse i verden.

Udgangspunktet har været British Rails vellykkede standardpersonvogn, Mark III, og ved brugen af velkendte, men sjældent anvendte fabrikationsmetoder har fabriken kunnet lægge en fleksibel produktion til rette, der også sikrer de almindeligt kendte fordele ved masseproduktion,



Det første eksemplar af BRELs »internationale« personvogn ses foran British Rail Engineerings vognfabrik i Derby, juli 1984.

Foto: British Rail

foruden at den sædvanlige leveringstid reduceres med næsten 50%.

Den første bestilling på den nye vogntype er afgivet af den transgabonesiske jernbane i Vestafrika, og den er på 10 vogne. Offentliggørelsen skete samtidig med præsentationen af det nye vogntypekoncept den 4. juli 1984.

red.

DE 2500 afprøves

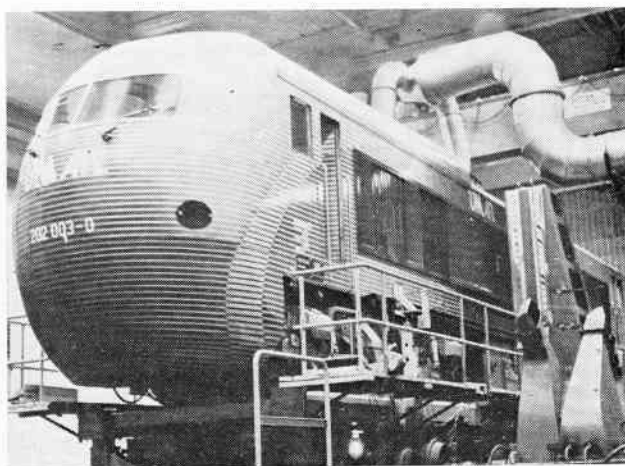
Henschel-BBCs DE 2500 UmAn har nu afsluttet sine vellykkede prøveforsøg med hastigheder helt op til 250 km/h og har nu indledt en række prøver på DBs prøvestand i München. Hovedformålet er at sikre, at de kommende afprøvninger af den nye bogie-type til høje hastigheder, som udvikles af Thyssen Henschel, vil give de ønskede resultater.

Disse motorbogier vil blive anbragt under prøve- og demonstrationsvognen ICE, der vil kunne nå en hastighed på 350 km/h, og som vil begynde sine prøveforsøg i efteråret 1985.

red.

Henschel-BBCs DE 2500 med den afrundede næse, som anbragtes forinden kørerne med høj hastighed, ses på prøvestanden i München, marts 1984.

Foto: Thyssen Henschel



BOGANMELDELSER

Lars Viinholt-Nielsen: ASSENSBANEN 1884-1984. Odense 1984, Odense Universitetsforlag. 162 s. 73 fot. 12 ill. 115 sporplaner og kort. Kr. 146,40.

Lars Viinholt-Nielsen, der som bekendt tidligere har udgivet fortræffelige afhandlinger om Nyborg-Fåborgbanen og Odense-Svendborgbanen, har fulgt successen op ved i anledning af 100 års jubilæet at skrive en bog om Assensbanen.

Ligesom de tidligere udsendte bøger af samme forfatter har bogen et lidt ejendommeligt aflangt format, der i hvert fald ikke gør sig i bogreoler med smalle hylder, men som nok er praktisk, når man gerne vil bringe illustrationer i passende stort format. Og bogen er rigt illustreret, hvilket måske er en af de ting, som mest vil bidrage til salget. Det er nemlig lykkedes forfatteren, if. forordet med bistand af Jernbanemuseet og andre, herunder kendte medlemmer af nærværende forening, at fremskaffe nogle virkelig interessante og sjove fotografier fra banen og af dennes personale.

Bogen indledes, som det sig hør og bør, med en grundig historisk redegørelse for de forhold, der efter megen møj og besværlig indsats førte til, at det lykkedes at få lovgivningsmagten overtalt til at fremme loven om Assensbanen af 18. februar 1881. Den historiske redegørelse er måske nok lovlig dybtgående. Det er i orden, at forfatteren går ind på jernbaneforholdene i Slesvig, idet man navnlig inden 1864 blandt trafikplanlæggere havde øje for, at postforbindelserne fra hovedstaden til Hertugdømmerne, der i et vist omfang gik over Assens, kunne trænge til en udbygning ved det epokegørende nye trafikmiddel, som jernbanerne udgjorde; men det er for vidtspundet, når forfatteren i denne forbindelse dyrker en digression om den holstenske bane Kiel-Altona med sidelinier. Interessant er derimod den indgående redegørelse for trakasserierne omkring linieføringen, der ved flere lejligheder førte til, at projektets gennemførelse trak i langdrag og måske let kunne have ført til, at der slet ikke var blevet noget ud af den bane, i hvert fald ikke i form af statsbanestrækning. Man kan i den forbindelse mærke sig, at Folketinget under 2. behandling talte og talte gennem tre dage, indtil formanden på trediedagen afskar fire ærede medlemmer fra ordet og dekreterede afstemning. Så slemt går det nu heller ikke til ved DJKs generalforsamlinger! I øvrigt må man være taknemmelig over, at Folketingets forretningsorden nu har ret rigoristiske grænser for, hvor meget ordførerne, og endnu snævrere grænser for, hvor meget andre medlemmer må brede sig.

Det er temmelig rystende at læse om, hvorledes kortsynede besparelsesforanstaltninger førte til, at banen fik en alt for let overbygning, således at den helt til nyere tid, da den fik de lette, oprindelige skinner udskiftet med aflagte skinner fra den fynske hovedlinje, ikke var i stand til at tage andre lokomotiver end sådanne, der havde et meget ringe akseltryk. De første var Otto Busses ulykkelige (gl.) litra P, der egentlig var tiltænkt Thistedbanen, men som også kom til at køre til Assens, hvilket de var

ret ubrugelige til. Det kan af en af billedteksterne ses, at man i 1944, altså under damplokomotivernes renaissance under 2. verdenskrig, kørte med en J-maskine foran et blandet tog på 12 vogne. Med de 10 promille stigninger, som findes på store dele af strækningen, har det taget sin tid, inden det tog er nået til Tommerup. På et punkt, hævder forfatteren, var Assensbanen foregangsbane for det øvrige danske jernbanenet. Det var den første bane, hvor DSB indførte vacuumbremse. Forfatteren hævder, at den ikke var særlig driftssikker, hvilket dog vist er lidt af en tilsnigelse. Den tekniske redegørelse for bremseprincippet ved en vacuumbremse er nok vel summarisk, og det er næppe rigtigt, at vacuumbremser generelt ikke er driftssikre. De blev brugt i England og engelsktalende lande samt hos DSB fra 1890'erne, til man sidst i 1930'erne begyndte at lade dem afløse af Knorr-trykluftbremsen; ikke fordi de ikke var driftssikre, men fordi trykluftbremsen er mere praktisk ved dieseldrift, og fordi det naturligvis var mere hensigtsmæssigt at følge det kontinentale bremsesystem end det engelske. På kontinentet bruges nu overalt trykluftbremser, og besættelsen medførte, at det blev nødvendigt at gennemføre omstillingen hurtigere end oprindeligt planlagt.

I afsnittet om uheld og ulykker redegøres for to i princippet næsten helt ens tilfælde, hvor toget mod Assens kørte ud over stoppebommen og ud på og over gaden ved Assens station. Uheldene skyldtes ikke vacuumbremser, for i hhv. 1944 og 1948, da disse uheld skete, var der for længst indført trykluftbremser. Særlig ulykken i 1948 fik fatale følger. Forfatteren anfører, at tvivl kom lokomotivføreren til gode, således at han slap billigt under den straffesag, der var rejst mod ham. Efter forfatterens redegørelse for omstændighederne ser det ud til, at man har givet sætningen om, at rimelig tvivl skal komme en tiltalt til gode, et vidt spillerum.

Læsningen om nedlæggelsen af banen for persontrafik er deprimerende, særlig på baggrund af, at det har vist sig, at den anden fynske sidebane Odense-Svendborg efter indførelse af moderne materiel klarer sig udmærket, også selv om strækningen ikke gennemkøres særlig hurtigt og med en uendelighed af stationer og holdepladser. Man fristes til også her at konkludere, at hvis man i stedet for at sabotere Assensbanen med en udmarvet køreplan, parallelle eller nærmest parallelle rutebiltruter og forældet materiel havde indført bekvemme og hurtigtkørende tog, herunder vendt indførelsen i hovedlinjen i Tommerup, således at lokaltogene kunne køre til Odense uden omløb i Tommerup, var persontrafikken ikke ophørt.

På et – ganske friskt – billede fra marts 1984 af en MY-maskine ved Stejlbjerg ses, at sporet trænger stærkt til justering. Kun skade, at de mest aktuelle billeder fra banen, nemlig af regentparrets færd til Glamsbjerg, som ses i »jernbanen« nr. 3/1984, ikke har kunnet nå at komme med i bogen.

For læsere, der vil dyrke personalia og statistik, er bogen en guldgrube af oplysninger. Apropos personer kan jeg

ikke lide forfatterens nedvurderende bemærkninger om arkitekt Holsøes stationsbygning i Assens. Det er rigtigt, at tårnene ikke er videre funktionelle, men de giver bygningen karakter, så man på lang afstand kan se, at der er tale om en jernbanestation. Man kan vel også sige, at tårnet på Christiansborg slot ikke har nogen funktionel betydning, men hvad var slottet uden det tårn?

Mine bemærkninger skal ikke forstås som indvendinger. Bogen kan absolut anbefales alle jernbaneinteresserede og interesserede i lokalhistorie. Der er tale om et grundigt arbejde, som har givet sig udslag i en velskrevet bog til forøgelse af vor jernbanelitteratur.

Jul. Paulsen

Ole Linå Jørgensen: GENNEM HADS OG NING HERREDER I 100 ÅR. ODDERBANEN 1884 – 19. JUNI – 1984. Odder 1984. Hads-Ning Herreders Jernbane Å/s. 277 s. 192 fot. 13 ill. 4 kort. Kr. 125,00.

Det var min oprindelige plan både at anmelde bogen om Assensbanen og Odderbanen forholdsvis grundigt, fordi de begge omhandler emner, der er af stor interesse for DJKs medlemmer, men efter at jeg har hørt, at herredsdommer Paulsen har skrevet en anmeldelse af Assensbogen, vil jeg indskrænke mig til nogle få ord om denne.

Efter min opfattelse er det en af de interessanteste bøger, der er udkommet om danske jernbaner, idet man her for første gang får en historisk forsvarlig gennemgang af en af statsbanernes ældre sidebaner, en opgave, der har været meget vanskelig at løse, fordi statsbanernes arkiv, som også Viinholt-Nielsen fremhæver det, i realiteten for store deles vedkommende er utilgængeligt. Så meget desto mere overraskende er det, at det er lykkedes at skrive en så storartet bog, hvor man får oplysninger om næsten alt, der kan have interesse vedrørende Assensbanen. Skulle jeg overhovedet have noget at indvende, er der det rent tekniske, at jeg synes formatet er upraktisk, både når man skal læse bogen, og når man skal anbringe den på reolen, og hvad angår det indholdsmæssige, at jeg tror, at jeg ville have haft svært ved at anvende et så moderat sprog, som forfatteren gør, når det drejer sig om at skildre statsbanernes talentløse og forføjede behandling af sidebanerne i tidligere tid.

Linå Jørgensens bog er en ganske anden kop te. Der er utvivlsomt lagt et meget stort arbejde i den, og mht. format og teknisk udstyr er der intet at indvende, ligesom prisen er endog særdeles rimelig, men hermed er også det bedste sagt. Linå Jørgensen anmeldte en gang i »Trinbrættet« en dansk journalists bog om engelske jernbaner med én linie: »Den er trykt på udmærket papir«. Egentlig ville det være elskværdigst at slutte anmeldelsen af bogen om Odderbanen her, men da bogen er et led i den skildring af danske privatbaner, der hidtil har været udgjort af Viinholt-Nielsens, P. Thomassens og DJKs bøger, synes jeg dårligt, vi kan undgå her i bladet at give en fyldig beskrivelse af den.

Linå Jørgensen oplyser i indledningen, at ideen i bogen er, at den er bygget op efter banens økonomiske udvikling. Han vil i denne forbindelse gennemgå hovedtræk af landets økonomiske udvikling. Han vil endvidere gennemgå Odder bys historie f.s.v. denne har relation til jernbanen.

»Desuden er spredte træk af mellemstationernes historie nævnt«. Endelig oplyser han videre, at det tilgængelige arkivmateriale ophører i 1946, uden dog at give nogen forklaring på denne gåde, men fortsætter herefter noget ulogisk: »Den dybe og udtømmende behandling af denne periode må vente endnu 25 eller 50 år, til begivenhederne er kommet på lidt længere historisk afstand«. Hvorfor i alverden man ikke skulle kunne skildre de sidste 40 års udvikling, er mig uforståeligt, og hvis der modsætningsvis skal sluttes, at den tidligere periode er dybt og udtømmende behandlet, forekommer dette mig efter at have læst bogen mindst talt at være en sandhed med modifikationer.

At tro, at man nogenlunde fyldestgørende kan skildre alle aspekter af en banes udvikling uden at udskille beskrivelsen af linien, stationerne eller materiellet til særskilte kapitler, forekommer mig en dristig tanke. I hvert fald glemmer man let alt for meget, og materialet bliver alt for uoverskueligt. En indholdsfortegnelse eller et stikordsregister kunne vel have hjulpet noget, men begge dele har Linå Jørgensen helt udeladt med den følge, at man ikke kan finde noget i bogen uden et større efterforskningsarbejde.

Hvert af hovedkapitlerne er bygget op, således at der indledes med en oversigt over landets økonomiske udvikling i den pågældende periode og – uanset om det drejer sig om korte afsnit – afsluttes med en i de fleste tilfælde aldeles overflødige sammenfatning, der fylder op til en fjerdedel af hele afsnittet. Måden at skrive på, minder mig i uhyggelig grad om mere moderne lærebøger i samfundsfag for 7.-8. klasse, en idé, der muligvis skyldes den i indledningen nævnte lærer ved et historiekursus, der har givet forfatteren gode råd om bogens opbygning, men som på andre virker temmelig pretentios. At LJ ikke synes at have noget mere indgående kendskab til økonomiske sammenhænge, gør ikke ideen bedre. De fleste andre forfattere af jernbanebøger har i hvert fald med klædelig beskedenhed holdt sig fra den slags generelle økonomiske betragtninger, som der her er tale om.

Afsnittet side 11-36 om banens forhistorie er hovedsagelig bygget på banens jubilæumsskrift fra 1909, men her fyldt op med en række oplysninger fra de stedlige aviser, der kan være meget fornøjelige, og skildringer af enkelte af de personligheder, der trådte frem i forbindelse med baneplanerne. At man får en masse at vide om finansieringen af Djurslandsbanen, men intet om fordelingen af banens aktiekapital, er derimod højst uheldigt for den videre forståelse.

I det følgende afsnit: »banen bygges«, har forfatteren glemt et par mindre enkeltheder: sporvidden, stigningerne, kurveradius, skinnevægt, og hvorfra materialerne leveres, hvorimod man til gengæld får en række tilfældige detaljer fra de enkelte stationsanlæg, der kan være meget interessante, men dog er forholdsvis underordnede. De på dette sted nævnte enkeltheder om stationerne er de væsentligste om disse i hele bogen, idet det ellers er helt spredt og tilfældigt, hvad der fortælles om dem. Havde forfatteren fulgt den fremgangsmåde, som alle hans forgængere har valgt, at skildre de enkelte stationers udvikling for sig, ville han have undgået, at man nu ikke kan danne sig noget indtryk af, hvordan udviklingen har været på de enkelte lokaliteter, en omstændighed, der forværes af, at han intetsteds i bogen omtaler størrelsen af trafikken fra

de enkelte stationer. De oplysninger, der er i anlægs-kapitlet og spredt i de øvrige kapitler om sporanlæggene på stationerne, er vanskelige at gennemskue, da der ingen sporplaner findes i bogen.

Om det oprindelige materiel findes et citat på en halv side fra »Odder Avis«, men i øvrigt får man ikke meget at vide om dette eller det materiel, der i øvrigt anskaffedes de første 60 år af banens levetid. Først da man når frem til motormateriellet, bliver oplysningerne mere fyldige. Tekniske data interesserer ikke forfatteren, og der er ingen som helst fortegnelse over materiellet. Et kort selvstændigt kapitel om dette i stedet for de spredte bemærkninger rundt om i stoffet havde ikke behovet at fylde mere, men ville have været betydelig mere praktisk for læserne.

Hovedkapitlet i bogen side 63–114 er helliget tiden fra 1884 til 1914. Det indeholder mange sjove enkeltheder om egnens historie, personalet og sågar også jernbanens drift, men er, når man tager forfatterens indledningssynspunkter i betragtning, pudsigt nok uden mere indgående oplysninger om banens økonomi og karakteren af banens trafik. Et spørgsmål, der synes at have været uden større interesse for forfatteren, er forholdet til Horsens–Odderbanen, om hvis anlæg og indførelse på Odder station samt senere nedlæggelse, der kun findes nogle kursoriske bemærkninger bortset fra et afsnit om fællesdrift side 140 med den pyntelige overskrift »HOJ – det skravl«.

De følgende kapitler: »Da de gode gamle dage endte 1914–20, Danmark i mellemkrigstiden 1920–40 og Under tysk besættelse 1940–45« er strammet noget op i forhold til det foregående kapitel, men også disse er i for høj grad fyldt med oplysninger om stort og småt i en pærevælling, f.eks. kan det jo næppe have større interesse for læserne at få at vide, at enken efter en i øvrigt ikke omtalt tjenestemand i sine sidste dage blev anbragt på De gamles Hjem i København, hvor hun døde få måneder senere, eller hvem der har været indehaver af en massageklinik, der havde lejet lokaler i banens administrationsbygning. Om de sidste 40 år af banens historie findes i alt 19 sider tekst af Linå Jørgensens 246 sider, hvoraf de seks sider er oplysninger fra en bekendt om hans iagttagelser af togoprangeringen og fire sider oplysninger om driftsmateriellet. Forfatteren må da her siges at have opfyldt sit løfte om ikke at skrive mere indgående om den nyere tid. At nedlæggelsen af den sydlige trediedel af banen mellem Odder og Hou kun fylder en halv side, og at færgefarten fra Hou til Sælvig kun nævnes med én linie, skal blot oplyses for fuldstændighedens skyld.

Bogen indeholder som afslutning et kapitel på 16 sider, hvor direktør Aagaard Frandsen gennemgår banens driftsberetninger år for år. Dette kapitel indeholder mange interessante enkeltheder, og det er her lykkedes banens direktør at få udfyldt en hel del af de huller, der findes i hovedforfatterens afsnit.

Bogens billedstof er lige så ejendommeligt som det øvrige indhold. Det er ikke, fordi der ikke er nok illustrationer, bl.a. et billede af forfatteren, som man godt kunne have undværet, men selv om det samlede antal er små to hundrede, savnes der billeder af seks af banens 12 egne stationer og holdepladser, nemlig Viby gamle station, Viby ny station, Gunnestrup, Beder, Assedrup og Halling, medens der er 11 billeder fra Odder, fem fra

Malling og siger og skriver ét fra Hou bortset fra et par togbilleder. Remiserne i Hou og Århus, som man heller intet har fået at vide om i øvrigt, er der heller ikke billeder af, ligesom der næsten ingen billeder er af banens vogne, herunder den interessante dobbeltvogn.

Jeg er nok helt klar over, at min gennemgang af Linå Jørgensens bog kan virke unødigt skarp, og selvfølgelig er der da også gode ting i den, men det forekommer mig ikke, at jeg nogensinde er stødt på en jernbanebog af dette format med så fatale mangler på en lang række afgørende punkter. Selv om jeg synes, det havde været rimeligt, at forfatteren havde skelet til andre jernbaneforfatteres bøger – han kunne bl.a. have set på L. H. Hansens bog om Åbenråbanerne, hvor det også drejede sig om en førstegangsskribent – er det naturligvis al ære værd, når en mand vil gå nye veje og følge en ny systematik, men dette duer ikke, når indholdet så slet ikke følger denne systematik. Man kan ikke sige, at man lægger hovedvægten på banens økonomi og så fylde bogen med alle mulige detaljer om helt andre ting, medens økonomien kun behandles helt overfladisk.

Hvorom alting er, så er bogen let læst og ganske velskrevet. Om man så bryder sig om forfatterens form for morskaber, er jo naturligvis en anden sag.

Birger Wilcke

Jens Nielsen: DSB DESIGN/DANISH RAILWAY DESIGN. København 1984, Dansk Designråd. 120 s. Ca. 250 ill. Kr. 180,00.

Mange af dette blads læsere vil uden tvivl kunne huske den opstandelse, det vakte, da DSB i 1971 udskrev en konkurrence om et nyt bomærke. Det kunne bringe sindene i oprør. Det var i orden, at en ny ledelse ønskede at gøre op med gammel vanetænkning og nedslidte strukturer, men at pille ved så traditionsbærende – ja, næsten sakrosante – symboler som det bevingede jernbanehjul og den royale krone, var næsten for meget. Med ét slag blev der sat focus på begrebet design og på DSBs rolle som bærer af kulturværdier. Desværre udartede debatten dengang i nogen grad, hvilket havde til følge, at opfattelsen af offentlig design blev indsnævret til kun at omfatte de umiddelbart synlige manifestationer.

Nu, 13 år efter starten på DSBs forvandling, har vi fået et glimrende hjælpemiddel i hænde til at belære os om, hvad design egentlig er, og hvordan det som et værktøj i de rette menneskers hænder kan anvendes på snart sagt alle niveauer i en stor virksomhed som DSB. Designchef Jens Nielsen, som helt fra begyndelsen har været ankermand i DSBs designudvikling, har samlet materiale sammen fra alle årenes mangfoldighed af projekter og udgivet det i bogform på Dansk Designråds forlag.

Med den baggrund turde det næsten være en selvfølge, at bogen er smukt tilrettelagt, og at de mange farveillustrationer står perfekt i trykket. Sammensætningen af fotografier, tegninger, diagrammer m.v. er levende og varieret, og den parallelle dansk/engelske tekst følger sig harmonisk mellem illustrationerne. Man bemærker også, at forfatteren behandler sproget på en prægnant og udtryksfuld måde, som klæder bogens indhold ypperligt.

I bogens indledende opslag fortælles om baggrunden for designprogrammets indtog i DSB, om hensigter og midler og om den filosofi, der er bærer af den kontinuerlige udvikling af design-processen. I bogens slutkapitel rundes fremstillingen af med en vurdering af design-arbejdets rolle som katalysator for en velfungerende tværfaglig organisationsform baseret på problemløsning i projektgrupper.

Bogens hovedvægt er imidlertid lagt på præsentationen af en mængde projekter, som giver læseren mulighed for at sammenholde intentionerne med de faktisk opnåede resultater. Det hele startede med design-manualen, som stadig er en »bibel« for den grafiske udformning af DSBs skriftlige kommunikation, valg af farver m.v. I afsnittet om bomærket får vi at vide, hvorfor man valgte helt at droppe et »rigtigt« symbol og nøjedes med det, som i fagsproget kaldes en logotype. DSB afstod fra »at deltage i grafikernes internationale kapløb om at skabe nye og interessante symboler, fordi mange af disse moderne hieroglyffer ligner hinanden saa meget, at man snart ikke ved, om det er en bank eller et jernværk man har for sig«. Der er efter anmelderens mening ingen diskussion om, at DSBs grafiske linie er gennearbejdet til perfektion. Men er den i sin stilistiske puritanisme næsten ikke ved at være for pæn? Opslaget side 40/41 dementerer dog i nogen grad denne påstand. DSBs plakater får en fyldig præsentation med fuld ret. På dette felt yder DSB en fortjenstfuld kulturel indsats.

I afsnittet om stationerne redegøres for ideerne bag Bygningsprojekt Plan '90, hvis første og fremmeste eksponent er Farum station. I dag kan vi næsten overalt i landet se rudimenterne af de i og for sig sympatiske intentioner i projektet, men karakteristisk nok er nogle af den senere tids mest markante DSB bygningsanlæg som f.eks. ombygningen af Odense station og opførelsen af en række nye værkstedsanlæg præget af et fremragende greb om opgavernes individuelle løsning, uden at bygningsprojektet tilsyneladende har virket som inspirator.

Glædeligt er det at erfare, at forfatteren ind imellem alt det nye finder det på sin plads at understrege betydningen af at bevare og restaurere den bedste del af DSBs gamle bygningsarv. Som han skriver, »kan disse lodige huse være til inspiration for senere tider, hvis det igen skulle gaa i glemmebogen, at arkitektur er en kunstart hvis maal er at berige vor hverdag.«

Et af de områder, hvor DSBs design-folk har opnået helt unikke resultater, er inden for: formgivningen af det rullende materiel. Især togenes interiører er overbevisende og »second-to-none« også i international sammenhæng. Tekst og billeder redegør udmærket for, hvordan design-processen forløber fra idé, gennem de første skitser over arbejde med modeller i fuld skala til det færdige produkt. En pudsig digression i billedvalget findes på side 73: interiør fra en udenlandsk personvogn, hvor et pragteksempel af en togbar i poleret messing udgør hovedmotivet – forfatterens ønskedrøm om togservice?

I afsnittet om færger fortælles om den komplicerede proces, det er at projektere en moderne færge. Og igen krydrer forfatteren fremstillingen med interessante og ind imellem bramfri betragtninger (»teknisk set er storebæltsfærger en pram, overbygget med et antal opholdsrum for

de rejsende«). Endnu engang kan man glæde sig over Helge Refns uovertrufne færgedykninger. En omtale af de nye færger til Kalundborg-Århusoverfarten er nået at komme med, og man bliver her klar over, at det vigtigste ved at være passager om bord på et skib i dag ikke længere er at blive befordret fra sted til sted, nej, det vigtigste er de oplevelser, man kan få undervejs. Konceptet er: »et sejrende medborgerhus«!

Sidst i bogen omtales det design-arbejde, som mest intimt berører den enkelte medarbejder i DSB, nemlig uniformeringen. Det er vist ingen hemmelighed, at den brune uniform aldrig blev rigtig populær blandt personalet, og man er nu ved at indføre en mørkeblå uniform til togpersonalet. Forfatteren påpeger den vanskelige balancegang omkring begrebet autoritet, når en ny uniform skal kreeres. Anmelderen kan ikke dy sig for at bemærke, at den moderne togfører kasket næsten til forveksling ligner den, han selv arvede fra en forlængst afdød togmand. Selv kronen genfinder man!

Som det formentlig fremgår af ovenstående, kommer forfatteren langt omkring i behandlingen af emnet. Selv om bogen nok i første række er skrevet med henblik på fagfæller og virksomhedsledere i større firmaer i ind- og udland, er der bestemt mange interessante oplysninger at hente for den jernbaneentusiast, der ønsker at udvikle en større baggrundsviden om danske jernbaneforhold. Bogen være hermed anbefalet på det varmeste.

Jan Koed

ET UDVALG AF UNIFORMER GENNEM TIDERNE. Tegninger: Beth Beyerholm. København 1984, DSB Jernbanemuseum. 4 ark med 8 ill. i omslag. Format A4. Kr. 65,00.

DSB Jernbanemuseum har taget initiativ til at udgive en serie farvelagte tegninger af jernbaneuniformer gennem tiden. I en tid, hvor DSB er i færd med en fuldstændig fornyelse af medarbejdernes uniformer, er det ganske interessant at se tilbage på tidligere tiders opfattelse af personalets korrekte, officielle fremtoning.

Eksemplerne starter kronologisk med den sjællandske banegårdsforvalter fra 1847 med sin blå skødefrakke og lysgrå benklæder kantet med røde bånd og fortsætter med stationsforstanderen og matrosen, begge fra 1887, distriktschefen, den kvindelige trafikassistent og togføreren, alle fra 1907, samt endelig lokomotivføreren fra 1933 og skibsføreren fra 1954. Mærkeligt nok har man ikke fundet anledning til at illustrere den brune uniform, som om føje tid også vil være historie. På omslagets bagside er trykt en kort beskrivelse af de viste eksempler.

Illustrationerne er nydeligt udført af Beth Beyerholm, og for trykningen af arkene står den velanskrevne litografiske anstalt, Permild & Rosengreen.

Tegningerne egner sig fortrinligt som vægudsmykning i jernbaneentusiastens stuer og vil sikkert hos mange være en behagelig afveksling for billederne af rullende materiel. Som gaveidé er samlingen naturligvis oplagt. Er man ikke interesseret i at investere i alle tegningerne, kan arkene fås enkeltvis til en pris af kr. 18,00.

Jan Koed

LÆSERNE SKRIVER

I forrige nummer af »jernbanen« opfordrede vi medlemmerne til at meddele deres syn på det problem, der er opstået, fordi tilslutningen til foreningens udflugter synes at være svindende. Til redaktionens glæde har en del medlemmer fulgt opfordringen og sendt breve, dels med kritik, dels med forslag til udflugtsmuligheder. Nedenfor bringer vi et fyldigt udvalg af de modtagne breve. Udflugtsafdelingen/Bestyrelsen vil kommentere synspunkterne og forslagene i næste nummer.

Lad mig med det samme slå fast: også jeg er ked af, at ovennævnte udflugt måtte aflyses. Ikke så meget på egne vegne, thi jeg var ikke tilmeldt, men på foreningens vegne og så for de menneskers skyld, der havde tilmeldt sig!

Men derfra, og så til indholdet i ovennævnte lederartikel, er der alligevel et langt stykke. Naturligvis må DJK – og dermed redaktionen af bladet »jernbanen« – opfordre sine medlemmer til at deltage i sådanne udflugter. Men ærlig talt – »reprimanden« i omtalte artikel er for skrap en sag! Det er lige før, at man svarer: »Hvad f bilder den fyr sig egentlig ind?«

Enhver forening – også (eller måske især) DJK – vil tælle en række passive medlemmer i sin skare. Folk, der ikke har de samme muligheder (både tidsmæssige som finansielle) som visse »aktive«, til at deltage i alt arbejde og alle arrangementer omkring foreningens virke. Desuden/eller også er de måske ikke nær så »bidte« af veteranbaner som visse andre, har en del andre interesser, der også skal plejes, eller er »ofre« for andre forhold, der gør, at man ikke ser dem så ofte, som ønskeligt var.

Men én ting har de dog: interessen for jernbanen og de gamle tog (man håber på en enkelt udflugt med disse i årets løb, måske endda to), det er vel derfor, at de bidrager med det årlige kontingent – pengene går jo til en god sag! Desuden bliver man gennem bladet »jernbanen« jo løbende orienteret om det nye, der sker. Alternativet for disse mennesker (eller mange af dem) ville være en udtræden af foreningen, når nu et næsten-heltids-fritids-virke indenfor DJKs rammer ikke er muligt!

Hatten af for de aktive – de laver et stort stykke arbejde, som også kommer andre til gode! Men jeg vil hermed opfordre DJK til ikke at skyde blindt over mål – passive medlemmer må trods alt være bedre end slet ingen! Og DJK må kunne forstå, at ikke alle dens medlemmer kan være fuldblodsampentusiaster, så lad være med at opfordre os til noget urealistisk – og især i den tone, det er sket denne gang!

Hvad angår den aflyste udflugt – ja, så må foreningen selv bære en stor del af ansvaret herfor! Hvad ligner det at annoncere en sådan udflugt på så sent et tidspunkt, som det var tilfældet sidste gang (i »jernbanen« nr. 2/1984)? Mange havde planlagt noget andet til Store Bededagsferien i forvejen, som så ikke længere kunne ændres (som sagt – vi er ikke alle fuldblodsentusiaster, der med kort varsel smider alle planer over ende til fordel for en damptogsudflugt, hvor spændende den end er!). Det gæl-

der i det mindste for mit eget vedkommende. Fremover må DJK orientere sine medlemmer i lidt bedre tid, når »noget er i gære«, så vi har mulighed for at indrette os derefter (som det var tilfældet med henvisning til turen i Sverige i august måned) – så kommer der måske flere deltagere en anden gang!?

Ralph Molders
Ringsted

Replik: I lederen i »jernbanen« nr. 3/1984 giver jeg i almindelige vendinger udtryk for skuffelse over, at udflugten med K 564 i Store Bededagsferien ikke kunne gennemføres pga. for lille tilslutning. Lederen opfordrer intetsteds medlemmerne til deltagelse i udflugterne, derimod munder lederen ud i en opfordring til medlemmerne om, at de tilkendegiver deres indstilling til udflugtsvirksomheden fremover, og at de fremsætter deres ønsker mht. fremtidige udflugter.

JDK



Det er meget kedeligt at erfare, at udflugten med K-maskinen på Sjælland måtte aflyses. En af årsagerne til den ringe tilslutning må efter min mening findes i den generelt for korte tidsfrist, man får til tilmelding.

Store Bededagsferien er en af de første sommer-weekends med familien, og som sådan er den sikkert planlagt et godt stykke tid, før man modtager »jernbanen«.

Jeg vil foreslå, såfremt bestyrelsen mener, at tidsfristen kan være en af årsagerne, f.eks. at medlemmerne får mindst fire ugers varsel til sidste tilmelding, eller at man fastlægger nogle udflugtsterminer (tre-fire årligt), hvor man på forhånd vidste, at der i denne weekend kun stod »tog på programmet«.

Endelig kunne det jo være en idé at lade det nye »samråd« være med i fastlæggelsen af udflugterne, således at der ikke samme dato er flere forskellige udflugter i landet. Det er naturligvis noget, der bør tages op på et medlemsmøde, vel ikke nødvendigvis en generalforsamling.

Jeg finder priserne på vore udflugter yderst rimelige, dog synes jeg, man skulle overveje en form for gruppe/familierabat. Det er jo ligesom lidt nemmere at lokke familien med en frokost i det grønne, selv om de så også skal lide med damp og kulstøv.

Kunne man indføre pladsbillet? Jeg er sikker på, at det ville glæde mange af vore ældre medlemmer, så slaskampen om pladserne (de gode!?) kunne undgås. Jeg ville gerne være behjælpelig med at finde et system, der var billigt.

Jeg håber, at vi i framtiden kan få mange gode ture på Danmarks skinner.

Per Volstrup Petersen
København

I juninummeret af »jernbanen« opfordres medlemmerne til at give udtryk for deres mening vedrørende klubbens udflugter.

Dette vil jeg ile med at gøre, da jeg allerede igennem et stykke tid har gjort mig nogle tanker herom og tidligere har overvejet at fælde dem ned på papir og sende dem til bestyrelsen.

Baggrunden er, at jeg efter hjemkomsten fra de to sidste udflugter, jeg deltog i, har følt, at der var nogle ting, der ikke blev gjort rigtigt. De to udflugter var Køgebugt- og Østbanen den 29. maj 1983 og HTJ mv. med P 917 den 12. juni 1983.

Den første blev omtalt første gang i »jernbanen« nr. 1/1983 med »Søndag den 29. maj 1983: Udflugt til Fakse med Østbanemateriel. Nærmere følger i »jernbanen« nr. 2/1983«. Det var alt. Østbanemateriel – hvad ellers? Fakse – noget på FJ? Kan altid sætte kryds i kalenderen.

Tiden går – ingen »jernbanen« nr. 2 – skal man fortsat reservere dagen, eller er det aflyst? Endelig kommer bladet fire dage før udflugten. Nu er turen blevet til: Start i Solrød Strand med kørsel ad den uåbnede Køgebugtbane samt »afsked med den smalsporede Faxe Jernbane«. Det var godt, at man holdt dagen fri; men hvor mange interesserede havde bundet sig til andre ting? Sandsynligvis alt for mange, for vi var en lille skare på næppe flere end 25, der deltog.

Den første del af turen ad Køgebugtbane var en oplevelse, jeg ikke ville have undværet. Det bliver næppe muligt en anden gang at se dette anlæg på så nært hold, og fotostoppene var hyppige og gode. Derimod var turen til Fakse lidt af en skuffelse, idet »afskeden« med FJ indskrænkede sig til et lokomotiv og en række vogne på Fakse Ladeplads – driften var forlængst indstillet, og sporet mellem kalkbruddet og Ladepladsen fjernet.

Den anden udflugt blev annonceret i de samme to numre af »jernbanen«. Første gang lød omtalen »Søndag den 12. juni 1983: Dampogskørsel København-Kalundborg og retur. Nærmere følger i »jernbanen« nr. 2/1983.« Dampog – men hvilket?

Det åbenbares først i nr. 2, hvor rejseruten var blevet ændret til HTJ og Gørlev og retur over Slagelse (en ganske spændende rute), og trækraften var P 917 og OHJ nr. 38, og tilmeldingsfristen var tre dage efter bladets ankomst!

Udflugten var udmærket og interessant – indtil Slagelse. (At et sporskifte i Hvalsø lavede vrøvl, og forsinkede toget i 20 min., kan man ikke gardere sig imod – forsinkelsen blev indhentet hurtigt, uden at det gik nævneværdigt ud over kvaliteten af turen).

Fotomulighederne blev i bladet omtalt således: »Der køres arbejdstog mellem Lejre og Tølløse, Tølløse-Høng, Høng-Gørlev-Høng samt mellem Høng og Slagelse. Endvidere bliver der fotostop på stationerne Sorø, Ringsted og Borup.«

Indtil Slagelse forløb alt (bortset fra ovennævnte kalamitet) efter dette program. Men til trods for, at både ud-

flugtstoget og den øvrige toggang kørte helt efter køreplanen, skete der pludselig følgende ændringer i programmet: Udstigning i Slagelse blev forbudt, bortset fra ca. 30 amerikanske entusiaster med fuld oppakning, som skulle af toget, hvilket der var 13 minutter til. I Sorø standsedes slet ikke (fem minutters ophold i programmet). I Borup, hvor toget blev overhalet, standsede det uden for perronen, så udstigning var umulig (ti minutters ophold og afgang tre minutter efter det ordinære tog).

Udflugten i Store Bededagsferien oplevede jeg således: Udflugten blev omtalt på generalforsamlingen den 18. marts; men omtale på tryk for alle medlemmer med program skete først med »jernbanen« nr. 2/1984, der modtoges tre dage før tilmeldingsfristen. Jeg skyndte mig at tilmelde mig.

Til trods for, at Udflugtsafdelingen således var klar over, at jeg ville deltage, blev jeg først klar over aflysningen, da jeg stod på Roskilde banegård Store Bededag om formiddagen og ville med toget, der ikke var der. I øvrigt var der mødt en del mennesker op. Om de havde tilmeldt sig, ved jeg ikke; blot er det ekstra ærgerligt, hvis de ikke havde.

Dette var en ret lang beskrivelse af mine oplevelser af de sidste udflugter, og de kan kort konkluderes i følgende fire punkter:

1. Foromtalen af udflugten er alt for kort og upræcis.
2. Det nøjagtige program kommer alt for sent.
3. Programmet bliver ikke overholdt.
4. Det er op til de tilmeldte selv at holde sig underrettet om, hvorvidt tilmeldingen har været til nogen nytte.

Mit forslag er altså, at der sker en tidligere og mere nøjagtig omtale af udflugten, at det annoncerede program følges, samt at tilmeldte adviseres om eventuel aflysning.

Som nævnt var det ovenfor beskrevne mine oplevelser af udflugterne; men med det lave deltagertal ved to af udflugterne i tankerne vil jeg da godt sætte spørgsmålstegn ved, om der er den store interesse for de store udflugter med mange deltagere (kødrand på billederne, trængsel i toget, forholdsvis få og langvarige fotostop).

Måske skulle man overveje at arrangere udflugter, der kan gennemføres økonomisk med et lavere deltagertal. Ved at gennemføre mange forskelligartede og utraditionelle ture skulle det være muligt at ramme de flestes interesser.

Der er næppe heller noget i vejen for at sætte loft over deltagertallet ved de enkelte ture. Hvis for mange tilmelder sig, må man søge at gentage turen senere. Det gør man dog i foreninger inden for andre »brancher«.

Som et eksempel på og dermed konkret forslag til en sådan særlig tur kan nævnes en tur med to sammenkoblede Triangelvogne på Nærumbanen og derefter til Hellerup og videre ad F-linien, vel at mærke direkte fra Godthåbsvej via Flintholm til Frederiksberg. Arrangementet kan selvsagt kun gennemføres en meget tidlig søndag morgen, inden den normale toggang starter og vel at mærke kun inden for perioden 1/6-5/7 på grund af lyset.

Som andre utraditionelle forslag kan jeg nævne:

1. MO (+ evt. styrevogn) på forskellige sidelinier rundt om i landet.
2. Tur med MH/MT-trukket (evt. Ardelt eller Köf) rangertræk rundt i mere ukendte »kroge« af større station og/eller havn. Eksempel: Rundt på Korsør Havn samt tur til Halsskov evt. kombineret med tur med ASA-THOR, den sejler lørdag formiddag (max. 12 deltagere).
3. Lån/leje af et antal skinnecykler med henblik på tur i weekend'en ad en godsbane/nedlagt bane. Eksempel: Slagelse-Næstved eller Høng-Værslev.

Søren Agerskov
København



Ifølge opfordring i »jernbanen« nr. 3/1984 hermed følgende skitse til udflugt på de to godsbaner Skive-Glyngøre og Viborg-Løgstør.

Formodentlig bliver Skive-Glyngørebanen i nær fremtid nedlagt og omdannet til sti ifølge en lokal avis. Viborg-Løgstørbanen trives derimod vist udmærket med et togpar på ugens fem hverdage (MT-lok fra Århus).

Der findes et antal damplokomotiver opmagasineret i remisen i Viborg, som man kunne starte med at kigge på. Udflugtsmateriellet kunne passende komme fra MHVJ. I Langå er der en masse vogne opstillet, som bl.a. ophugges i Bjerringbro.

Man skal nok regne med en hel dag til hver tur eller et weekend-arrangement.

Svend Korsgaard
Viborg



I nr. 3/1984 af »jernbanen« efterlyser jens koefoed meninger om udflugterne i DJK. Og dette brev er en følge af denne opfordring; det skal altså absolut ikke opfattes som kritik af Udflugtsafdelingens arbejde. Jeg har været med på en del udflugter i de år, jeg har været medlem af DJK, og har haft stort udbytte af udflugterne. Så derfor er jeg såmænd folkene i Udflugtsafdelingen meget taknemmelig for de gode ture.

Nogle udflugter har jeg ikke været med på, da de er kollideret med andre aktiviteter – bl.a. udflugten til Sverige i denne måned, hvor jeg var bortrejst på ferie. Og nogle har jeg ikke været med til, da de har været i det sjællandske, hvor transporten herfra jo spiller en rolle.

Jeg skrev indledningsvis, at jeg er tilfreds med Udflugtsafdelingen. Dette også fordi jeg ved, at uanset hvad I foretager jer, er der nogle, der mener, at det kunne gøres anderledes. Men når der nu efterlyses forslag til udflugter, kunne jeg da meget godt tænke mig en i det lokale, f.eks. Aalborg-Frederikshavn med passende materiel til denne strækning, ligesom privatbanen Hjørring-Hirtshals kunne være interessant (også med passende materiel – men her kan jeg godt nok ikke lige foreslå noget, men det er der sikkert andre, der kan). Endelig kunne turen Aalborg-Frederikshavn da også starte sydligere, så turen gennem Rold Skov med broer, dæmnings m.v. kunne blive en god fotostoptur.

Og så er jeg ganske klar over, at I så vil sige, at der er alt for mange medlemmer, der skal transporteres fra Sjælland, og at deltagerantallet ikke vil være ret stort. Det er måske også rigtigt, men jeg synes nu, det ville være et godt forsøg. Og turen måtte godt være hen på efteråret, da der ofte er så meget andet at rende til om foråret.

Erik Kjærgaard
Vestbjerg

Lidt mere om kedeleksplosioner

Som et apropos til Hedetofts tankevækkende indlæg om kedeleksplosioner i »jernbanen« nr. 1/1984 kan der berettes om en episode, der fandt sted i Sydengland under anden verdenskrig. Den har været omtalt i tidsskrifter samt i R. C. Rileys bog »Brighton Line Album«.

Vi skal tilbage til den 26. november 1942, hvor et lokaltog var undervejs mellem Ashford og New Romney ved den engelske kanalkyst. Det bestod af to personvogne trukket af et 0-4-4 tanklokomotiv med en kedel, der i størrelse lå tæt på kedlen til litra K. Det civile og forsvarsløse tog blev iagttaget af besætningen på en tysk Focke-Wulf maskine på vej hjem til basen på kontinentet. Efter at have kredset over toget gik den til angreb fra lav højde, idet lokomotivet blev beskudt med maskinkanoner, hvorved domén delvis blev skudt af. Det pludselige trykfald, der derved opstod, startede en kedeleksplosion som beskrevet af Hedetoft, hvorved en del af rundkedlen blev sprængt bort. Men ikke nok med det. Eksplosionen bragte endvidere flyet til at styrte ned, hvorved besætningen omkom.

Det er bestemt også store kræfter, der slippes løs, når en kedel af relativ beskeden størrelse detonerer. Hedetofts indlæg er sandelig ikke kun tal på en brøkstreg. Det kan ikke gentages for ofte, at en lokomotivkedel ikke er legetøj.

For flyet og dets besætning blev handlingen som nævnt katastrofal. Lokomotivpersonalet opdagede i tide, hvad der var under udvikling. Det lykkedes for dem at standse toget og bringe sig i sikkerhed, ligesom togets passagerer på mirakuløs vis heller ikke kom noget til. Lokomotivet blev sendt på værksted og forsynet med en reservekedel. Det var i drift igen tre måneder senere.

HS
København

Tag med Danske Dampvenner på udflugt

Søndag den 23. september 1984 har Støtteforeningen Danske Dampvenner arrangeret en damptogstur for jernbaneinteresserede, og der køres fra København til Dalmose og retur. Toget vil blive fremført af damplokomotiverne OKMJ nr. 14 og OHJ nr. 38 (tidl. SFJ nr. 33).

Støtteforeningen Danske Dampvenner, Esrumvej 47, 3000 Helsingør, modtager allerede nu bestillinger på billetter. Pris kr. 110,00 pr. stk. Betaling kan ske med check eller via postgirokonto 8 29 47 63. Der tilsendes derefter billetter og køreplan.

OCMP

FORENINGSNYT

Kommende udflugter

Lørdag den 8. september 1984: Udflugt Esbjerg-Grindsted.

Sydjysk afdeling arrangerer en udflugt med MO 1848 til Grindsted med afgang Esbjerg kl. 11.50 og ankomst Esbjerg igen kl. 16.35.

Toget vil blive fremført som arbejdstog mellem Bramming og Grindsted, så der vil blive rig lejlighed til at filme og fotografere. Der vil blive mulighed for at indtage medbragt mad og kaffe i toget, øl og vand vil kunne købes ombord.

Pris for deltagelse er kr. 60,00. Turen gennemføres kun såfremt mindst 30 deltagere melder sig.

Tilmelding samt betaling skal ske til **Villy Bennedsen, Golfvej 34, 6715 Esbjerg N, tlf. (05) 13 17 92.** Meddelelse om eventuel aflysning kan fås på samme adresse.

Bj. Boldt



Lørdag den 1. december 1984: Besøg på S-togsdepotet i Høje Tåstrup samt besigtigelse af 130 m² modelbaneanlæg i City 2.

Nærmere oplysninger om turen følger i »jernbanen« nr. 5/1984.

EC

Kommende møder

Torsdag den 20. september 1984 kl. 19.30: »Det oplevede jeg i sommeren 1984«. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Med overskriften for aftenens program er der samtidig lagt op til medlemmernes egen aften, hvortil man bedes medbringe dias eller film, der kan skildre, hvad man oplevede i sommeren 1984. Evt. indlæg bedes meddelt på forhånd til Ole-Chr. M. Plum, tlf. (03) 48 53 83, bedst mellem kl. 19.30 og 20.30.



Torsdag den 11. oktober 1984 kl. 19.30: Smålands småsporede jernbaner. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Mogens Bruun og Birger Wilcke vil holde foredrag og vise film og lysbilleder om disse interessante baner.



Efterårets møderække fortsætter på følgende datoer, idet programmet for de enkelte møder følger i »jernbanen« nr. 5/1984:

Torsdag den 15. november 1984 kl. 19.30.

Torsdag den 6. december 1984 kl. 19.30.

OCMP

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Fredag den 28. september, fredag den 26. oktober og fredag den 23. november 1984, alle dage kl. 19.30: Film- og lysbilledaftener. Mødelokalet, Skovgårdsgade 3, Århus.

Medlemmerne er velkomne til at medbringe deres egne film og lysbilleder. Film bedes anmeldt på forhånd til undertegnede, der også gerne modtager forslag til emner til kommende mødeaftener.

Uffe Andersson

Fynsk afdeling

Tirsdag den 18. september 1984 kl. 19.30: Film og lysbilleder. DSBs mødelokaler i den gamle toldbygning på hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej, Odense.

Vi skal se et par DSB film, men vil også gerne se flere af medlemmernes egne lysbilleder/film/fotos, så tag gerne dine billeder/film med, husk blot også at medbringe fremviser, og meld gerne dit indlæg i forvejen på tlf. (09) 17 55 05.

Der vil kunne købes kaffe, kage, øl og vand.

Jens Bay-Nielsen

Generalforsamlingen

Referat af den ekstraordinære generalforsamling onsdag den 6. juni 1984 på Niels Steensens Gymnasium. Generalforsamlingen indkaldtes for at færdigbehandle punkterne 3 og 4 på dagsordenen for generalforsamlingen, der afholdtes den 18. marts 1984.

Tilstede var 49 stemmeberettigede medlemmer.

Punkt 1: Valg af dirigent.

I sin velkomst orienterede B. Wilcke om årsagen til afholdelsen af den ekstraordinære generalforsamling og foreslog herredsdommer Jul. Paulsen til dirigent, hvilket blev vedtaget med akklamation. Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var efter omstændighederne lovligt indvarslet.

Punkt 2: Godkendelse af det reviderede regnskab for 1983.

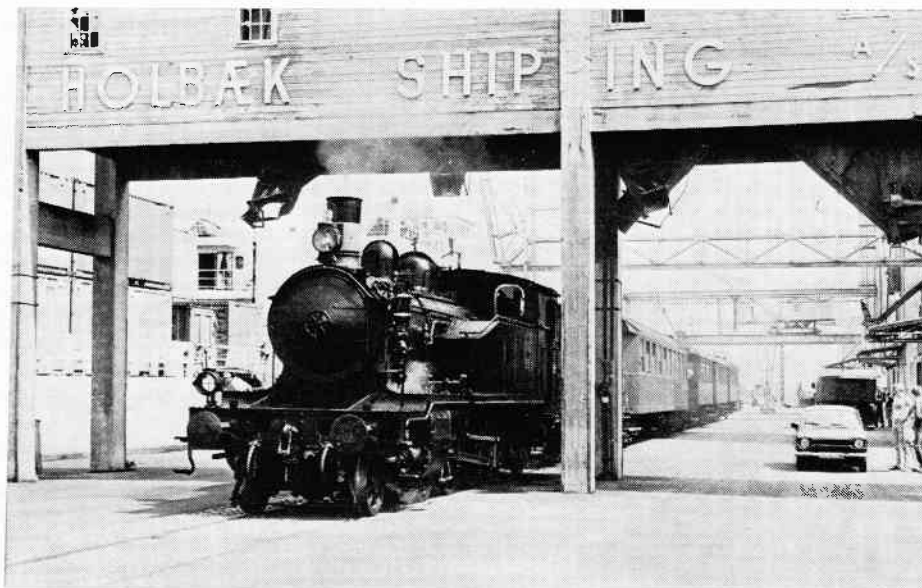
M. Bruun gennemgik det udsendte regnskab (vedlagt »jernbanen« nr. 2/1984) meget detaljeret og besvarede enkelte spørgsmål. Regnskabet blev herefter godkendt af forsamlingen.

Punkt 3: Fastsættelse af kontingent for 1985.

Fra bestyrelsens side var stillet forslag om kontingentforhøjelse, så prisen for ordinært medlemskab skulle blive kr. 140,00, prisen for juniormedlemmer og medlemmer over 67 år (sidstnævnte efter skriftlig anmodning til sekretæren) kr. 95,00. Optagelsesgebyr uændret kr. 10,00. Forslaget blev vedtaget uden kommentarer.

Den 19. og 20. juli 1984 kørte D-maskine gruppen atter tog for Holbæk Handelstandsforening på OHJ og havnebanen i Holbæk. Toget fremførtes af OHJ nr. 38, som her holder med togstammen på Holbæk havn den 19. juli. På de to dage bragte damptogene ca. 800 rejsende til Holbæk, hvor der var sommerudsalg, og arrangementet var yderst vellykket. D-maskine gruppen er også i år bestilt til at køre juletog for handelstandsforeningen, og det sker den 22. og 23. december 1984.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Der var ingen yderligere punkter på dagsordenen, hvorfor formanden sluttede med at takke dirigenten på forsamlingens vegne for den udmærkede ledelse af generalforsamlingen.

Den 6. august 1984.

Referent: **Oscar G. E. Meyer**

Godkendt: **Jul. Paulsen, dirigent**

Efter generalforsamlingen foreviste Børge Chorfitzen en række af sine ældre film.

OMe

Godkendelse

To af vore medlemmer, Bent Nathansen og Jacob Stilling, begge fra D-maskine gruppen, er blevet godkendt af DSB som togførere i veteran tog. Det betyder, at foreningen nu har mulighed for at fremføre veteran tog på DSB strækninger med personale fra vore egne rækker. DJK ønsker de nybagte togførere hjertelig til lykke.

OMe

LOKOMOTIVLANTERNE

Blankpoleret kobber-privatbanemodel med ophæng.

Sælges for kr. 1.500,00.

DJK nordjysk afdeling

Telefon (08) 13 16 26

Damptog på Midtfn

I efteråret 1984 køres der atter veteran tog mellem Odense og Højby i forbindelse med DSB Jernbanemuseum i Odense. Kørslerne arrangeres i samarbejde mellem DSB Jernbanemuseerne og Dansk Jernbane-Klub, D-maskine gruppen.

Da Albani-bryggerierne i Odense fylder 125 år i efteråret 1984 markeres dette jubilæum bl.a. med, at kørslerne udvides med en ekstra søndag ud over de i køreplanen »Veteraner på skinner '84« annuncerede. Der køres således søndagene 7., 14. og 21. oktober 1984 med afgang fra Odense hver af de tre søndage kl. 11.33, 13.33 og 15.33. Togene returnerer fra Højby henholdsvis 12.15, 14.15 og 16.15.

Togene vil formentlig blive fremført af damplokomotivet D 826, der i sommeren 1984 atter sættes i drift efter en omfattende revision. D 826 blev taget ud af drift ved årsskiftet 1980/81, da bl.a. kedlen skulle revideres og forsynes med nye kedelrør, og med den netop afsluttede revision skulle lokomotivet være køreklart i en del år.

Benyt lejligheden til at se det nyrestaurerede lokomotiv i drift og gå samtidig på besøg på DSB Jernbanemuseum i Odense. God tur!

OCMP

DJK på Egeskov Veteranmuseum

Den fjerde juni rullede dørene op for endnu en attraktion på Egeskov Veteranmuseum i form af det rullende postkontor eller »bureau«, DSB Db 102, som Post- og Telegrafvæsenet fremover vil bruge som fast postkontor i sommermånederne.

Forhistorien er, at P&T sidste år indrettede en interimistisk ekspedition i først én og senere en anden mindre vogn i anledning af Egeskov-frimærket, som udsendes samtidig. Dette initiativ blev en så stor succes, at postmester Pedersen i Ringe fik overbevist Generaldirektoraet om, at



Kontorafdelingen i Db 102 med frimærkesalget i forgrunden. Bagest skimtes åbningen til pakrummet. Egeskov den 15. juni 1984.

Foto: K. A. Pedersen

der var grundlag til at fortsætte på mere permanent basis. Samtidig fik man mulighed for at beskæftige et antal langtidsledige.

I samarbejde med D-maskine gruppen indkøbtes en netop udrangeret Pbh-vogn, der transporteredes til Egeskov, hvor den er blevet istandsat ind- og udvendig, og hvor den har fået sit gamle nummer og sin friske rødbrune farve tilbage.

Også i år har postkontoret, som har åbent hver dag fra 11 til 17 indtil den 15. september, været meget velbesøgt. I de første to måneder har ca. 30.000 besøgende set vognen. Tilstromningen har været så stor, at personalet har måttet fordobles. Udover den enlige frimærkesælger er der blevet ansat en medarbejder, som udelukkende skal fortælle om vognen og om postforsendelse med jernbanen i almindelighed.

Vognen selv blev bygget hos Scandia i 1936. Indtil april i år kørte den i natposttoget til Helsingør via Hillerød som DSB Pbh 90-28 102. »Bureauet« i dette tog medfører bl.a. københavnske morgenaviser til Norge, Sverige og Finland, og 10-15 postarbejdere sorterer på turen, således at modtagere i det sydlige Sverige kan få deres avis på samme tid, som den udbringes i Danmark.

JDK

Salgsafdelingen

Nyheder

Museumsbanen, lokomotiver og vogne af Carsten Buhl og John E. Krouel. Et nyt hæfte om Museumsbanen Maribo-Bandholm og dens materiel er udkommet på DJKs forlag i sommeren 1984. Formatet er A5, og på 64 sider har de to forfattere på en spændende måde skildret banens historie og det materiel, der anvendes i museumstogene. Bogen har 45 fotos og yderligere 2 illustrationer. Den kan varmt anbefales enhver jernbaneinteresseret. Pris: kr. 30,00 + kr. 5,00 i forsendelse. (Som medlem af Dansk Jernbane-Klub er prisen kun kr. 25,00 + kr. 5,00 i forsendelse, husk at opgive medlemsnr. ved bestilling).



Danske industridamplokomotiver 1 af Svend Jørgensen. Støtteforeningen Danske Dampvenner har udgivet første hæfte i en serie om danske industridamplokomotiver, og det er på 88 sider i format A5. Der er mere end 80 illustrationer, hvoraf adskillige ikke før har været offentliggjort. I første bind beretter Svend Jørgensen om Faxe Jernbane, Esbjerg-lokomotiverne og om en del mergelbaner, bl.a. Damholt-Hodsager, Grindsted-Grene, Eskjær-Slyng og Blaksmark mergelleje. Endvidere fortælles om entreprenør Theuts mange lokomotiver. Pris: kr. 50,00 + kr. 5,00 i forsendelse.



Odderbanen - 100 års jubilæum red. af Lars Andersen. Støtteforeningen Danske Dampvenner har i forbindelse med Odderbanens jubilæum også udgivet et mindre skrift om banen. Hæftet, der er i format A4, er fra udgiverens side tænkt som et slags supplement til Ole Linde Jørgensens fortræffelige jubilæumsbog, som banen selv har udgivet. På 21 sider gengives 40 fotos, der hovedsagelig er optaget i 1960'erne og 1970'erne. Pris: kr. 30,00 + kr. 5,00 i forsendelse.



Jubilæumskuverter i anledning af Odderbanens 100 års jubilæum. I forbindelse med Odderbanens jubilæum udgav banen et par jubilæumskuverter. Den ene, type a, er frangeret med kr. 2,70 i porto og afstemplet med et gammelt togstempel. Den anden, type b, er forsynet med fem forskellige banemærker fra HHJ og afstemplet. Vi har sikret os et mindre antal af hver af de to typer kuverter. Pris (inkl. forsendelse) kr. 16,00 pr. stk.



Nordens Järnvägar 1980, jf. »jernbanen« nr. 3/1984, er blevet forsinket, men vil udkomme i løbet af september. Pris ca. kr. 125,00.



Bøger etc. bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre Deres bestilling på talon til modtageren.

Salgsafdelingen holder lukket fra den 1. oktober til den 25. oktober 1984.

OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

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

Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,00 i frimærker.

Medlemskontingent for året 1984:

Ordinære medlemmer	kr. 125,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1984)	kr. 85,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent:

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

Foreningens bestyrelse:

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

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

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

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

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

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.

Journalist Jens Vestergaard,
Hobrogade 7, 3. th., 2100 Kbh. Ø. Tlf. (01) 38 75 45.

Forlag og salgsafdeling:

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:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv.,
2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

DJKs sydjyske afdeling:

Bjarke Boldt,
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

DJKs fynske afdeling:

Jens Bay-Nielsen,
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 17 55 05.

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsbureauleder 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 weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i weekends: (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 (smalsporsmateriel):

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

Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

Odense, Konservessporet:

Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.

BØGER

Beyer, Peacock. Locomotive Builders to the World af R. L. Hills & David Patrick. Manchester's store lokomotivfabrik, bl.a. kendt for sine leddelte damplok. 320 s. 18 farvefot. 537 fot. 76 tegn., rids og ill. 30 x 21½ cm ib. Kr. 520,75.

SJK 25 år 1958/1983. Jubileumsbok om svenska järnvägsklubben red. af Lars Olof Lind & Christian Hammarström. 191 s. 131 fot. 15 ill. 1 kort. 20½ x 21½ cm ib. Kr. 130,00.

Iron Men and Copper Wires. History of the Southern California Edison Company af Wm. A. Myers. 256 s. 21½ x 27½ cm tværformat. 523 fot. 18 ill. 4 kort. Kr. 234,75.

Berliner Anhalter Bahnhof af H. Maier. 323 s. 24 x 22½ cm. 510 fot., ill. og kort. Kr. 266,75.

DSB design/Danish Railway Design af Jens Nielsen. 120 s. 21 x 21 cm. 168 farvefot. & -ill. 59 fot. & ill. Kr. 180,00.

Den transsibiriske jernbane af John Poulsen. 80 s. 90 ill. Kr. 98,00.

Motor Materiel 2 med materiel fra Kiel, AEG, Renault m.fl. 80 s. 21 x 29 cm tværformat. Ca. 150 ill. Kr. 198,00. (Ved bestilling inden den 10. september kr. 180,00 portofrit.)

Nordens Järnvägar 1980 red. af Lennart Nilsson & F. Stenvall. 13. udgave af årbogen. 128 s. Ca. 250 fot. 24 x 17 cm ib. Ca. kr. 125,00. Udkommer ca. 20.9.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

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

Transsibiriske jernbane

-historien om verdens længste jernbane, af J.Poulsen og V.Kuranov, 80 s., 90 ill., mange i farver, udkommer 1.sep.1984, pris kr. 98,- + eksp. 12,-.

Såvel en rejsebog som en jernbanebog. De 8700 km fra Moskva til Khabarovsk beskrives, inkl. mange tips for jernbaneinteresserede. Banens spændende historie, præget af storpolitiske begivenheder skildres, ligesom dens materiel. Mange såvel historiske som aktuelle fotos, kortskitser, mv.

Motor Materiel 2

fra Kiel, AEG, DEVA/ASEA, Maybach, Renault mfl. 80 s. A4 tværf., ca. 150 ill., omsl. i farver. Udkommer ultimo oktober 1984, pris kr. 198,- + eksp. 20,-. Forudbestillingspris indtil 15.sep.: 180,- inkl. eksp.

Bogen handler om motormateriellets barndom i Danmark, som var præget af materiel bygget i udlandet og klarlægger en mængde hidtil ukendte detaljer. Den rummer masser af HO-tegninger og ikke tidligere offentliggjorte billeder - bl.a. de hjemmelavede motorvogne fra Als og Ålborg.

Københavns S-bane 1934-1984

Jubilæumsbogen om S-banen, der fik en begejstret modtagelse. 112 s., 180 ill., pris kr. 98,- + eksp. 12,-.

Bestilling/forudbestilling: indsæt beløbet på postgiro og anfør bestillingen på kupon til modtager.

Giro 1 52 56 62
Bane Bøger
Løvsangervej 98
4000 Roskilde

**bane
bøger**

**SCANDIA
RANDERS**