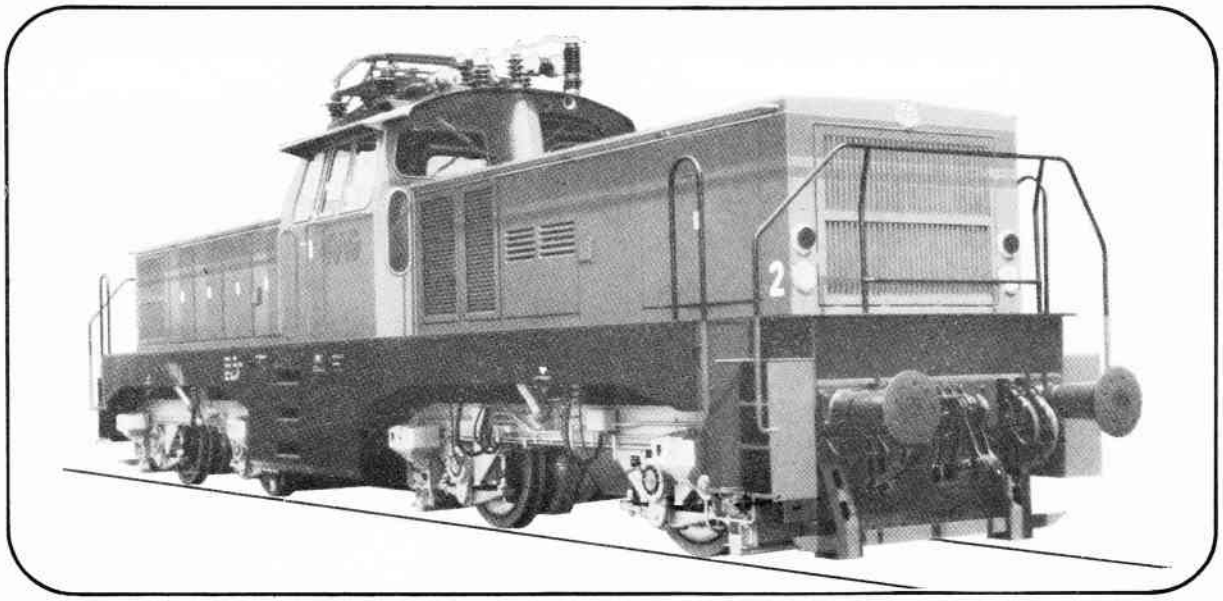
jernbanen

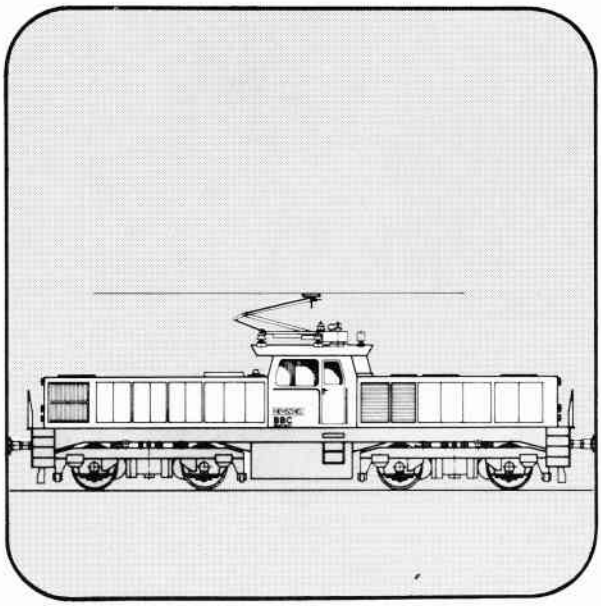
3

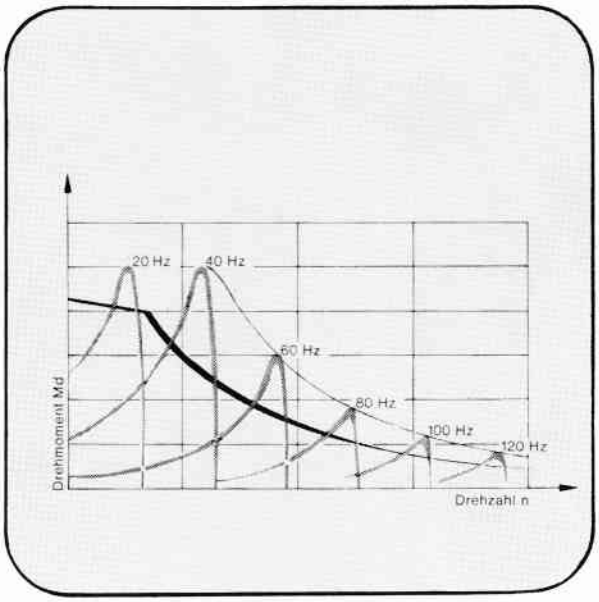
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

17. ÅRGANG JUNI 1977 KR. 10,00

1500 kW Industri- og rangerlokomotiv med asynkrone banemotorer.







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

BBC
BROWN BOVERI

Afd.: EH

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

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

17. årgang Juni 1977 Nr. 3

Ansvarshavende redaktør:
Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

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

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

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

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

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

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet
Hvilken dreng har ikke drømt om at være ham, der førte lokomotivet. Redaktionen havde drømt om at kunne sætte et af de nye MZ-lokomotiver af serie IV på forsiden denne gang – men sådan skulle det ikke være. Vi må trøste os med denne sommeraften-stemning fra Rødby Færge i stedet.
Foto: Rode Vang (DSB)

MED JERNBANEN – OG SÅ TIL FODS

»Lyntog, Motortog og elektriske Tog har givet Rejsen et Tempo, der var ukendt for kort Tid siden. Men det gælder ikke alene om at komme hurtigt fra Sted til Sted. Midt i det jagende Tempo skal vi ikke glemme den stille Idyl.

I hastige Glimt ser vi fra Togets Vinduer blinkende Søer, dybe Skove, Moser, Enge, Landsbyer, Fjorde og Vige. Og selv om Kravet om stadig mere Fart bliver større, griber vi os da ikke af og til i Ønsket om at aflægge disse fristende Steder et Besøg?

Tag ud i Naturen paa Deres Fridag. Bort fra Drejebænk og Skrivebord, fra Disk og Lager, bort fra den daglige Trummerum! Hent frisk Luft derude fra Skovsti og landevej . . .«

Ja, sådan ønskede DSB sine kunder god ferie i en rejsebrochure i 1936, men disse ord kunne faktisk lige så godt have været skrevet i dag, selv om jernbanernes kilometertal er faldet i Danmark siden da.

Men muligheden for at indlede sommerudflugten eller -ferien med en jernbanerejse er der stadig, og fortsætter man til fods kan man ad flere skønne naturstier på nedlagte jernbanestrækninger mindes svundne tider forenet med den skønne danske natur.

Ole-Chr. M. Plum.

Sidste sovevogn til Istanbul

Af C. J. Kjærsgaard

Med køreplansskiftet den 22. maj 1977 skete der en yderligere reduktion af det engang så store Orient-ekspressystem, idet den sidste gennemgående togforbindelse mellem Paris og Istanbul »Direct-Orient« via Simplontunnelen og Trieste forsvandt. Dette indebar samtidig nedlæggelsen af den sidste sovevognsforbindelse mellem Vesteuropa og Istanbul, en by der for godt en halv snes år siden havde adskillige ugentlige sovevognslob til Paris, München og Wien.

Orientekspressen, hvormed de fleste sikkert forbinder et luksustog til Istanbul med spændende og eksotiske træk, var ikke blot dette, men et helt nyt system af eksprestog fra Vesteuropa til Prag, Wien, Budapest, Bukarest, Istanbul og Athen. En del af dette eksprestogssystem eksisterer endnu, omend i en beskednere fremtræden, og Orientnavnet er efter den 2. verdenskrig yderligere blevet knyttet til »Tauern–Orient Express« fra Müchen til Istanbul/Athen og til den østeuropæiske »Balt-Orient Express« mellem Berlin og Bukarest via Prag og Budapest.

»Orient-Express« var det første af de store europæiske eksprestog, som Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) skabte. Det var i 1883 mellem Paris og Wien, via det dengang tyske Strassburg og München. Dette luksustog bestod fra starten af to eller tre toakslede sovevogne, af en spisevogn, og af to pakvogne alle tilhørende CIWL. Det blev i de følgende år fulgt af en serie af tilsvarende store eksprestog, således allerede i samme år »Calais–Paris–Nice–Roma–Express«, og i 1887 af »Sud-Express« Paris–Madrid–Lissabon. I 1896 fulgte »Nord-Express« Paris–Berlin–Skt. Petersborg, hvoraf en forgrening til København imellem de to verdenskrige efterhånden udviklede sig til, at København blev togets eneste nordlige endestation.

Interiør fra en spisevogn i slutningen af forrige århundrede.

Med 1880'ernes Orient-ekspres skabtes en direkte jernbaneforbindelse mellem Paris og Wien, dengang hovedstad i det østrig-ungarske dobbeltmonarki og videre til Budapest, Bukarest og Konstantinopel. Forbindelsen gik ad den naturlige vej mellem Frankrig og Balkan, som undgik Alperne og fulgte lavlandet langs Donau. I 1883 var der imidlertid endnu ikke sporforbindelse mellem Paris og Konstantinopel. I de første år endte vognene fra Paris via Bukarest i Giurgiu, en lille rumænsk by ved Donau syd for Bukarest. Efter en færgeoverfart fortsattes på den bulgarske side med tog til Varna ved Sortehavet, hvorfra der var en 15 timers sørejse til Konstantinobel. Med afgang fra Paris tirsdag og fredag kl. 19.30 kunne man på denne måde være i Konstantinopel lørdag, henholdsvis tirsdag morgen efter en rejse på 82 timer. Dengang var denne forbindelse et stort fremskridt, 30 timer hurtigere end hidtil kendt. CIWL var imidlertid interesseret i sammen med de implicerede jernbaner at opnå en ubrudt jernbaneforbindelse fra Budapest ned over Beograd, Nis og Sofia. Et sådant tog etableredes i 1885, også under navnet Orient-Ekspress, en gang om ugen ved siden af Bukarest-togene. Der var imidlertid kun jernbaneforbindelse til Nis. Derfra og over Sofia til Tatar Pajarjick mellem Sofia og Philippopolis, det nuværende Plovdiv, en strækning på ca. 300 km med flere terrænmæssige problemer for jernbanebyggeri, måtte CIWL derfor i de første år arrangere diligencetransport frem til det sted i Østrumelien, hvorfra der pány var baneforbindelse med Konstantinopel. Rejsen med diligence varede 3 dage, hvortil kom natophold og ophold om dagen til spisning og hesteskift. Af en gammel beretning fremgår, hvorledes det kunne være nødvendigt for passagererne at gå ved siden af vognen, når det gik for meget op ad bakke. Ordningen varede kun til 1889, hvor den gennemgående jernbaneforbindelse blev etableret med en transporttid mellem Paris og Konstantinopel på ca. 68 timer. Diligence-mellemspillet er således kun en detalje i Orient-ekspressens historie, men er illustrerende for de rejseforhold, der i århundreder havde bestået på landjorden, indtil jernbanerne vandt frem. Den nye vej kørtes to gange om ugen, medens Bukarest–Varna-forbindelsen herefter kun kørtes én gang om ugen. Efter bygningen af en stor bro over Donau, førtes togets nordlige arm fra 1895 i stedet for via Giurgiu til den rumænske havneby Constanza, hvorfra skibsforbindelse bestod med Konstantinopel. Efter at der var kommet bogievogne,

BELGRADE, SOFIA, and CONSTANTINOPLE.

Time.—Between Belgrade and Tzaribrod trains run according to Mid Europe Time; onward from Tzaribrod East Europe Time is observed. See page lxix.

		VIENNA ..... dep	...	6 p51	7p20	...	10p20	9 a10																	
		BUDAPEST ..... dep	8 p5	11p30	12a5	...	7 a45	3 p20																	
	Dist.		1,2,3	1 CL.	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,2,3			1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1 CL.	1,2,3
	E.M		a.m.	a.m.	a.m.	p.m.	p.m.	p.m.					a.m.												
Servia.	—	Belgrade ..... dep	7 15	6 13	10 40	3 15	8 0	11 35		Constantinople ... dep	...	...	7 44	...	...	6 15	7 15
	21¾	Ralja	8 50	O	11 42	5 11	9 38	12 37		Kum-Kapou	...	...	7 54	...	...	P	...
	49	Pelanka	10 16	8 6	12 42	6 40	11 4	1 37		Makri-Keui	...	...	8 16	...	...	...	...
	56	Velika Plana	10 41	8 19	12 57	7 7	11 31	1 53		St. Stefano	...	...	8 27	...	...	...	...
	68½	Lapovo	11 44	8 40	1 30	8 9	12 45	2 31		Kutchük Tchekmedge	...	...	8 36	...	...	...	...
	92	Chupria	12 58	9 29	2 25	9 34	2 25	3 29		Hademkeui	...	...	9 36	...	...	...	9 8
	133	Alexinatz	3 22	10 49	4 1	12 35	5 12	4 59		Tchataldja	...	...	10 8	...	...	...	9 42
	151¾	Nish ..... arr	4 15	11 22	4 38	1 32	6 6	5 36		Kabakdjé	...	...	10 45	...	...	9 16	10 23
		dep	—	11 32	5 25	—	8 0	6 30		Tcherkeskeui	...	...	12 25	...	...	11 8	11 58
	179	Bela-Palanka	...	...	6 23	...	10 12	7 38		Tchorlou	...	...	12 59	...	...	...	12 38
	196½	Pirot	...	1 5	7 14	...	11 50	8 34		Lulé-Bourgas	...	...	2 24	...	...	...	2 20
	213	Tzaribrod ..... arr	...	1 32	7 37	...	12 51	9 12		Alpoullou	...	...	3 4	...	...	1 47	2 49
				p.m.	p.m.	...		a.m.		Uzun-Keupru	...	...	4 22	...	...	...	3 46
Bulgaria.	...	Tzaribrod ..... dep	...	2 40	9 7	...	...	10 53		Kouleli-Bourgas	...	...	5 2	...	...	3 12	4 11
	234½	Slivnitza	...	...	10 12	...	...	11 58		Adrianople ..... arr	...	...	5 58	...	...	4 8	5 10
	251	Sofia 326 ..... arr	a.m.	4 20	10 49	...	...	12 40		dep	...	...	6 13	...	...	4 18	5 25
		dep	7 50	4 35	11 30	...	...	1 0		Svilengrad	...	...	7 40	...	...	5 29	6 20
	275½	Vakarel	9 7	...	12 50	...	...	2 20		Harmanly	...	...	8 56	...	...	6 24	7 56
	308¾	Belovo	10 43	...	2 40	...	...	4 1		Tirnovo Seymen	...	...	9 25	...	...	6 52	8 40
	315	Sarembey ..... arr	10 56	7 27	2 58	...	...	4 17		Papasly	...	...	11 27	...	...	8 22	10 44
		dep	11 0	7 37	3 20	...	...	4 26		Katownitza	p.m.	...	12 5	...	...	...	11 20
	325¾	Pazardjik	11 24	O	3 55	...	...	4 55		Philippopoli	4 57	...	1 0	...	...	9 12	12 11
	348	Philippopoli	12 9	9 9	5 23	...	...	6 0		Pazardjik	5 46	...	2 10	...	...	P	1 2
	356	Katownitza	—	...	5 38	...	...	6 14		Sarembey ..... arr	6 10	...	2 36	...	...	10 17	1 23
	366¼	Papasly	...	...	6 11	...	...	6 50		dep	6 20	...	2 59	...	...	10 21	1 31
	410½	Tirnovo-Seymen ...	...	11 21	8 31	...	...	8 35		Belovo ..... dep	6 37	...	3 17	...	...	10 42	1 49
	420	Harmanly	a.m.	11 51	9 10	...	...	9 5		Vakarel	8 33	...	5 27	...	...	...	3 59
	437½	Svilengrad	10 35	1 0	10a0	...	...	10 35		Sofia ..... arr	9 40	...	6 32	...	...	1 42	5 20
		Adrianople ... arr	11 35	2 1	—	...	...	11 26		dep	—	...	7 30	...	...	2 10	5 40
	459¾	(326) dep	11 55	2 11	...	...	...	11 41		Slivnitza	...	...	8 15	...	...	...	6 22
	481½	Kouleli-Bourgas ...	1 5	3 15	...	...	...	12 31		Tzaribrod ..... arr	...	...	9 15	...	...	3 52	7 30
	490	Uzun-Keupru	1 28	3 42	...	...	...	12 53					a.m.	a.m.	p.m.	p.m.	p.m.
	514¾	Alpoullou 325A	2 45	4 41	...	...	...	1 52		Tzaribrod ..... dep	...	...	8 41	...	2 20	3 0	6 45
	526	Lulé-Bourgas	3 10	...	...	...	...	2 19		Pirot	...	...	8 39	...	4 5	3 29	7 56
	562	Tchorlou	4 39	6 28	...	...	...	3 49		Bela-Palanka	...	...	10 13	...	5 9	...	8 33
	577	Tcherkeskeui	5 25	7 12	...	...	...	4 33		Nish ..... arr	...	...	11 10	...	6 43	4 58	9 37
	604¼	Kabakdjé	6 46	...	...	...	...	5 54		dep	6 17	12 8	1 10	8 30	5 11	10 47
	613¾	Tchataldja	7 15	...	...	...	...	6 24		Alexinatz	7 4	12 47	2 3	9 28	5 44	11 25
	626	Hademkeui	8 2	...	...	...	...	7 7		Chupria	9 38	2 18	4 22	12 0	7 11	1 1
	644	Kutchuk-Tchekm	9 2	O	...	...	...	...		Lapovo	11 19	3 13	5 33	2 22	7 54	2 0
	646	St. Stefano	9 13	...	...	...	...	...		Velika Plana	12 3	3 59	6 9	3 1	8 16	2 19
	649	Makri-Keui	9 24	...	...	...	...	...		Palanka	12 38	3 55	6 33	3 27	...	2 45
	656	Kum-Kapou	9 44	...	...	...	...	...		Ralja	2 24	5 10	8 8	5 14	...	4 0
	658	Constantinople arr	9 51	11 0	...	...	...	8 37		Belgrade ..... arr	3 40	6 0	9 15	6 32	10 25	4 51
										BUDAPEST 225A ... arr	...	...	5 a45	...	7p20	6 a10	1 p0
										VIENNA ..... arr	...	...	11a40	...	6a45	11 a4	6p40

O—Orient Express, from Belgrade on Monday, Wednesday, Friday, and Saturday, in Constantinople on Tuesday, Thursday, Saturday, and Sunday.

P—Orient Express. From Constantinople on Sunday, Monday, Wednesday, and Friday, in Belgrade Monday, Tuesday, Thursday, and Saturday.

Fra Bradchaw's Continental Guide, august 1914 gengives her koreplanen for en del af »Orient-Express«. Bradshaw's Continental Guide udkom mellem 1844 og 1939. Et fotografisk optryk fra 1972 af august-udgaven kan købes i boghandelen i Danmark.

bestod Orient-Express frem til den første verdenskrig i almindelighed af 3 sådanne sovevogne, af en spisevogn og af to pak- og postvogne. Den daglige forbindelse mellem Paris og Budapest viderefortes i tiden op til 1914 til Konstantinopel 3 gange om ugen over Bukarest og Constanza og 4 gange om ugen over Beograd og Sofia, sidstnævnte med en køretid på 63 timer.

Åbningen af Simplontunnelen i 1906 gjorde det naturligt at skabe en forbindelse til Konstantinopel via Milano, Trieste og Beograd. En plan herom vakte imidlertid modstand hos Østrig–Ungarn, på hvis territorium Trieste jo lå. Man ønskede ikke en forbindelse mellem Vesteuropa og Tyrkiet, som ikke passerede dobbeltmonarkiets hovedstad Wien. Der kunne derfor i første omgang kun skabes en »Simplon-Express« mellem Paris og Norditalien, fra 1912 dog helt til Trieste. En mulighed for en gennemgående jernbaneforbindelse denne vej til Istanbul, som byen kom til at hedde, kom først efter de betydelige politiske omvæltninger efter 1. verdenskrig, herunder skabelsen af den nye jugoslaviske stat. Spørgsmålet om gode forbindelser til Mellem- og Østeuropa uden om Tyskland og Østrig var af stor interesse for den første verdenskrigs sejrherrer og »Simplon–Orient-Express« udsprang af drøftelser af denne karakter på Versailleskonferencen. Toget etableredes i 1919 som gennemgående forbindelse fra Paris til Bukarest syd om Østrigs og Ungarns grænser. Også med den nye jugoslaviske hovedstad Beograd blev der herved forbindelse uden berøring af østrigsk og ungarsk territorium. Distancen til Istanbul, hvortil der også var forbindelse, reduceredes fra 3186 km via Budapest til 3055 km via Trieste. Fra 1920 førtes sovevogne til Athen, som først så sent som i 1917 havde opnået jernbaneforbindelse med Thessaloniki.

Efter forskellige vanskeligheder kørte gennemgående Wagon-Litsvogne fra 1920 via Strassburg til Wien (–Warszawa). Tyskerne var ikke meget for at lade et sådant tog passere, men var forpligtet hertil i henhold til Versaillestraktaten. Fra 1921 gik forbindelsen pány under navnet »Orient-Express« og fortsatte nu igen til Budapest og Bukarest. Fra Budapest gik forbindelsen ikke mere over Subotica, som var blevet jugoslavisk territorium, men derimod over Lökoshaza. Den franske besættelse af Rhinlandet i januar 1923 medførte, at Tyskland nægtede at lade »Orient-Express« passere. Der blev skabt en alternativ forbindelse over Basel og gennem Arlbergpasset til Wien. Den viste sig så levedygtig, at den blev bevaret efter at tyskerne i november 1924 pány havde åbnet for »Orient-Express«. Forbindelsen via Arlberg gik fra 1932 under betegnelsen »Arlberg–Orient-Express«, nu med vogne til Bukarest og Athen på alternative dage. Fra samme år havde »Orient-Express« via Budapest omsider igen sovevogn til Istanbul.

Skitsen til denne artikel viser Orient-Expres-systemet, da det fra 1932 var kommet på sit højeste. Blandt andet karakteristisk for togene – her i dampdriftens største epoke – var, at togene normalt i deres helhed kørtes med materiel tilhørende CIWL, og udover post- og pakvogne samt spisevogn ikke omfattede andet end sovevogne. Efter forening i Chalons-sur-Marne af togdelene fra Calais og Paris Est kunne Orient-ekspressen med sine 10 vogne se således ud: pakvogn Calais–Linz og Paris–Bucuresti,

MODELBYGGER?

Mangler du

- Messingprofiler
- Træprofiler
- Fræsede træplader til vogn- og husbygning
- Tagventiler, akselbokse spor O
- Skinner, skinnesøm

Skriv efter prisliste

JP HOBBY
v/ Erik Juul-Pedersen

Fiskene 47
3650 Ølstykke
Tlf. (03) 17 63 12

SKØRRINGE MØBELHANDEL ApS

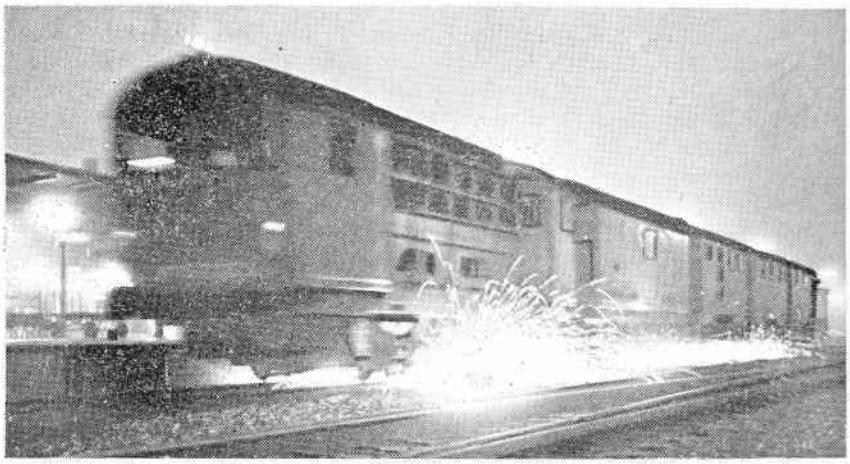
Skørringevej 13 – Øster Skørringe
Telefon (03) 90 80 45

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

SCANDIA RANDERS

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

Skinneslibning

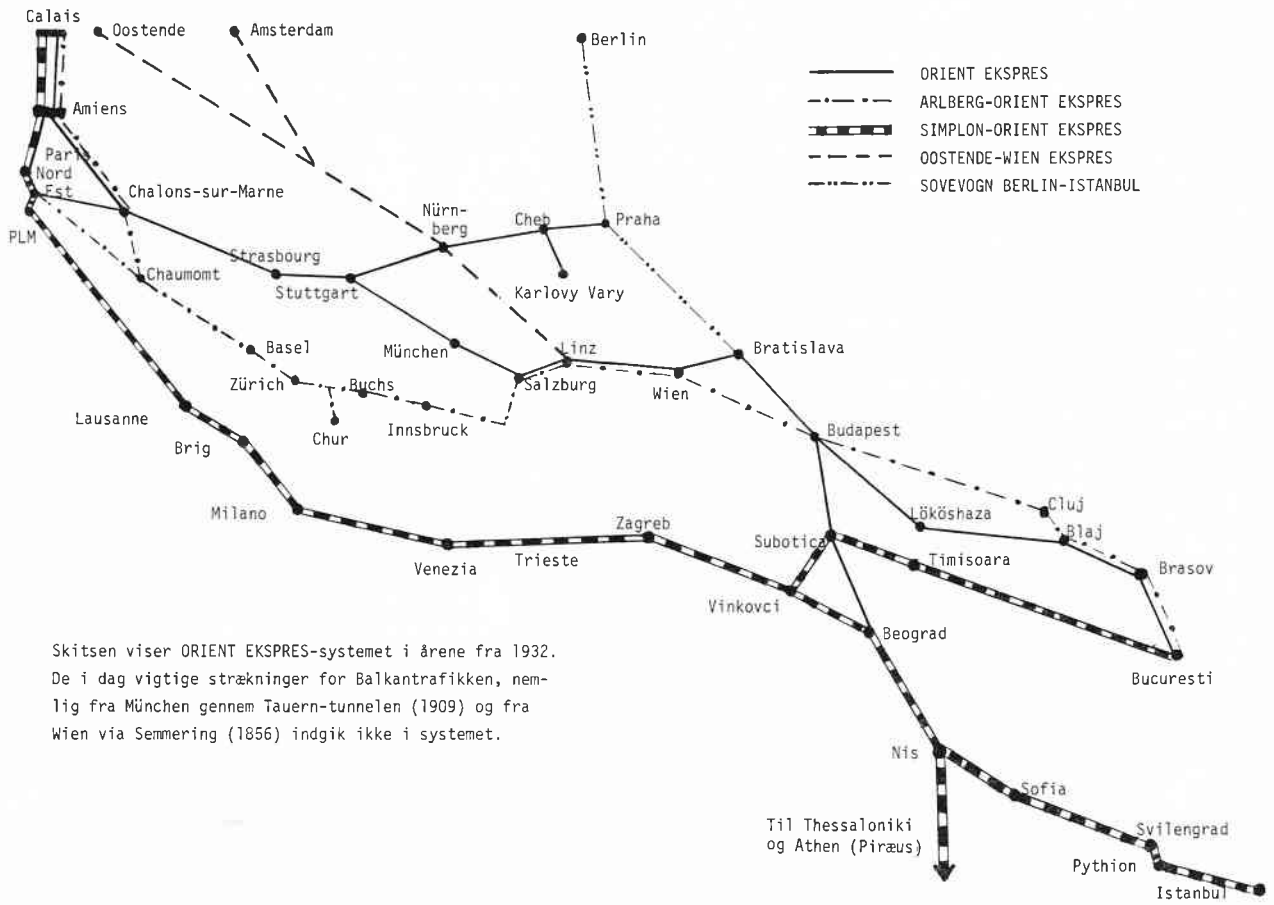


Sophus Berendsen A·S
Ingeniørafdelingen,
Maskinteknisk Sektion,
repræsenterer Speno
International SA i Norden.

SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 · 1256 KØBENHAVN K · TLF. (01) 14 85 00 · STORE TORV 10 · 1000 ÅRHUS C · TLF. (06) 12 04 22



Skitsen viser ORIENT EKSPRES-systemet i årene fra 1932. De i dag vigtige strækninger for Balkantrafikken, nemlig fra München gennem Tauern-tunnelen (1909) og fra Wien via Semmering (1856) indgik ikke i systemet.

sovevogne Calais–Bucuresti, Paris–Bucuresti, Paris–Istanbul, spisevogn Paris–Linz, sovevogn Calais–Karlovy Vary, Paris–Karlovy Vary, Paris-Praha og pakvogn Calais–Karlovy Vary. I Wien optoges vogne fra Oostende–Wien-ekspres, nemlig pakvogn Oostende–Bucuresti, spisevogn Oostende–Lököshaza samt sovevogne Amsterdam–Bucuresti og Oostende–Istanbul. Vognløbsplaner for Arlberg–Orient-Express« på samme tid viser eksempelvis ved dette togs afgang fra Chaumont 9 sovevogne og 2 pakvogne fra Calais eller Paris med destinationer som Brig, Interlaken, Bucuresti, Athenes, Salzburg og Chur. Og hvis vi øser mere af samme kilde, ses Simplon–Orient-expressen ved afgangen fra Paris PLM foruden post- og pakvogne at have bestået af sovevogne Paris–Athenes, Paris–Istanbul, Calais–Istanbul, Calais–Bucuresti og Paris–Bucuresti. I Lausanne fik toget efter en nats kørsel spisevogn, der gik med helt til Svilengrad, bulgarsk grænsestation mod Tyrkiet. Efter afgivelsen af Bukarestdelen i Vinkovci forenedes toget i Beograd med togdelen fra Budapest. Det drejede sig om en sovevogn til Istanbul, 3 dage ugentlig fra Oostende og 4 dage ugentlig fra Berlin. Hertil kom yderligere en sovevogn til Istanbul, 3 dage om ugen fra Paris eller 4 dage om ugen fra Praha. Endelig var der en sovevogn til Athen, 3 dage om ugen fra Berlin eller 3 dage om ugen fra Paris eller en dag om ugen fra Wien. Også til Athen og Bukarest var der spisevogne. Om man rejste den ene, den anden eller den tredie vej i Orient-ekspressystemet, betod tidsmæssigt ikke meget.

Efter den anden verdenskrig reetableredes i 1946–48 dele af Orient-ekspressystemet, blandt andet til Bukarest og Sofia samt fra 1953 påny gennemgående til Istanbul. Dette var dog slet ikke i det gamle omfang. Meget havde ændret sig. Det gav et andet publikum og andre trafikstromme, ligesom luftfarten var begyndt at gøre sig gældende. »Orient-Express« fortsatte med at eksistere mellem Paris og Bukarest og findes også i køreplanen for 1977–79 med CIWLT's nu længste sovevognsløb på 2.514 km (2 nætter). »Arlberg–Orient-Express« fik efterhånden en anden karakter, og eksisterer ikke mere som tognavn. »Simplon–Orient-Express« blev i 1962 delt i »Simplon-Express« mellem Paris og Norditalien, nogle år senere forlænget til Zagreb og Beograd, og i »Direct-Orient«. Det sidste korresponderede i Beograd med »Tauern–Orient-Express« fra München. Begge tog var med vogne til Istanbul og Athen, der videreførtes til disse byer henholdsvis i »Mamara-Express« og »Athenes-Express«.

»Direct-Orient«-forbindelsen fra Paris til Balkan har både med hensyn til vogne og passagerer set ganske anderledes ud end fortidens »Simplon-Orient-Express«. I vinterkøreplanen 1976–77 bestod toget ved afgangen fra Paris af en sovevogn og en liggevogn (2. klasse) Calais–Milano, en vogn 2. klasse Calais–Trieste, en vogn 1./2. klasse Paris–Trieste, en liggevogn Paris–Beograd, eventuelt en vogn 2. klasse fra Paris til Beograd, en vogn 2. klasse Paris–Istanbul, en vogn 1./2. klasse Paris–Athenes samt endelig 3–6 vogne (siddevogne, liggevogne og sovevogne) mellem Paris og Brig. Hertil kom sovevogn 2 gange om ugen Paris–Athenes og to gange om ugen Paris–Istanbul. Toget fik i Milano vogne til Trieste, Beograd, Skopje og

Km	Train Zug Treno	↓	Horaire / Fahrplan / Orario	↑	Train Zug Treno
		15 00 (3)	◁ *London-Victoria*	15 48 (4)	
0	400	19 30	◁ *Calais-Maritime*	11 10	
45		20 07	◁ *Boulogne-Ville*	10 30	
168		21 20	◁ *Amiens*	9 20	
299		22 30	*Paris-Nord* ▷	8 07	401
0	5755	23 53 (1)	◁ **Paris**-Gare de Lyon	6 29	
315		2 51	◁ Dijon	3 16	
348		3 11	◁ Auxonne ▷	2 54	
362		3 40	◁ Dole ▷	2 42	
394		4 20	◁ Mouchard ▷	1 54	
418		4 48	◁ Andelot ▷	1 08	
439	225	5 43	◁ Frasne ▷	0 48	5754
463		6 05	Vallorbe 🚉 ▷	0 08	
509		**7 00**	**Lausanne** ▷	**22 59**	
525		7 20	Vevey ▷	22 32	
534		7 28	Montreux ▷	22 24	
548		7 40	Aigle ▷	22 13	
555		7 48	Bex ▷	22 05	
561		7 54	Saint-Maurice ▷		
576		8 06	Martigny ▷	21 48	
601		8 25	Sion ▷	21 31	
617		8 37	Sierre (Montana-Ver.) ▷	21 18	
646		9 01	Visp ▷		
655		9 10	Brig 🚉 ▷	20 50	
697		9 49	Domodossola 🚉 ▷	19 29	
727		10 27	Verbania Pallanza ▷	18 47	
732			Baveno ▷	18 39	
736		10 40	Stresa ▷	18 24	
753		10 56	Arona ▷	18 20	
762		11 06	Sesto Calende ▷	18 11	
779		11 22	Gallarate ▷	17 50	
822		**11 54**	**Milano** Centrale ▷	**17 15**	
905		13 46	Brescia ▷	15 08	
933		14 07	Desenzano del Garda-S. ▷	14 44	
970		14 34	Verona P.N. ▷	14 18	
1022		15 24	Vicenza ▷	13 35	
1052		15 48	Padova ▷	13 12	
1080		**16 14**	**Venezia** Mestre ▷	**12 47**	
1089		16 27	Venezia S. Lucia ▷	12 35	
1098		17 04	◁ Venezia Mestre	11 37	
1131		17 26	◁ S. Dona di Piave Jesolo	11 09	
1158		17 47	◁ Portogruaro-Caorle	10 49	
1172		17 59	◁ Latisana		
1190		18 12	◁ S. Giorgio Di Nogaro		
1202		18 24	◁ Cervignano-Aquileia-Gr.	10 18	
1218		18 37	◁ Monfalcone	10 02	
1246		20 09	◁ Trieste-Centrale	8 52	
1275		20 43	Villa Opicina 🚉 ▷	8 18	
1292		22 14	◁ Sežana 🚉	6 50	
1303		22 28	◁ Divača		

Km	Train Zug Treno	↓	Horaire / Fahrplan / Orario	↑	Train Zug Treno
1345		23 05	◁ Postojna	6 03	
1421		0 23	◁ Ljubljana	4 32	
1579		3 02	◁ Zagreb Gl. Kol. ▷	2 05	
1772		5 13	Slavonski Brod ▷	22 38	
1837		6 00	Vinkovci ▷	21 50	
1876		6 30	Šid ▷		
1911		6 56	Stremska Mitrovica ▷		
1928		7 10	Ruma ▷		
1958		7 33	Stara Pazova ▷		
1993		**8 03**	**Beograd** ▷	**19 46**	224
1973	225	**9 20**	◁ **Beograd**	**19 20**	
2129		11 07	Svetozarevo	17 14	
2237		12 46	Niš	15 24	
2281		13 52	Leskovac	14 47	
2306			Predejane	14 14	
2341		14 53	Vranjska B.	13 38	
2386		15 29	Preševo		
2411		16 04	Kumanovo	12 44	
2459		16 42	Skopje	11 30	
2522		17 59	Titov Veles	10 44	
2665		19 30	Gevgelija 🚉 (HEC/MEZ)	8 20	
2668		21 15	Idomeni 🚉 (HEOr/OEZ) >	9 15	
2744		**1 00**	◁ **Thessaloniki**	**6 17**	
2781		1 35	◁ Plati	5 38	
2829		2 16	◁ Katerini	4 53	
2915		3 45	◁ Larissa ▷	3 38	
2961		4 22	Paleofarsalos ▷	2 43	
3041		5 56	Lianokladion ▷	1 05	
3122		9 18	Levadia ▷	23 25	
3164		9 56	Thive ▷	22 47	
3193		10 28	Inoi ▷	22 12	
3254		**11 35**	**Athénes** ▷	**21 00** (5)	224
1993	293	**9 30**	◁ **Beograd**	**19 10**	
2129		11 17	Svetozarevo ▷	17 06	
2237		12 56	Niš ▷	15 30	
2282		14 21	Bela Palanka ▷	14 28	
2310		14 59	Pirot ▷	13 59	
2335		15 30	Dimitrovgrad 🚉 (HEC/MEZ) ▷	13 32	
2361		17 38	Dragoman 🚉 (HEOr/OEZ)	13 37	
2407		**18 18**	**Sofia** ▷	**12 45**	
		18 50	◁ **Sofia**	**11 38**	
2493		19 53	◁ Kostenez		
2526		20 25	◁ Septemvri		
2575		21 16	◁ Plovdiv	9 27	
2658		22 28	◁ Dimitrovgrad	8 16	
2681		22 52	◁ Maritza	7 54	
2696		23 07	◁ Harmanli	7 39	
2724		0 34	◁ Svilengrad 🚉	6 25	
2745		0 54	Kapikule 🚉 ▷	6 05	
2763		2 08	Edirne ▷	4 43	
3041		**8 25**	**Istanbul** (Sirkeci) (6) ▷	**21 40**	292

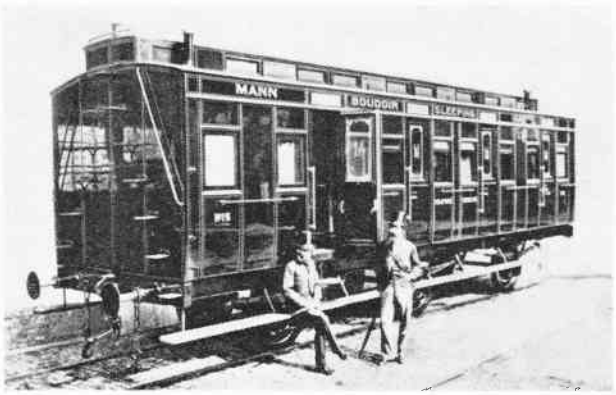
Den europæiske sovevognskøreplans plan over sovevognsløbene Paris-Istanbul og Paris-Athen i vinterkøreplanen 1976-77.

Athen (græsk liggevogn) og i Verona Alpenekspressens gennemgående vogne fra Puttgarten og München til Trieste. Her fik toget endelig en stor jugosalvisk togdel til Beograd.

Nedlæggelsen den 22. maj 1977 af »Direct-Orient« er i virkeligheden mere en formel konstatering af togets langsomme hensygning end omfattende en reel ændring. Udover at have mistet sit navn og sovevognene til Balkan, er der sket det, at toget er blevet »hugget over« i Venezia, således at ingen vogne fra Calais og Paris mere løber øst herfor, medens ingen vogne fra Balkan løber vest herfor. Den daglige jugoslaviske sovevogn løber nu mellem Beograd og Venezia. I retning mod Balkan løber toget i næsten samme plan som hidtil, syd for Beograd fuldstændigt efter samme plan og fortsat under navnene »Mamara-Express« og »Athenes-Express«. Også i modsat retning løber toget i nogenlunde samme plan, dog således, at der i Venezia er indbygget ca. 4 timers overgangstid til opsamling af de så hyppige store forsinkelser på Balkan. Ved begrænsningen af vognløbenes længde er opnået fordele med hensyn til vognenes renlighedstilstand undervejs, ligesom forsinkelser ikke vil genere i samme omfang som tidligere. Mellem Venezia og Beograd fører toget nu navnet »Marco Polo«. Der vil nu være liggevogn mellem Venezia og Sofia/Istanbul foruden til Athen som hidtil. »Tauern–Orient-Ekspress« fortsætter uændret, herunder med to ugentlige sovevognsforløb München–Athen. Også det andet daglige tog mellem Vesttyskland og Istanbul, »Istanbul-Express«, med sidde- og liggevogne fortsætter stort set uændret.

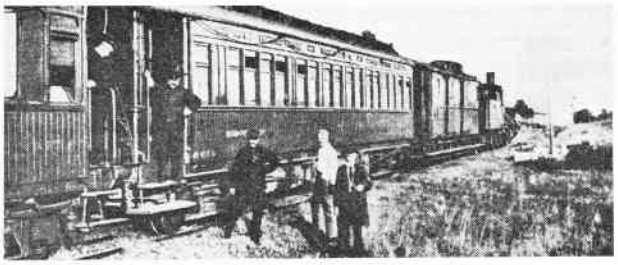
I påsken 1977 fik jeg lejlighed til at opleve en af de sidste sovevognsture til Istanbul. Efter bekvemme sove-

vognsrejser med CIWLT til Wien og derfra med jugoslavisk sovevogn ad Semmeringbanen – den første bane over Alperne, som Østrig byggede allerede i 1856 for over Graz, Marburg (Maribor) og Laibach (Ljubliana) at opnå forbindelse med landets havneby Triest – skete ankomsten en tidlig morgen til Beograd. Det skete blandt andre fjerntog næsten alle steder fra, herunder med talrige sovevogne, således hele seks sovevogne i toget fra Ljubliana. Imellem klokken 7 og 8 ekspederedes mod nord først en meget lang »Simplon-Express«, så »Hellas-Express« Athen–Dortmund, derpå »Meridan-Express« over Budapest–Praha–Berlin til Sassnitz med liggevogn til Malmø og endelig Beogradekspressen, som i nattens løb var kommet op til Beograd fra Bar ved Adriaterhavet ad den nybyggede jernbanestrækning gennem det meget uvejsomme terræn. Fra Beograd fortsatte toget over Graz og Passau til Hamburg. Så fulgte ekspeditionen af tog i sydgående retning. »Pushkin« fra Moskva, der kører med op til 8 sovevogne, ankom den dag med 6 sovevogne samt stor ungarsk togdel. En af togets velbesatte sovevogne gik den dag videre i Orientexpressystemet til Athen. Fra Triest fulgte nu »Direct–Orient-Express« med 17 vogne, heraf de fleste til Beograd. Mod Istanbul var der alene – og i strid med køreplanen – den annoncerede blå sovevogn med gammelt CIWLT nr. 3758. Den var bygget i 1932 i Birmingham i en serie på 25 vogne, upåklagelig indvendig og med dejlig gammel mahogniaptering. Efter omfattende rangeringer og håndomlæsning af megen post mellem de forskellige tog, kom vi af sted mod Istanbul med 7 kvarters forsinkelse.



En af de første sovevogne, der kom til at tilhøre det i 1876 startede Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL).

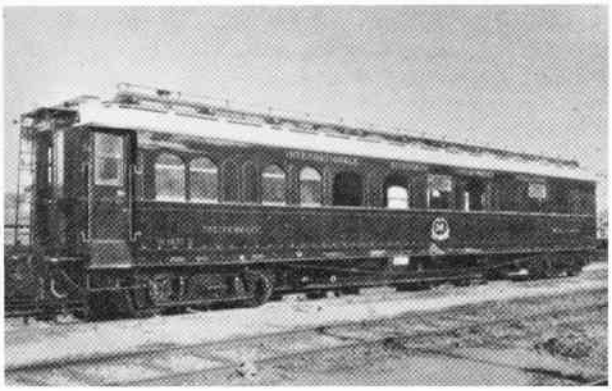
På turen gennem Jugoslavien sås langs den elektrificerede hovedstrækning, nord såvel som syd for Beograd, talrige damplokomotiver i tjeneste på sidebaner – og ikke blot for godstog. Efter rebroussement i Nis gik det med 2 diesellokomotiver for de 7 vogne gennem en snæver canyon i et uvejsomt bjergmassiv. Man mindedes fortidens diligencetransport på strækningen. Endnu i den jugoslaviske grænseby Dimitrovgrad – det tidligere Tzaribrod – indledtes den bulgarske indrejsekontrol, meget indgående for så vidt angår personkontrollen, men hurtig og høflig, næsten venlig. Derfra ad en stejl stigning med sneglefart trods kraftig bulgarsk diesellokomotiv til et kort ophold i Dragoman, hvor grænsekontrollen stod af med sin fangst blandt de rejsende. Fra banen sås grænsestationen for landevejstrafikken, præget af den store lastbiltrafik mellem Vesteuropa og olielandene i Mellemøsten. Efter Sofia med sin store, nye og smagfulde banegård, som tåler



Orient-Ekspressen ved den tyrkiske grænse, 1908.

sammenligning med de bedste lufthavnsbygninger, forløber banen efter nogen tids kørsel efterhånden på sletteland. Mod syd med en sneklædt bjergkæde mod Grækenland og mod nord med Balkanbjergene, som i vest-østgående retning næsten deler landet i to. Et af passene mod nord er Sipka-passet, kendt for en langvarig stillingskrig under den 1. balkankrig, som førte til, at Bulgarien med russisk hjælp blev selvstændigt i 1878. Fra togvinduet opleves et velfriseret land, præget af aktivitet i landbrug og industri. De ikke så få damplokomotiver i drift skal ifølge foreliggende oplysninger være væk inden udgangen af 1978. Det bulgarske jernbanevæsen forekommer som det jugoslaviske udmærket.

Og hvem var der så i sovevognen i Orient-ekspressen en dag i 1977 foruden en nysgerrig dansk familie? Tætbelagt var sovevognen ikke. Der var en tidligere amerikansk invasionssoldat med ledsagerske. I august 1944 var han hoppet i vandet fra sit landgangsfartøj på Normandiets kyst nær St. Mere-Eglise. Nu 14. besøg i Europa. Helt derhjemme i New York havde han hørt om togets nedlæggelse. Der var et østrigsk par interesseret i tyrkisk arkæologi, to yngre franske familier og et par ældre damer, men ingen sydøsteuropæere. Og så var der sovevognskonduktøren, som havde overtaget vognen i Venezia og efter et døgns tjeneste overlod den til sin tyrkiske kollega i Sofia. Født i Beograd og 38 år bag sig i kompagniets tjeste. Bortset fra en tid i Paris fra sidst i 1930'erne altid stationeret i Beograd. En beleven mand af den gamle skole, der foruden sit modersmål klarede sig på fransk, engelsk, tysk og græsk. Vemodig i anledning af forbindelsens nedlæggelse, som jo ville ramme ham. Han kunne fortælle om dengang »Le Simplone« kørte med 8 sovevogne og spisevogn, og om at Wagons-Lits under 2. verdenskrig havde kunnet opretholde forbindelse til Istanbul helt til august 1943. Hvad han sikkert også ville have kunnet berette om, var den ejendommelige situation, at



Spisevogn fra 1906 tilhørende CIWL.

Berlin- og Paris-sovevognene efter udbruddet af den 2. verdenskrig i 1939 fortsatte med at løbe i samme tog syd for Beograd. Det varede dog kun til Italiens indtræden i krigen mod Frankrig i sommeren 1940.

Passagen af grænsen sker nu direkte fra Bulgarien til Tyrkiet med bulgarsk trækkraft ad en omkring 1970 bygget ny strækning. Herved afkortes rejsetiden med flere timer. Jernbaneforholdene i området før da kunne give stof til en hel artikel. Grækerne hentede tidligere togene i det bulgarske Svilengrad og førte dem over græsk territorium til Edirne (tidligere Adrianopel) i Tyrkiet. Herfra tilbage til Grækenland og ned langs grænsefloden Meric til den græske grænsestation Pithion, hvor tyrkerne kom over efter toget.

Ved afgangen fra Edirne i den tidlige morgen spejdedes forgæves efter køreplanens spisevogn. Det viser sig, at det ikke bare er den dag, den mangler. Orient-ekspressen – eller mere formelt »Mamara-Express« er nu mindre end en skygge af gamle tiders tog. Bagpå er koblet 10 godsvogne i transit til Mellemøsten. Toget med sit diesellokomotiv gnaver sig efterhånden gennem det østlige Thrakien. Hastigheden er 25–70 km/t og skinnerne oftest ganske korte. Det kunne næsten have været blandet tog på Kerteminde-banen. Der standses eller bremses næsten helt ned ved alle stationer. Det synes uden grund, men signalsystemet bygger endnu oftest på en mand med flag i et skur ved indgangssporskifterne. På trods af at banen meldes overbelastet af transitgods mellem Vesteuropa og Mellemøsten ses kun få godstog. De er som stationssporene ikke lange. Der er god tid til at se på de mange storke i området, et sted endog en stor flok. Og endelig – med 5½ timers forsinkelse – ankommer toget så til Istanbul, byen med sin imponerende beliggenhed, sit menneskemylder, sine boliger af meget vekslende standard,

Sovevogn på den internationale banegård i Basel, 1952.

sine turistseværdigheder – og sine kulfyrede passagerdampere på Bosporus. På den anden side af strædet skimtes silhuetten af Haydarpasabanegården. For den, som har lyst, er man kun nået godt halvvejen til Teheran, endnu 3.061 km borte. Der går tog hver onsdag med 1. kl. iranske 4 køjes liggevogne og 2. kl. tyrkiske liggevogne. Koretid godt 3 døgn. Og så kan man derfra tage sovevognen hjem over Moskva.

For vi andre går den næste togrejse tilbage til Danmark, 3.240 km ad nærmeste vej.

DSB E 978 skænket til Fredericia af Tuborgfondet

DSB E 978 og E 994 ved drejeskiven på maskindepotet på Godsbanegården i København, 23. januar 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

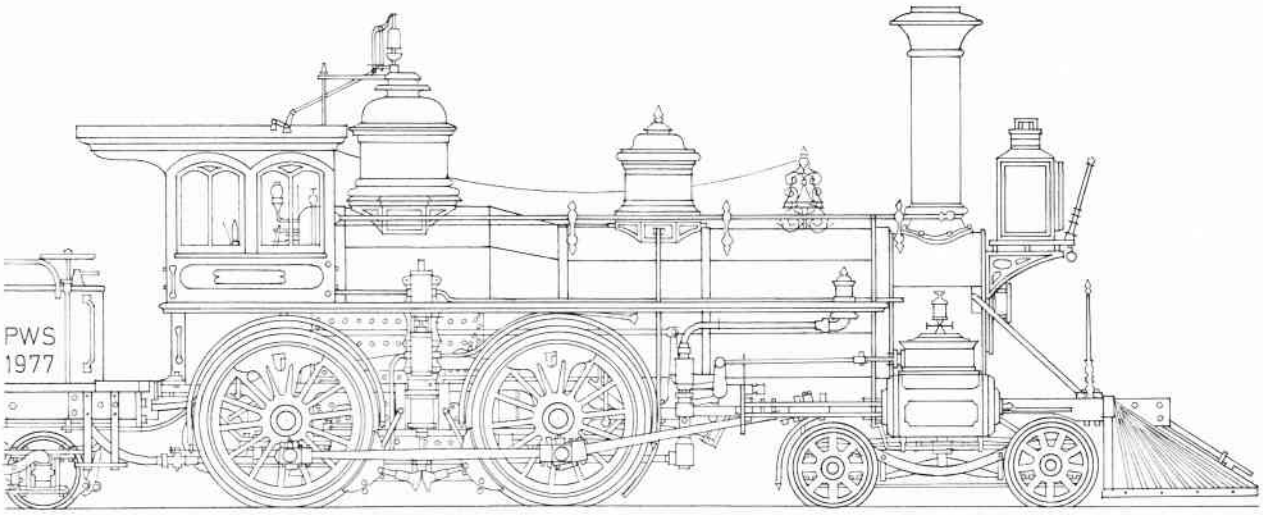
Lokomotivet E 978 er blevet købt af Tuborgfondet, der har skænket det til Fredericia. Prisen for DSB-lokomotivet, der blev bygget hos Frichs i Århus i 1943, var 30.000 kr.

Inden længe vil E 978 blive opstillet i Fredericia som et værdigt minde om de »goe gamle dage«.

Fredericia var det sidste sted, hvor der var stationeret E-maskiner, og E 978 har allerede indskrevet sig i historien ved sammen med E 994 at have fremført særtoget med Kong Frederik d. IX's bårefra København til Roskilde i 1972.

KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE

Af Povl Wind Skadhauge



Ikke mange slags damptrækkraft blev så udbredt i antal, tid og sted som American-typen. I England byggedes lokomotiver med dette hjularrangement endda så sent som i 1935, og i adskillige lande var der 4-4-0 maskiner i drift praktisk taget lige til damptidens afslutning. Men det er måske alligevel i sin klassiske amerikanske form som på tegningen, denne lokomotivtype især vil blive husket - med eller uden gnistfanger på skorstenen.

Tre slags navne

Det kendte ordsprog, der er sat som overskrift for denne artikel, passer i høj grad på damplokomotiver. Ganske på samme måde, som skibe gennem århundreder har fået egennavne og i de fleste tilfælde stadig får det, var det fra begyndelsen skik at give hvert enkelt lokomotiv sit eget navn. Efterhånden, som maskinernes antal voksede, blev det af praktiske grunde nødvendigt at afløse navnene med numre og/eller andre systematiske betegnelser. Men navngivningsskikken gik aldrig helt af brug; i Storbritannien var den endnu en levende tradition, da det sidste britiske damplokomotiv til hjemmemarkedet blev bygget 1960 og fik det både velklingende og træffende navn Evening Star = Aftenstjernen.

Ved siden af egennavnene har der i mange tilfælde været brugt navne til at betegne bestemte lokomotivklasser med. I den foreliggende sammenhæng skal klasse forstås på samme måde som det engelske class, det tyske Baureihe (BR) eller herhjemme litra (= bogstav): en gruppe af maskiner, der ganske vist kan opvise indbyrdes variationer, men som i princippet er identiske, fordi de er bygget efter de samme hovedtegninger.

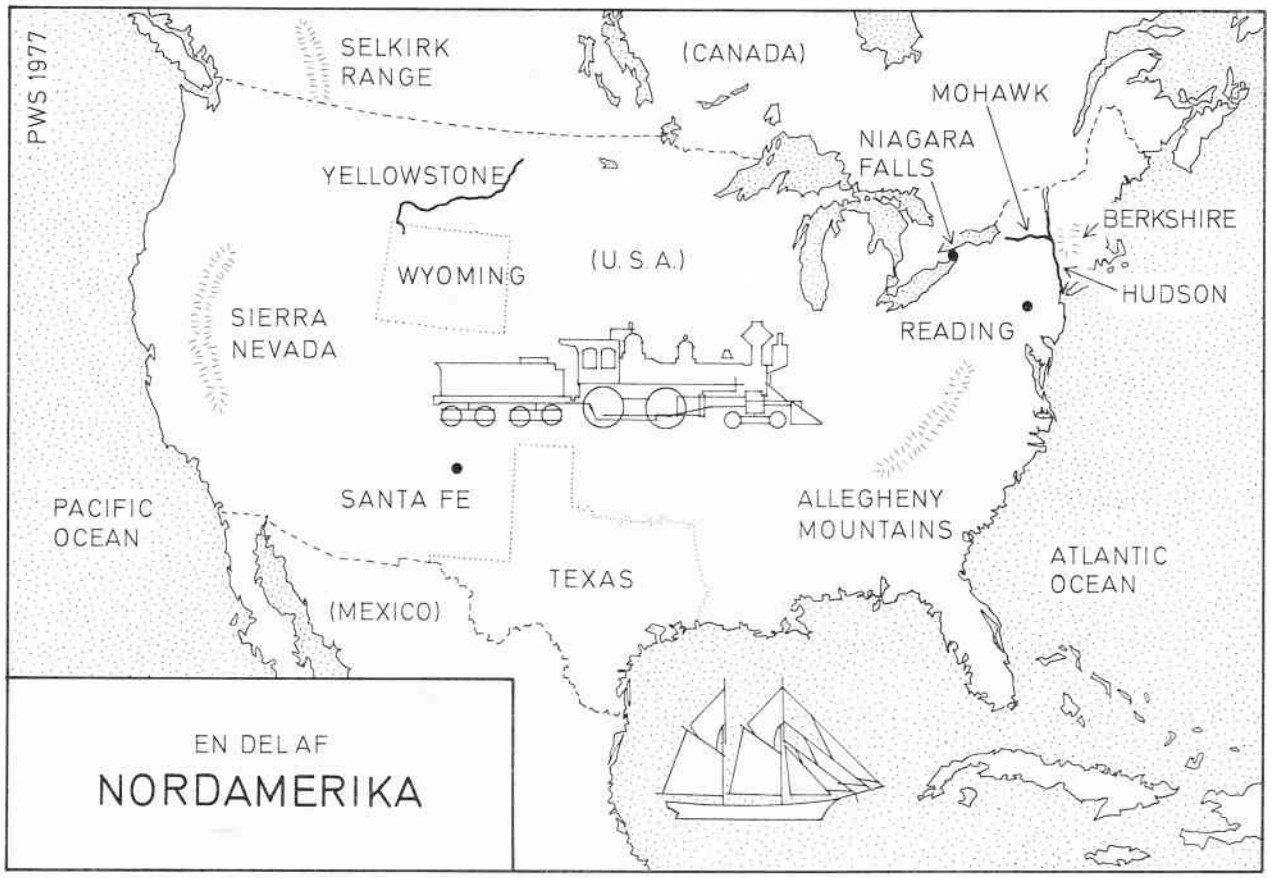
Ud over egennavne og klassenavne forekom også typenavne. I forhold til klasse bruges type her som et overordnet begreb, hvilket måske lettest forklares ved et eksempel: DSB litra A, K og C udgjorde tre forskellige klasser, men tilhørte i henseende til hjularrangement samme type. Denne havde/har et bestemt navn (American), og på tilsvarende måde er et stort antal af de til damplokomotiver benyttede hjularrangementer betegnet ved et eller andet navn. Men typenavne kunne også referere til andre væsentlige karakteristika ved maskinerne, og billedet gøres endnu mere broget ved, at der kan konstateres en flydende grænse mellem klassenavne og typenavne. Hvor der fx af en type kun er bygget en enkelt klasse, og klassen har fået navn, er dette på en gang klassenavn og typenavn.

Emne og hensigt

Af de tre slags navne er det først og fremmest, omend ikke udelukkende, typenavnene, det drejer sig om i denne artikel. (Måske kan der en anden gang blive lejlighed til at se nærmere på egennavne og klassenavne, mellem hvilke der for resten også er en noget usikker grænse.)

Med et lidt firkantet udtryk kan man sige, at typenavne er noget, man tit støder på, men sjældent får noget at vide om. I jernbanebøger ses ikke sjældent lokomotivtypeoversigter omfattende et i forhold til emnekredsen i øvrigt passende udvalg med kodebetegnelser i et eller flere systemer – samt typenavne. Men forklaring på dem mangler, og da mange af disse navne netop rummer en stærk appel til den romantiske side af fantasien, mens andre måske nærmest virker lidt mystiske, kan det derfor være nærliggende at søge opklaret, hvad typenavnene hentyder til, og så vidt muligt også, under hvilke omstændigheder de har fået deres specielle betydning.

Det er det, som er forsøgt her. Det bør understreges, at primært kildemateriale i følge sagens natur ikke har været til rådighed, og at »jagten« er foregået inden for et udvalg af overvejende udenlandsk, især engelsk og amerikansk jernbanelitteratur foruden nogle ordbøger. Resultatet kan næppe undgå at bære præg heraf, så meget mere som uoverensstemmelser hyppigt forekommer, og det kan være svært at vurdere, hvilke informationer der er korrekte. Det



På kortskitsen herover er afmærket nogle lokaliteter, hvis navne enten direkte eller indirekte (ved at de indgik i jernbaneselskabers betegnelser) er blevet damplokomotiv-typenavne. Denne særlige form for geografi indbefatter både bjergkæder, have, floder, byer og lande, men et tilsvarende kort over resten af verden ville til gengæld være sparsomt besat.

har desværre ikke været muligt at finde svar på alle relevante spørgsmål og ville i øvrigt være forbavsende, hvis der ikke blandt Jernbanens læsere er nogle, som kan supplere og/eller korrigere de oplysninger, der her bringes frem. Det er forfatterens håb, at disse læsere vil komme med selvstændige indlæg eller blot til redaktionen sende deres notater, som så måske kunne udgøre grundlaget for en senere, opfølgende artikel til sikring af, at emnet får en passende afrundet behandling.

Damplokomotiv-typenavne i almindelighed –

Visse typenavne ser ud til at være valgt med omhu, mens andre snarere skylder tilfældigheder deres tilblivelse. Nogle er ganske officielle og er bevidst udnyttet i PR-arbejdet for de pågældende jernbaneselskaber. Andre synes at være af mere folkelig oprindelse, og blandt dem findes nogle, der nærmest må betegnes som øgenavne.

Navnene stammer fra en række forskellige områder. De kan være taget fra geografiske lokaliteter, enten direkte eller indirekte (ved først at indgå i navnet på det jernbaneselskab, der introducerede typen). De kan hentyde til lokomotivets udseende eller være beskrivende i forhold til dets funktion og/eller hjularrangement. Det kan også være personnavne, der er overført – i flere af disse tilfælde drejer det sig om mænd, der opfandt, konstruerede eller byggede bestemte lokomotivtyper. Og der er yderligere nogle muligheder.

I hvilken grad de forskellige typenavne har vundet udbredelse, er vanskelig at sige. Mens enkelte, som fx Pacific eller Mikado, ser ud til at have været anvendt i bred almindelighed verden over, er der andre, der bare har været benyttet i få lande eller et enkelt og nogle typenavne er faktisk kun brugt af et enkelt jernbaneselskab (det er bl. a. her, man nærmer sig grænsen til klassenavnene), somme tider i konkurrence med andre selskabers navne for samme type.

– og i særdeleshed

I den følgende gennemgang af de enkelte typenavne er leksikonformen valgt med henblik på at give artiklen en vis værdi som »håndbog«, og med samme formål er der i de fleste tilfælde ud over den direkte navneforklaring tilføjet noter af forskellig art. Udvalget af de oplysninger, der gives, beror naturligvis på et subjektivt skøn over, hvad der primært kan være af interesse at medtage inden for den begrænsede ramme, og vil derfor altid kunne diskuteres.

Efter nogen overvejelse er det med hensyn til hjularrangementer anset for praktisk at referere både til den herhjemme sædvanligt anvendte kode og til Whyte-systemet, som bl. a. brugtes i England og Nordamerika, idet den betydeligste del af typenavnene jo er af engelsk eller – især – amerikansk oprindelse. Systemernes struktur forudsættes bekendt, og man vil erindre sig, at det til grund

DANSK JERNBANE-KLUB
Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961 **NR. 3. 1977**

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

Formand:
Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:
Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind,
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:
Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:
Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Sydjylland:
Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

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

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

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

Medlemskontingent for året 1977:
Ordinære medlemmer ..... kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1977) kr. 40,00
Optagelsesgebyr ..... kr. 5,00

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

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være sekretariatet i hænde
mandag den 10. juli 1977.

MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 14. september 1977 afholdes sæsonens første medlemsmøde: »Det oplevede jeg i sommer«, hvor medlemmerne er velkomne med film og lysbilleder fra sommerens opleevlser. Nærmere om tid og sted i næste nummer af »Jernbanen«.

NYT FRA AFDELINGERNE

Limfjordsbanen

Der køres i år således: Aalborg Spor 0 afg. 14.00 hver søndag fra 19/6–7/8 incl. Turen varer ca. 1½ time.

Billetpris:

Voksne kr. 12,00
Børn kr. 7,00

Dansk Jernbane-Klub har fra K. B. Thomsen modtaget hans fars skinnecykel, som er blevet fundet i et grisehus.

Den adskiller sig fra almindelige skinnecykler ved at have usædvanligt store hjul. Den gik under navnet »Jacob« og blev bygget i 1920 af smed Jacobsen i Godthåb, Jylland. Det er et herligt køretøj, som vi vil restaurere og anbringe på vort museum.

Hedetoft.

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplan: 29/5–14/8 1977
Søn- og helligdage

		M	P	M	P	M
Tog.nr.		12	14	16	18	20
Mariager:	afg.	12.10	13.30	14.35	16.00	17.00
True:	ank.	12.34	13.54	14.59	16.24	17.24
True:	afg.	12.35	13.55	15.05	16.25	17.30
V. Tørslev:	afg.	12.45	14.05	15.15	16.35	17.40
Handest:	ank.	13.00	14.20	15.30	16.50	17.55

		M	M	P	M	P
Tog.nr.		11	13	15	17	19
Handest:	afg.	10.45	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev:	afg.	11.00	13.40	14.55	16.10	17.20
True:	ank.	11.09	13.49	15.04	16.19	17.29
True:	afg.	11.10	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager:	ank.	11.35	14.20	15.30	16.50	17.55

M = motortog. – P = damptog.

Tog nr. 14, 18, 15 og 19 fremføres som motortog 30/5, 5/6, 19/6 og 7/8.

Togene 15, 16, 17 og 18 kører endvidere mellem Mariager og True på lørdage i juli måned. På disse dage fremføres togene som motortog.

Billetpriser:	Enkelt	Retur
Mariager–Handest	6,00 kr.	12,00 kr.

Børn (4–12 år): Halv pris.
Barnevogne og cykler medtages gratis i alle tog.

★

Følgende arbejder er i vinterens løb udført/vil blive udført:

HV 3. Som forberedelse til etablering af dampvarme er der nu lavet rørforbindelse og koblinger. Dampudtaget til dynamo og dampvarme er fælles. Da dynamoen arbejder ved et tryk på 12 atm. og dampvarmen kun benytter 3 atm. tryk, skal der indbygges en reduktionsventil, hvilket endnu mangler.

Pladebeklædningen over kraftdamprørerene ved røgkammeret er udskiftet.

VNJ C 25. Vognkassen er renset af for gammel lak og vil blive lakeret, så vognen vil fremtræde lige så smuk som AHB C 45. Den gamle lak sad så godt fast, at det var nødvendigt at brænde den af, inden slibningen kunne begynde.

Forskellige vinkeljernsafstivninger på vangerne under endeperronerne har måttet fornyes på grund af rusttæring. Plankerne på endeperronerne er blevet fornyede og jernpladerne på den ene endeperrons rækværk er ved at blive udskiftet. Hjulene er drejet af, og kokskassen til fyret er ved at blive repareret.

ABH C 45 havde efter APB's sædvane korte puffer, hvilket bevirkede, at vognen ikke kunne kobles tilstrækkeligt tæt sammen med andre vogne. Vognen har nu fået nye puffer af normal længde.

TFJ C 7 er ved at få udvekslet puffer. DSB CR 3622 er godkendt til kørsel på DSB.

★

Tyveri fra MHVJ:

I påsken måtte vi beklageligvis konstatere, at der havde været ubudne gæster i vor personvogn SB B 11. Vognen er en sidegangsvogn med to 1. kl. og tre 3. kl. kupeer, og den har i vinter stået i den gamle personvognsrist i Randers. Fra 1. kl. kupeerne er stjålet alle 4 bagagenet med ophæng (længde af hvert bagagenet: 180 cm), alle askebægre samt fra 3. kl. kupeerne et par læderbetrukne armlæn. Tyveriet er sket i ugen før påske af en person, der har været i besiddelse af en kupénøgle.

MHVJ's driftsudvalg har udsat en dusør på 100 kr. for tilvejebringelse af de stjålne effekter og en dusør på 500 kr. for tilvejebringelse af de stjålne effekter samt afslø-ring af tyven. Henvendelse til MHVJ's driftsbestyrer: **S. P. Laursen, Falkevej 7, 8900 Randers, tlf. (06) 42 65 84.**

Hvis det ønskes, vil der blive ydet fuld diskretion overfor anmelderen.

OLJ

Museumsbanen
MARIBO – BANDHOLM

Køreplan:

På søndage i tiden 29. maj til 28. august 1977 køres:

		P 451	P 453	P 457	P 461
Bandholm H.	an	10.41	12.11	14.41	16.11
Maribo	af	10.15	11.45	14.15	15.45

		P 452	P 454	P 458	P 462
Bandholm H.	af	10.50	12.20	14.50	16.20
Maribo	an	11.32	13.02	15.32	17.02

★

På lørdage i tiden 25. juni til 27. august køres togene 553/554, 557/558, 561/562 og på torsdage i tiden 7. juli til 28. juli køres togene 55/56 og 59/60.

		P 553	P 557	P 561	P 55	P 59
Maribo	af	11.45	14.15	15.45	13.50	15.15
Bandholm H.	an	12.11	14.41	16.11	14.16	15.41

		P 554	P 558	P 562	P 56	P 60
Bandholm H.	af	12.20	14.50	16.20	14.25	15.50
Maribo	an	13.02	15.32	17.02	15.02	16.27

Billetpriser:

Enkelt	voksne: kr. 7,00	børn: kr. 3,50
Dobbelt .	voksne: kr. 10,00	børn: kr. 5,00

Familiebilletter (2 voksne og max. 4 børn): kr. 25,00.

Tilkøb til 1. klasse: Enkelt kr. 2,00, dobbelt kr. 3,00 pr. person.

★

Berigtigelse

Fra forskellig side er jeg blevet gjort opmærksom på, at der har indsneget sig en fejl i referatet for den ekstraordinære generalforsamling i »Jernbanen« nr. 1/77 side B .2

Den i referatet ad § 4 nævnte overgangsbestemmelse bortfaldt efter indsigelse fra et medlem, da den måtte anses for overflødig, hvilket er blevet bekræftet af dirigenten.

Fejlen beklages.

Finn Beyer Paulsen.

Afholdt fyrbøderprøve

Fredag den 22. april afholdes på Metalindustriens Fagskole i Ballerup mundtlig prøve til kedelpasserprøven for veteranjernbanepersonel.

Idet vi retter en tak til fagskolen ved hr. Børge Eliasen for husly og en tak til censor hr. fabriksinspektør V. Bindslev, kan vi meddele, at flg. fra Dansk Jernbane-Klub bestod prøven:

MHVJ: Steen Larsen, Leif Gaml, Mogels Bech, Dan Søndergaard Larsen.

MBJ: Carsten Madsen, Jens Halck, Finn H. Madsen, Erik Christensen, Henrik Andersen, Aage Lund, Stig Kaspersen, Mogens Hansen, Finn Frederiksen, Benny Nielsen, Eigil Neergaard og Bo Starup.

Hedetoft.

SALGSafdelingen

DJK's bogserie

Nedenfor vil De finde en liste over de DJK-bøgerä der endnu kan erhverves gennem foreningens salgsafdeling:

11.	Nakskov–Kragenæs Jernbane 1915–1965 ..	kr. 15,00
23.	Hjørring–Hørby Banen (kun få eksempl.) ..	kr. 27,00
29.	Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre	kr. 50,00
30.	Altona–Kiel Jernbane 1844–1964	kr. 20,00
31.	Horsens–Tørring Banen	kr. 30,00
32.	Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane 1897–1947	kr .50,00
33.	Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane 1947–1972	kr. 25,00
34.	Hillerød–Frederiksvær—Hundested Jernbane, III del (rullende materiel m. v.)	kr. 27,00
35.	Odsherreds Jernbane 1899–1974 (meget få eksempl.)	kr. 55,00
36.	Lollandsbanen 1874 – 1. juli – 1974	kr. 85,00
37.	Næstved–Præstø–Mern Banen (2. udgave) .	kr. 58,00
38.	Nærumbanen 1900–1975	kr. 78,00
39.	Hornbækbanen 1906–1916–1976	kr. 65,00
40.	Høng–Tølløse Jernbane 1901–1976	kr. 75,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse,** sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,50 kr. for nr. 27, 29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr. 36 og 38–40 3,50 kr. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 6,00 kr.

Af andre bøger kan nævnes:

Motormateriel, bind 1, Triangelvognene	kr. 103,00
Tisvildebanen af P. Thomassen	kr. 20,50
Lundtoftebanen af P. Thomassen	kr. 17,00
Kystbanen 1897–1972 af P. Thomassen	kr. 75,00
DSB's sikkerhedsreglement, SR 1975	kr. 103,00

For de sidstnævnte bøger er beløbene incl. porto.

Nyheder

Midtbanen af P. Thomassen. Atter dukker P. Thomassen op med en bog om en statsbanestrækning. Bogens 144 sider med ca. 120 illustrationer er et værdifuldt materiale og Midtbanens opståen, anlæg og skæbne. Det politiske spil om banens fuldførelse fra Frederikssund til Hillrød og nedlæggelsen kan godt give stof til eftertanke! Køb denne bog gennem Salgsafdelingen og tog den med på sommerferie. Pris: kr. 79,– + porto 3,50 kr.

DSB tjenestekøreplan 1976/77. Tjenestekøreplanen fra afvigte køreplansperiode kan nu erhverves for kr. 25,– + 5,– i porto.

Tillæg til DSB DRM 1 og DRM 2, april 1977. For medlemmer, der har købt DRM 1 og DRM 2 gennem Salgsafdelingen kan tillæg 1977 erhverves ved indsendelse af kr. 2,– i frimærker pr. tillæg.

Retteslesblade til DSB SR 1975. Man er nu nået til rettelsesblad nr. 127. Har De købt DSB SR 1975 gennem Salgsafdelingen kan De få rettelsesblade ved indsendelse af kr. 1,50 i frimærker. Husk at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

★

Vi gør opmærksom på, at Salgsafdelingen er flyttet. Bestillinger sker ved indsættelse af de ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.**

Husk at skrive på talon til modtager, hvilke varer, der ønskes.

OCMP.

Udflugtsafdelingen planlægger for tiden en udflugt til »Anten–Gräfsnäs Järnväg«, den 11 km lange museumsjernbane, der ligger ca. 10 km nordvest for Allingsås. Sæt allerede nu kryds ud for søndag den 4. september i kalenderen – nærmere detaljer (og kort tilmeldingsvarsel) i næsten nummer af »Jernbanen«.

Love for Dansk Jernbane-Klub

§ 1. Foreningens navn er »Dansk Jernbane-Klub«.

Foreningen, der har hovedsæde i København, er stiftet den 15. januar 1961 og henvender sig til alle jernbaneinteresserede. Dens formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift.

Formålet søges fremmet bl. a. ved afholdelse af møder og udflugter, samt ved oprettelse af et arkiv og udsendelse af foreningens medlemsblad og andre publikationer.

Foreningen vil arbejde for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse. Materiellet kan især anvendes på særlige veteranbaner.

Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger og institutioner, hvor et sådant samarbejde kan fremme foreningens formål.

§ 2. Begæring om optagelse i foreningen sker til bestyrelsen, der tager stilling til, om den pågældende kan optages i foreningen.

Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen.

Foreningen kan udnævne æresmedlemmer.

Et medlem, der ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen.

Bestyrelsen kan udelukke et medlem, hvis handlemåde efter bestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indanke spørgsmålet for den ordinære generalforsamling.

§ 3. Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed, afholdes hvert år i en week-end i marts eller april måned efter indkaldelse, der skal tilsendes medlemmer senest 2 måneder før generalforsamlingen.

Indkaldelsen skal indeholde oplysning om, hvilke medlemmer af bestyrelsen m. v., der er på valg.

Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal være medlemmerne i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr for det følgende kalenderår, jævnfør § 5, hvorom bestyrelsens forslag skal være medlemmerne i hænde sammen med regnskabet.
5. Valg af medlemmer til bestyrelse m. v. i henhold til § 4.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen. Sådanne forslag skal bekendtgøres for medlemmerne senest 7 dage før generalforsamlingen.

Bestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling inden 3 måneder, når mindst 25 stemmeberettigede medlemmer begærer dette, og kan gøre det, når den finder det nødvendigt. Indkaldelsen skal i begge tilfælde tilsendes medlemmerne senest 1 måned før.

Vedtagelser på ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger kræver simpelt flertal blandt de fremmødte.

§ 4. Bestyrelsen består af en formand, en næstformand og 5 medlemmer valgt af generalforsamlingen samt 1 medlem for hver lokalafdeling, valgt af lokalafdelingens generalforsamling. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter. Endvidere vælger lokalafdelingerne 1 personlig suppleant for hvert medlem, valgt af lokalafdelingerne.

Formanden og den på generalforsamlingen valgte øvrige bestyrelse, revisorer og suppleanter vælges for 2 år, således at formanden og 3 af bestyrelsens medlemmer, 1 suppleant, 1 revisor og 1 revisorsuppleant afgår i lige årstal; næstformanden og de øvrige i ulige årstal. Medlemmer, valgt af lokalafdelingerne, samt deres personlige suppleanter, afgår hvert år.

De personer, indenfor hver kategori, der opnår størst stemmetal ved generalforsamlingen anses for valgt.

Bestyrelsen fordeler hvervene indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder indenfor foreningens formål.

Ingen forpligtelse kan påtages og ingen udgift afholdes uden bemyndigelse fra bestyrelsen.

For forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.

§ 5. Regnskabsåret går fra 1. oktober til 30. september. Medlemskontingentet gælder for et kalenderår, således at samtlige tilmeldte medlemmer pr. 30. september bidrager med ¾ af deres kontingent til det den dag afsluttende regnskabsår og ¼ til det følgende regnskabsår.

§ 6. Der kan med generalforsamlingens godkendelse oprettes lokalafdelinger, der har til formål at øge møde- og udflugtsvirksomheden i et geografisk afgrænset område.

Bestyrelsen kan oprette grupper, der varetager den daglige drift af de af foreningen drevne veteranbaner og grupper, der ønsker at påtage sig bestemte opgaver indenfor foreningen.

De nærmere regler for lokalafdelingers og gruppers oprettelse, ledelse, drift og økonomi fastsættes af bestyrelsen.

Bestyrelsen, tre repræsentanter fra hver veteranbanegruppe samt 1 repræsentant for hver lokalafdeling og gruppe danner et samarbejdsudvalg. Dette indkaldes af bestyrelsen mindst 2 gange årligt, én gang i forbindelse med generalforsamlingen og én gang i oktober eller november måned. På møderne fastlægges retningslinierne for foreningsvirksomheden inden for de i stk. 1 og 2 nævnte områder.

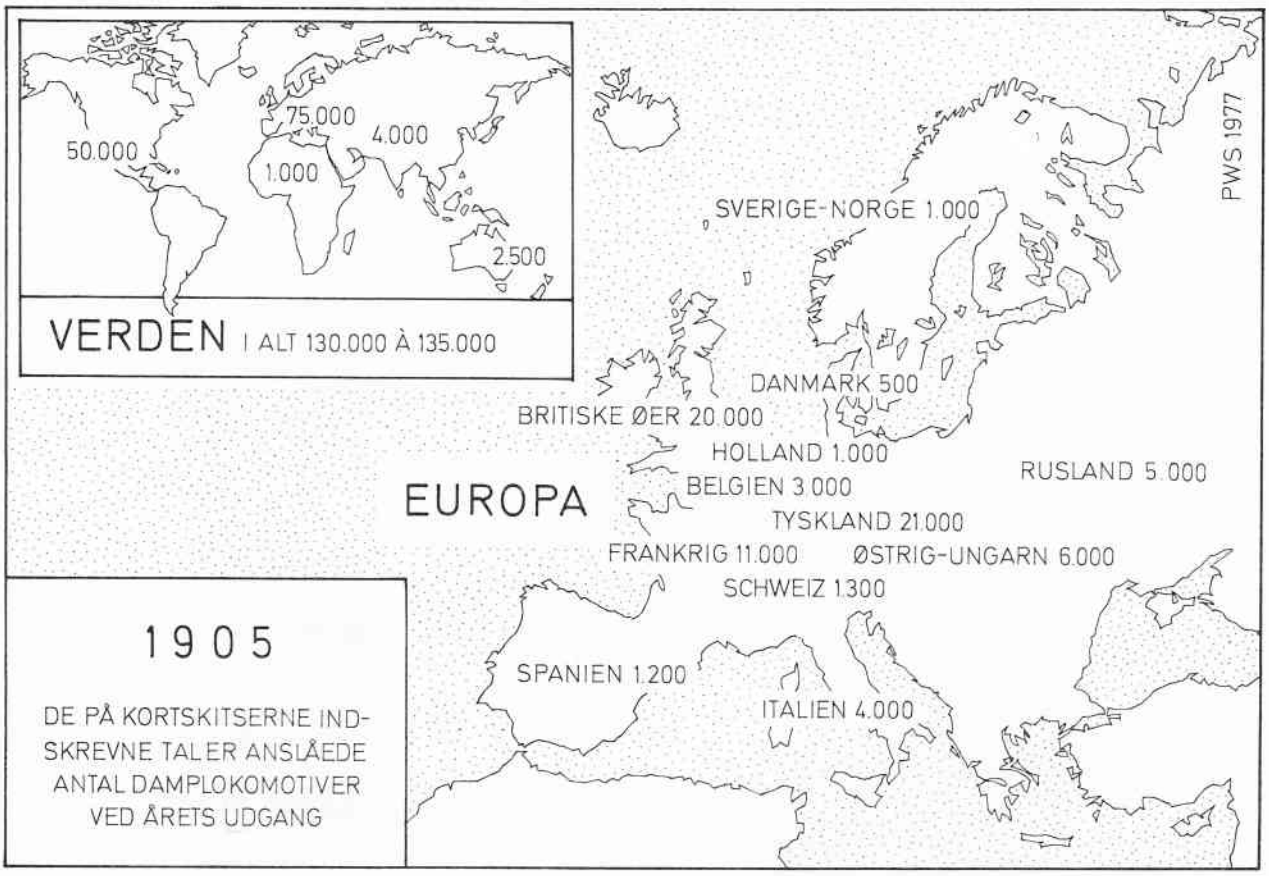
Af de tre repræsentanter for hver af de af foreningens drevne veteranbaner er den ene banens driftsbestyrer, der udpeges af bestyrelsen efter lokal indstilling.

Repræsentanterne for lokalafdelinger og grupper til samarbejdsudvalget vælges i øvrigt af disse.

§ 7. Forslag til lovændringer eller til foreningens opløsning skal vedtages på en generalforsamling og yderligere bekræftes på en ny generalforsamling, der skal afholdes inden 3 måneder.

★

Vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling den 23. februar 1977.



Tallene er taget fra det tyske Meyers konversationsleksikon fra 1906. Formålet med at bringe dem er dels at knytte et størrelsesbegreb til de i forbindelse med forskellige lokomotivtyper opgivne antal og dels at forklare, hvorfor det hyppigst er USA og Europa, der omtales i teksten. Til årstallet 1905 kan bemærkes, at det falder nogenlunde midt i damplokomotivets epoke. På den tid havde verdens største lokomotivfabrik, Baldwin Locomotive Works i Philadelphia, Pennsylvania, USA, en årsproduktion på ca. 2000 maskiner.

liggende tyske begreb er Achsfolge = akselrækkefølge, mens det tilsvarende engelske er wheel arrangement = hjularrangement. – Somme tider bruges på dansk ordet hjulstilling, men giver det egentlig ikke let forkerte associationer?

Af pladsmæssige grunde er omfanget af de små fordringsløse, meget forenklede »leksikontegninger« som hovedregel indskrænket til de mere specielle felter, hvor selv en primitiv tegning kan tænkes at være af betydning for opfattelsen. Det samlede indtryk af illustrationerne er derfor på ingen måde repræsentativt for begrebet damplokomotiv. Men den foretagne begrænsning kan næppe være til synderlig ulempe, eftersom det netop er det mere velkendte, der er udeladt.

Udtrykket tanklokomotiv er med forsæt anvendt i stedet for tenderlokomotiv. Af forkortelser er kun brugt sådanne, som det i almindelighed må antages, at Jernbanens læsere er fortrolige med. Endelig bør det bemærkes, at fremstillingen langt fra er udtømmende med hensyn til hjularrangementer, idet en del af disse ikke har haft navn – og i øvrigt er antallet af leddelte typevarianter større, end man umiddelbart forestiller sig.

LEKSIKON

Adriatic: 1C2 = 2–6–4. Adriatic Sea = Adriaterhavet. Navnet har muligvis noget at gøre med den italienske Adriaterhavsbane, nu en del af FS. Typen har været vidt udbredt som tanklokomotiv i Europa, dansk eksempel: DSB litra S. Kendes også fra USA, hvor tanklokomotiver ellers var ret sjældne. Philadelphia & Reading Railroad Company brugte fx fra 1903 2–6–4 maskiner til forstadstrafik Reading Terminal – Chestnut Hill. Disse maskiner havde ikke som almindeligt i Europa sidetanke, men derimod en stor bagtank.

Allan, se Buddicom.

Allegheny: 1CC3 = 2–6–6–6 »uægte« Mallet. Navnet hentyder til Allegheny-bjergene, som er en del af Appalacherne og danner den naturlige grænse mellem Virginia og West Virginia. Typen blev nemlig bygget til Chesapeake & Ohio Railway 1941–49 til brug især på strækningen mellem Clifton Forge i Virginia og Hinton i West Virginia.

American: 2B = 4–4–0. Navnet refererer til, at dette hjularrangement opstod i Nordamerika og hurtigt blev den almindeligste type i USA og senere Canada. Det var simpelthen den amerikanske type, the American Type. Allerede i 1836 havde Henry Campbell for Philadelphia, Germantown & Norristown Railroad i Pennsylvania bygget en 4–4–0 maskine. Men denne havde udvendige rammer og indvendige cylindre og blev som type snarere stamfader til visse engelske og franske lokomotiver. Det første »rigtige« American-lokomotiv var »Philadelphia« bygget af William Norris 1943 med stangrammer og udvendige cy-

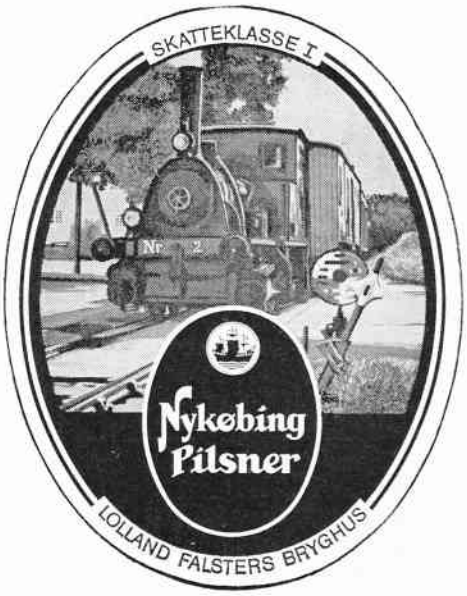
ØSTER TOREBY FLISEFABRIK

v/ Egon Rasmussen

Linde Allé 32 – Tlf. (03) 85 21 02

Alt i havefliser – Knækfliser – Plantesten – Ø/T sten

Da ejeren selv fabrikerer, er det til de rigtige priser



FUGLE – FISK – DYR

Fuglebure Frø	Akvarier Planter

BOGENA – kraft- og opmadningsfoder

ALT TIL HUNDE OG KATTE

På gensyn i

AMIGOS

jernbanegade 39

4800 nykøbing fl. - tlf. 03–85 30 50

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

Man møder altid venner og bekendte i

Restaurant Høstakken

v/ Ole Johansen

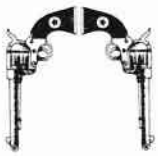
Vesterbrogade 23

Maribo

Tlf. (03) 88 23 51

Husk vor hyggelige

Gårdhave Restaurant



ELLENS RANCH

Baltic's Western Saloon

Nykøbing F . Tlf. (03) 85 61 41

Byens nyeste restaurant holdt i gammel Western Style, hvor værtsparret selv hygger om gæsterne

Velkommen hos Ellen og Leif

lindre. I USA blev American-typen dominerende til helt hen i 1880erne, og de sidste af denne art byggede Pennsylvania Railroad i 1905. I Europa var treakslede lokomotiver jo almindeligst i de første ret mange år, og hjularrangementet 4–4–0 slog an langt senere end i den nye verden. I England var der ganske vist bygget nogle af typen så tidligt som i 1850erne, men til eksport, fx til Sydamerika, og de første til brug i Storbritannien ventede til 1871 (et af dem førte det tog, der styrtede ned med Tay-broen i 1879). Senere skulle 4–4–0 (som regel med indvendige cylindre) blive en nærmest national britisk type til passagertog, og så sent som i 1930–35 anskaffede Southern Railway 40 særdeles kraftige American-maskiner (School-klassen). Men også i mange andre lande byggede og anvendte man typen meget. Danske eksempler: DSB litra A, K og C samt adskillige privatbanemaskiner. 2B-tanklokomotiver er forekommet, men i almindelighed havde 2B-lokomotiver særskilt tender.

Articulated er det engelske ord for leddelt og har altså, også hvad lokomotiver angår, en meget bred betydning. Mere specielt er udtrykket brugt i Nordamerika om »uægte« Mallet-lokomotiver, se Mallet.

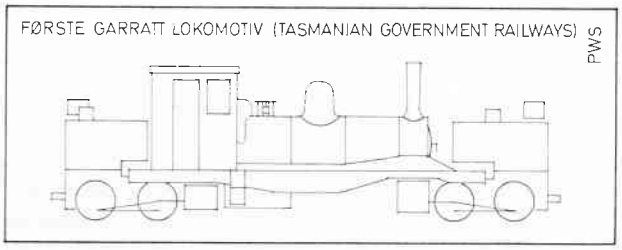
Atlantic: 2B1 = 4–4–2. Atlantic Ocean = Atlanterhavet. Typenavnet kommer af, at de første lokomotiver med dette hjularrangement byggedes til Atlantic Coast Line (USA) i 1894 eller 95. Typen kan betragtes som et American-lokomotiv tilføjet en bagløber, hvorved det blev muligt at placere en stor, bred fyrkasse bagved de koblede hjul. Atlantic-typen fik en hurtig opblomstring både i Amerika og Europa og var ofte bygget med compound-maskineri under en eller anden form. I det østlige USA fortsatte Pennsylvania Railroad udviklingen af Atlantic-maskiner frem til 1914, hvor man sluttede med E6-klassen, der udgjordes af de kraftigste (2448 IHK) lokomotiver med kun to koblede hjulsæt, der nogensinde er bygget. Men de fleste steder indskrænkede bygningen af Atlantic-typen sig til det første årti af det 20. århundrede. Rene undtagelser fra denne regel var 4 strømliniede, oliefyrede lokomotiver, som Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad lod bygge i 1935 til Hiawatha-eksprestogene mellem Chicago og St. Paul/Minneapolis (oftest omtalt som the Twin Cities = Tvillingebyerne). Dansk eksempel: DSB litra P fra 1907, af hvilke nogle eksemplarer muligvis var de sidste i drift værende Atlantic-maskiner i hele verden. – Tanklokomotiver 4–4–2 var ikke så almindelige. De fandtes dog fx i England, men var ikke Atlantic-maskiner i egentlig forstand.

Back-to-front betyder egentlig bag til for, altså omvendt eller modsat. Udtrykket, som ikke ligefrem er standardengelsk, er tilsyneladende kun brugt lejlighedsvis. Meningen er den samme som cab-ahead, se dette.

Baltic: 2C2 = 4–6–4. Baltic Sea = Østersøen. Udtrykket anvendtes især i England, hvor man byggede en del tanklokomotiver med dette hjularrangement, der principielt er det samme som Hudson. Men typenavnet skal være kommet fra fastlandet, idet Gaston du Bousquet i 1910 for det franske Nordbaneselskab udviklede to eksperimental-lokomotiver (med særskilt tender) til fremføring af Nordekspressen og derfor opkaldte dem efter Østersøen (på fransk le Baltique).

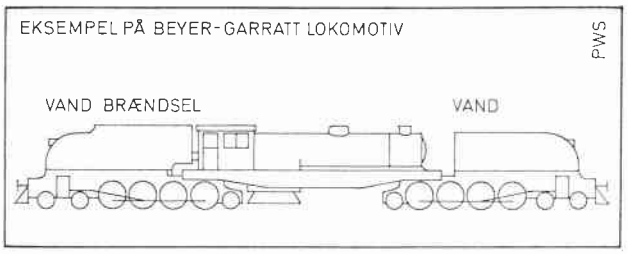
Berkshire eller (i slang) **Berk:** 1D2 = 2–8–4. Første lokomotiv med dette hjularrangement byggede den amerikanske lokomotivfabrik Lima i 1925 for egen regning som eksperimentalmaskine. Blev bl. a. prøvet af Boston & Albany Railroad, hvis hovedrute gik over bjergkæden Berkshire Hills (også kaldet the Berkshires), der hører til Appalacherne og danner vestgrænse for Massachusetts mod staten New York. (Berkshire er som så mange stednavne i Amerika importeret fra Europa – et engelsk grevskab vest for London hedder sådan). Prøvekørslerne faldt så gunstigt ud, at man omgående gav 55 tilsvarende maskiner i ordre. En del andre jernbaneselskaber i USA fulgte efter, og i Europa var der eksempler bl. a. fra Østrig og Rumænien. Men for os er det vel mest nærliggende at huske på den norske Dovregubben-klasse.

Beyer-Garratt: Betegnelsen er sammensat af navnet på opfinderen af denne leddelte type, Herbert William Garratt (1864–1913), en i Australien bosat englænder, og noget af navnet på det firma, der udnyttede hans patenter og videreudviklede lokomotivtypen: Beyer, Peacock & Co. i Manchester. Første Garratt-lokomotiv, bygget 1909 til Tasmanien (den store ø syd for Australien), var til kun 2 fods sporvidde og adskilte sig fra alle senere ved at være et compound-lokomotiv.

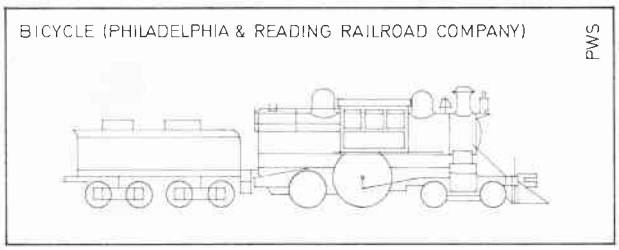


Man har svært ved at forestille sig, at typen skulle udvikle sig til eksprestogsmaskiner, men det blev faktisk tilfældet. Beyer-Garratt lokomotiver blev især udbredt i Afrika, men er også forekommet i bl. a. Indien, Australien, Brasilien, Spanien – og England, hvor LMS havde 33 stk. til godstrafik. Som eksempler på hjularrangementer kan følgende nævnes:

B+B	=	0-4-0	+	0-4-0	(prototypen)
1B+B1	=	2-4-0	+	0-4-2	
1C+C1	=	2-6-0	+	0-6-2	
1C1+1C1	=	2-6-2	+	2-6-2	
2C1+1C2	=	4-6-2	+	2-6-4	(se Double Pacific)
2C2+2C2	=	4-6-4	+	4-6-4	
2D1+1D2	=	4-8-2	+	2-8-4	



Bicykle, på dansk slet og ret = cykel, var tilnavn for en serie single-drive lokomotiver af Mother Hubbard-type, som Philadelphia & Reading Railroad Company (senere bare kaldt the Reading Company) stik imod sædvanlig nord-



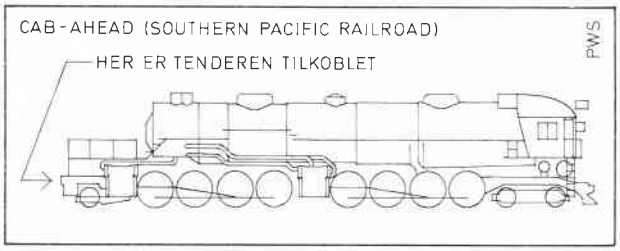
amerikansk praksis anvendte i 1890erne til eksprestog. Lokomotivførerens placering i forhold til de store drivhjul kunne godt lede tanken hen på en cykel.

Big Boy: 2DD2 = 4–8–8–4 »uægte« Mallet. Union Pacific Railroad (USA) havde en klasse på 25 maskiner med dette hjularrangement. De daterer sig fra 1941 og blev de største og kraftigste damplokomotiver nogensinde. Big Boy betyder stor dreng, og udtrykket har vel samme lidt tvetydige klang som på dansk. Historien om navnets tilblivelse forekommer i flere versioner. Den festligste går ud på, at der var planlagt et monumentalt navn som til andre store nye amerikanske lokomotivtyper, men at en eller anden montør på American Locomotive Company (Alco), hvor disse fantastiske lokomotiver blev bygget, med kridt skrev Big Boy på siden af den første færdige maskine – og det afgjorde sagen.

Bourbonnais er et område i det centrale Frankrig og har på fransk desuden været betegnelsen på C = 0–6–0 (muligvis kun som long-boiler).

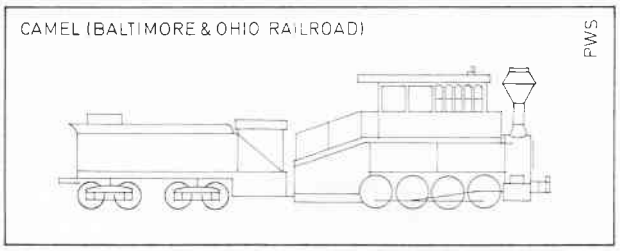
British Mallet: en i Nordamerika lejlighedsvis benyttet – både anerkendende og selvanerkendende – betegnelse for Beyer-Garratt lokomotiver (der aldrig vandt udbredelse i Nordamerika).

Buddicom var en i Frankrig benyttet betegnelse for 1A1 = 2–2–2 lokomotiver med dobbelte rammer og med udvendige cylindre (i modsætning til Patentee og Jenny Lind). Navnet hentyder til englænderen W. B. Buddicom, der byggede lokomotiver i den franske by Rouen fra 1844. Samme type kaldtes i England Allan-typen, efter Alexander Allan (der var skotte!).



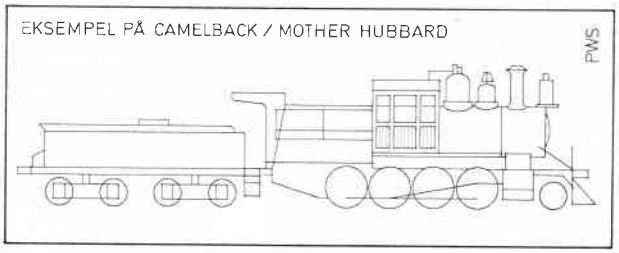
Cab-ahead og **cab-in-front** betyder førerhus foran og gælder en gruppe på ca. 200 maskiner på Southern Pacific Railroad (USA). Disse, hvoraf de første kom i 1910, var alle Mallet-lokomotiver, de første »ægte«, men hovedparten »uægte«, og i denne form ombyggedes de ældre også efterhånden. Maskinerne var oliefyrede; olien pumpedes fra tenderen langs næsten hele lokomotivet frem til fyrkassen. Den vigtigste grund til udviklingen af cab-ahead typen var de mange sneværn (eller hvad man nu på dansk vil kalde disse bygningsværker, som amerikanerne kalder snow-sheds) og tunneller, som findes på nogle af det nævnte jernbaneselskabs bjergstrækninger. Formålet var både at hindre røgforgiftning af lokomotivpersonalet og at sikre udsynet fremad.

Camel. Begyndende i 1848 byggede Ross Winans for Baltimore & Ohio Railroad over 200 godstogslokomotiver med hjularrangement D = 0–8–0. Den første maskine fik navnet Camel = kamel, og det blev tillige typenavn. Udtrykket sigter til det skrånende bagparti (fyrkassens overside) og, at førerhuset var anbragt oven på kedlen. Den tekniske baggrund var ønsket om at kunne benytte antracit som brændsel, hvilket krævede en speciel udformning af fyrkassen. Senere anskaffede samme jernbaneselskab camels med hjularrangement 2C = 4–6–0. Og lokomotivet Pennsylvania med hjularrangement F = 0–12–0 (verdens første lokomotiv med 12 koblede hjul), som James Millholland konstruerede for Philadelphia & Reading Railroad i 1863, var egentlig også en camel.



Camelback betyder kamelryg. Udtrykket ses her og der brugt om førnævnte camel-lokomotiver, men historisk set med urette. Det drejer sig nemlig om maskiner af senere dato, hvor kedlen var højtliggende og førerhuset bygget omkring den. Navnet sigter til den puklede profil. Årsagen til den ejendommelige førerhusplacering var fremkomsten af den såkaldte Wootten-fyrkasse med en meget stor og bred rist beregnet til at brænde antracit-affald (kulstøv). John E. Wootten, som i en periode var maskinchef for og senere øverste leder af Philadelphia & Reading Railroad, udtog forskellige patenter på den fyrkassetype, der blev opkaldt efter ham, det første i 1877. Bygningen af camelback-lokomotiver blev almindelig i 1800-tallets to sidste årtier for de af de østamerikanske jernbaner, der så at sige havde gratis adgang til affaldsbrændslet, og ophørte først i 1905. De sidste camelbacks var i drift til 1954. På de ældre maskiner var fyrbøderen ubeskyttet mod vejret og fartvinden, men efterhånden indså man i nogen grad det rimelige – og nyttige – i også at skærme hans arbejdsplads. Lokomotiver med følgende hjularrangement er foruden en del andre forekommet i camelback-udgave:

2A1 = 4–2–2	2B = 4–4–0
2B1 = 4–4–2	2C = 4–6–0
1D = 2–8–0	2D = 4–8–0
DD = 0–8–8–0 Mallet	1C3T = 2–6–6 T



Artiklen fortsættes i næste nummer af »Jernbanen«.

Jernbaneeyt - kort fortalt

DSB

I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgange m. v. af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8538–8541 og 4 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8038–8041.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 834 – 20–84 843 (Værkstedsområde Øst (København)). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 2 stk. beholdervogne (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 584 og 070 1 585.

De på »Sjælland og Lolland-Falster« stationerede 30 stk. Cl- og 22 stk. Cll-vogne er formeldt overført fra Værkstedsområde Øst (København) til Værkstedsområde Vest (Århus); stationeringen ændres ikke, men al vedligeholdelsesarbejde på glidelejebogier kan derved koncentreres til »Centralværkstedet Århus«.

Følgende 10 stk. personvogne er udrangeret (litra Buh overført til tjenestevognparken): Buh 82–25, 700, 702 – BDh 82–24 269 – Cl 29–25, 510, 550, 551, 556, 567, 592 – Cll 85–25 694; følgende 4 stk. rejsegods- og postvogne er udrangeret: Dah 92–28 107 – Pa 90–28, 010, 012 – Pk 5906.

Oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1976« (»Jernbanen«, nr. 6/76 – side 117/118) kan á jourfores efter ovenstående.

★

Pr. 31. marts 1977 – ved regnskabsårets afslutning – rådede DSB over følgende (antal) trækkraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	7
Rangerlokomotiv	1

Motormateriel:

Toglokomotiver	150
Rangerlokomotiver	137
Traktorer	94
Lyntogsmotorvogne	11
Lyntogsbivogne	32
Motorvogne	94

Elektrisk materiel:

Motorvogne	279
Bivogne	277

I afsnit **»damplokomotiver«** omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., E: 2 stk., P: 1 stk., R: 2 stk., S: 1 stk. – »rangerlokomotiv«: F: 1 stk.

I afsnit **»motormateriel«** omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 46 stk. – »rangerlokomotiver«: MH: 120 stk., MT: 17 stk., (NB. Det fra Amagerbanen overtagede AB 1 er ikke optaget i DSB-driftsmaterielet) – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs–Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 6 stk. dieseldrevne og 2 stk. benzindrevne »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk. – »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BMk: 6 stk., BS: 10 stk. – »motorvogne«: MO: 94 stk.

I afsnit **»elektrisk materiel«** omfatter »motorvogne«: MM: 213 stk. (ny type), 25 stk. (gl. type), MU: 41 stk. – »bivogne«: FS 211 stk. (ny type), 25 stk. (gl. type), FU: 41 stk.

★

Pr. 31. marts 1977 bestod vognparken af:

969 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I januar kvartal er der tilgået driften 10 vogne – og der er udrangeret 10 vogne.

109 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er der udrangeret 4 vogne.

6109 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 41 vogne.

2989 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 17 vogne.

559 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 8 vogne: Nr. 386 »Togforvarmningsvogn« (Mafd.), nr. 480 »Olietankvogn« (tidl. litra Uhk – Mafd.), nr. 711 »Materialevogn for ballastrensemaskine« (Bafd.), nr. 718 »Mandskabsvogn for **(endnu ikke leveret)** skinneudlægningskran nr. 159« (Bafd.), nr. 791 og 793 »Udstillingsvogne« (tidl. litra Buh – Ap-afg.) samt nr. 841 og 842 »Transportvogne for dieselmotorer« (Mafd.) — og en afgang på 3 vogne: Nr. 365–367 (Ap-afd.).

Jernbanens læsere ønskes en god sommerferie !

Redaktionen.

PS: Husk der kører damptog på DJK's tre museumsbaner og på HHGB med Helsingør Jernbaneklub's damptog.

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo

Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: **Märklin Modeljernbaner**

BRISTOL GRILL

v/ Kaj Christensen

Østergade 15 – Maribo

Tlf. (03) 88 07 58

Specialiteter: Lækre Grill kyllinger, pølser
Bøf Sandwich, forårsruller m. m.
– også ud af huset

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Skibevej 2 – 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 06 33

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

AUTOGÅRDEN ØSTER SKØRRINGE

v/ Erling Hansen

Toftevej 5 – Telefon (03) 90 80 77

Spec.: Ældre VW-vogne
1. kl. reparationsværksted

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP

CENTRUM MØBLER

Snedker SVEND JØRGENSEN

Kattesundet 3 – Nakskov

Tlf. (03) 92 08 86

Alt i moderne møbler

Det store udvalg –
de fornuftige priser

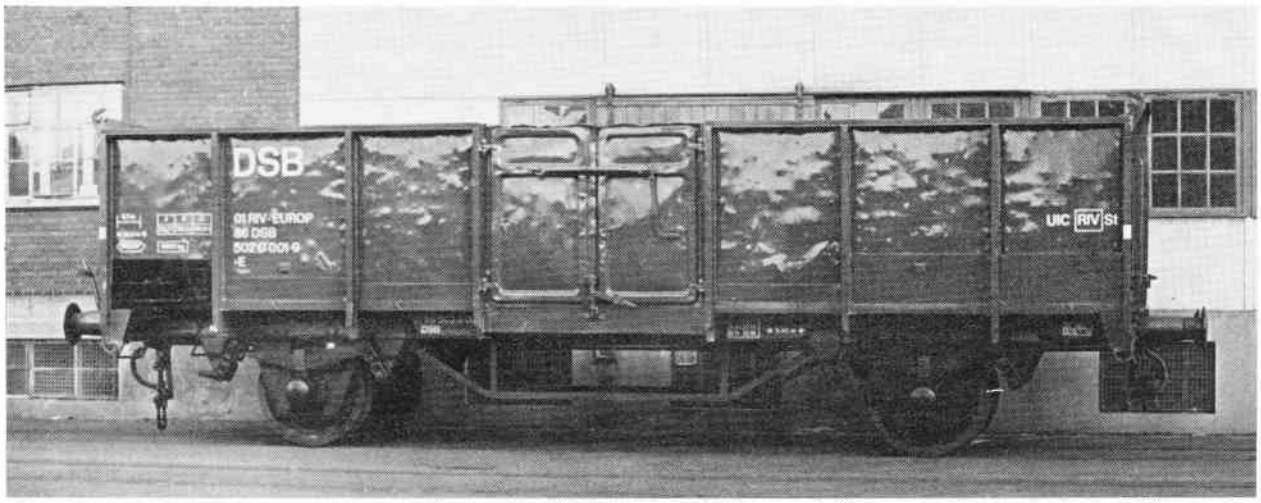
LOLLANDSCENTRETS EL-FORRETNING

v/ Freddy Rasmussen

Maribo – Tlf. (03) 88 13 70

Alle EL-installationer udføres
Moderne belysning

Stort udvalg i hårde hvidevarer fra **S A G**



I forbindelse med udsendelsen af ny udgave af RIV-overenskomsten (Regolamento Internazionale Veicoli) den 1. januar 1977 blev der atter foretaget en række ændringer af påskrifterne på godsvognene. Eksempelvis er alle »hjørnemærker« - med undtagelse af den, der er vist på ovenstående E-vogn, der angiver, at vognen er uden trykluftbremse (kun gennemgående hovedledning) - bortfaldet. RIV-mærket, der på ovenstående vogn er påmalet højre del, bortfalder også i fremtiden, da RIV-påskriften indgår i vognnummereringen i vognenes venstre del. Påskrifterne UIC og St, der bibeholdes, angiver, at vognen er en UIC-standardgodsvogn. Foto: Gunnar W. Christensen.

622 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: 022 1, 104, 106, 107 (»Dansk Landbrugs Grovvareforretning A/S«) og 070 1, 584, 585 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«) – og en afgang på 10 vogne: 022 0 021 (»Brødrene Nissen Jøker«), 070 1 151, 152, 153 (»Cheminova A/S«), 075 1 397, 404 (»BP Gas A/S«), 081 5, 019, 077, 090 (»Carlsberg Bryggerierne«) og 084 4 401 (»NOVO Terapeutisk Laboratorium A/S«).

★

Pr. 1. april 1977 var følgende rullende materiel i ordre:

15 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1447–1461.
60 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra MR 4001–4060.
24 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MU 8542–8565.
24 stk. elektriske mellemvogne (2. klasse), litra FU 8042–8065.
37 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 844 – 20–84 880.
50 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 000 – 444 0 049.

★

Den anstrengte lokomotivsituation var ikke bedret ved overgang til sommerkøreplan, den 22. maj. Der er dog håb forude, idet det første af de nye MZ-lokomotiver – ved redaktionens afslutning – var beregnet afleveret i uge 22 (første uge i juni). Mangel på lokomotiver og motorvogne kan medføre usædvanlige oprangeringer i sommerkøreplanen, eksempelvis vil togene 7911/929 og 974 på strækningen Århus H – Ålborg v.v. kunne ses fremført af litra MT. Hensatte MO-vogne har atter måttet sættes i drift efter bekostelig istandsættelse hos »A/S Frichs«, Århus; det drejer sig om MO-vognene 1807, 1813, 1816 og 1819. Intentionerne i »K 74-oplægget« om »design-lakering« af trækkraftenhederne har af samme grund ikke kunnet opfyldes. Pr. 1/4 1977 var følgende diesellokomotiver og lyntogsmotorvogne (op)malet i overensstemmelse (helt eller delvis) med foreskrifterne i »Design-manualen«: MA 463, 466, 470 – MH 301, 302, 305, 346, 365 – MT 167 – MX 1001, 1010–1026, 1028, 1034–1038, 1041–1045 – MY 1146, 1147, 1153 – MZ 1401, 1427–1446. (I tilgift har et antal af de mest »afblegede« MY-lokomotiver i »østområdet« i den seneste tid fået en gang brun »sparelakering« – uden »pynt« i form af staferinger, men dog med vingehjul).

I januar kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 5 stk. B-vogne (20–80, 301, 303, 305, 307, 308); hermed er moderniseringen af B-vogne afsluttet. Ved udgangen af marts måned befandt der sig tolv vogne (9 Bk (tidl. BD) og 3 BD) i værkstedet. I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret en BMk-vogn (530), og der var ved kvartalets udgang tre Bf-vogne og én BMk-vogn (533) under modernisering.

Ændringen af »Politireglement«, som nævnt i »Jernbanen«, nr. 1/77 – side 14, hvorefter lokomotiver og vogne ikke længere behøver at prøvekøres, efter de har været loftet fra bogien, er gennemført fra den 1. februar. For at lette kontrollen af rettidig bogieeftersyn m. v. vil hele den nyere del af personvognsparken i den kommende tid blive udstyret med kilometertællere (fabrikat: »Deuta«).

Den foreløbig sidst bestilte serie Bn-vogne (20–84 851 – 20–84 880) vil fremtræde med en del ændringer, bl. a. får kupeerne forsænket loft, og Mipolam-gulvbelægning er i nyt monster og farvekombination (der skjuler »snavsede« fodaftryk bedre). Den nye gulvbelægning kan allerede beses i Bns 29–84 539 og i MU/FU 8534/8034.

★

I forbindelse med ombygningen af Herning station blev sporet fra Brande forlagt til et nyt sporstykke mellem km 41,6 og kr. 42,6 – den 5. marts – og sporet fra Silkeborg blev forlagt til et nyt sporstykke mellem km 70,0 og km 70,7 – den 19. april.

På Tåstrup station (fjerntrafikdelen) aflystes spor 4 (overhalingssporet for køreretningen mod Roskilde) som togvejsspor den 3. april, det benævnes nu spor 14 og benyttes som arbejdsspor. Sporskiftet i østenden mellem spor 2 og spor 14 (4) er optaget. Spor 14 skal senere benyttes som nærtrafikspor (højre spor i køreretningen Høje Tåstrup–Tåstrup).

På Hareskovbanen blev der foretaget en trafikomlægning mellem Øbro og Buddinge den 21. februar, hvorefter kørslen foregår ad højre spor mellem de nævnte stationer (set i køreretningen mod Farum). Strækningen betragtes stadig som enkeltsporet. I juli måned påregnes strækningen mellem Svanemøllen/Øbro og Buddinge ibrugtaget som dobbeltsporet strækning – i forbindelse med starten af prøvekørsler med S-tog. (Den 4. april sattes samtlige køreledningsanlæg (køreledninger, forstærkningsledninger og fødeledninger), der på det tidspunkt var monteret, under spænding).

De tre sidste oprindelige brooverbygninger i underføringen for Tuborgvej syd for Hellerup station er udtjente og skal udskiftes. I den anledning er hele Hellerup stations sporforhold, herunder ombygningsplaner af ældre dato, taget op til overvejelse. Der er udarbejdet et skitseprojekt til en samlet ombygning af stationen, hvoraf foreløbig en 1. etape er vedtaget; etapen omfatter netop så stor en del af sydenden, at de udtjente brofag overflødiggøres og kan fjernes. I et kommende nummer af tidsskriftet bringes en nærmere omtale af ombygningsplanerne.

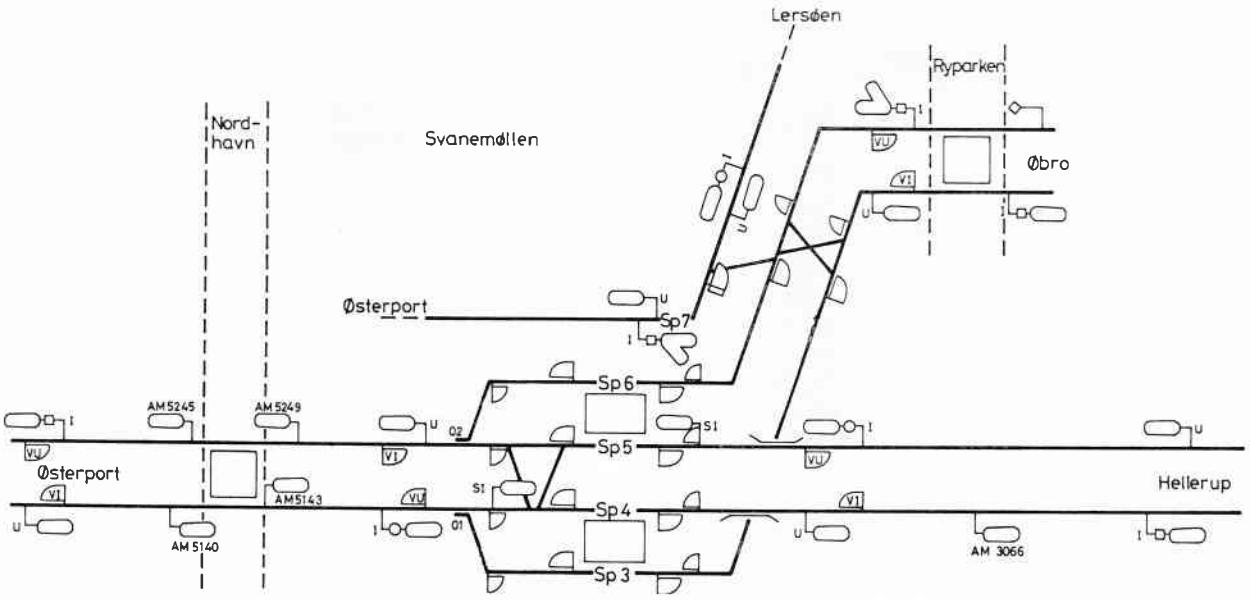
En principiel målsætning for afviklingen af S-banetrafikken er, at flest mulige S-tog, ved total afbrydelse, skal kunne vendes på de stationer, der afgrænser den ramte strækning – og ved afbrydelse af et enkelt strækningsspor, skal der, ved f. eks. med en køreplan-cyklus på 20 min., over en enkeltsporet strækning kunne gennemføres ét tog hver vej pr. 20 min. Der er derfor truffet beslutning om at etablere en række nødtransversalanlæg: 1) Valby (øst), 2) Valby (vest/Glostrup), 3) Valby (nordvest/Vanløse), 4) Østerport, 5) Dyssegård, 6) Buddinge og 7) Hareskov. De under 5) og 7) nævnte vil blive, hvad der fremtidig benævnes »transvarsalstationer«. For Østerport stations vedkommende drejer det sig om en udbygning i nord- og sydenden af allerede bestående nødtransversaler, der p.t. mindre hensigtsmæssigt begge forløber fra 4. til 3. hovedspor.

★

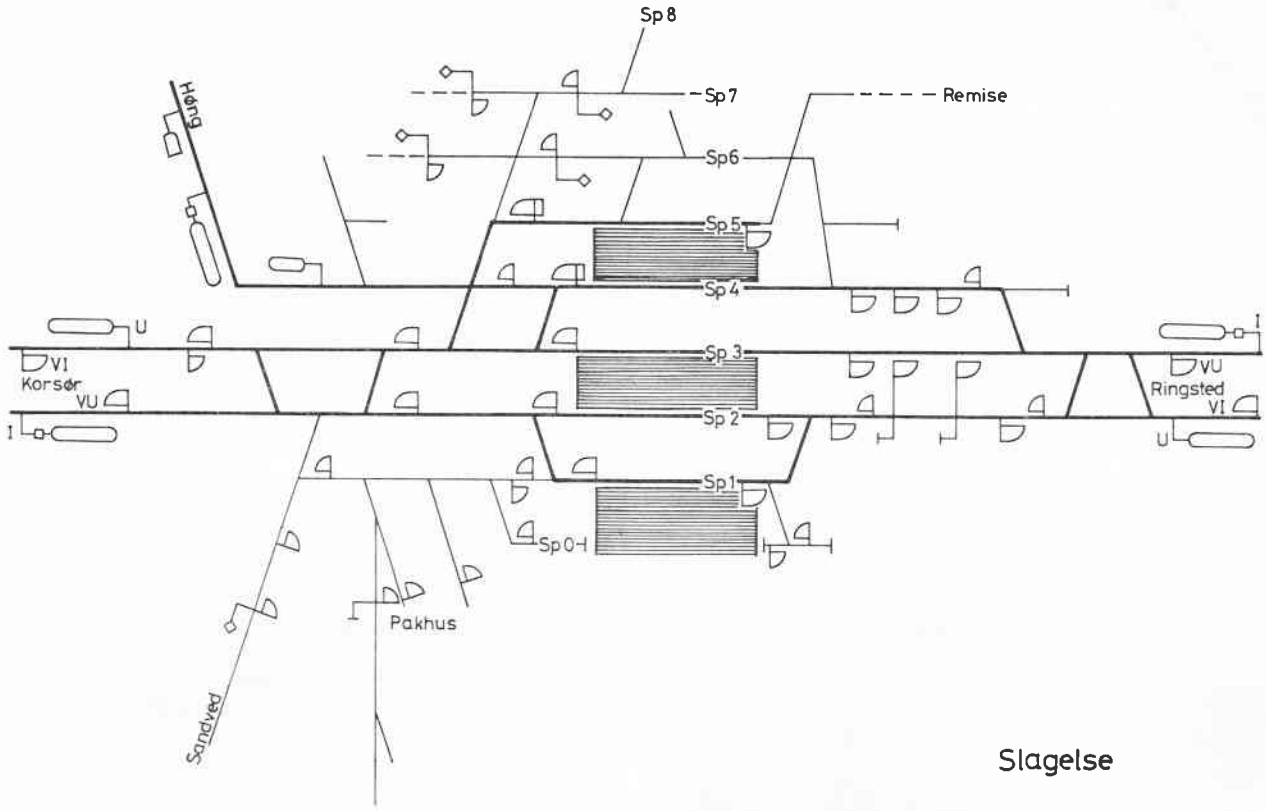
Grænsen mellem S-baneradioområderne »nord« og »syd« (se »Jernbanen«, nr. 6/74 – side 22) flyttedes den 10. februar fra Østerport til København H. (ved I- og U-signalerne for enden af Vesterport station).

Svanemøllen station etableredes som togfølgestation i fuldt omfang den 27. februar, i forbindelse med ibrugtagningen af 2. etape af et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969); signalopstillingen på den nye togfølgestation og i 3. og 4. hovedspor mellem Østerport og Hellerup fremgår af hosstående signal- og sporplan. Etableringsarbejderne gav anledning til betydelige ændringer i S-togstrafikken den pågældende søndag. Strækningen Østerport–Svanemøllen (ekskl.) overgik til fjernstyring fra FC København H. nær den 5. april. (Svanemøllen station vil blive fjernstyret fra FC København H. nær i forbindelse med påbegyndelsen af elektrisk drift på Hareskovbanen i september). Som følge af ovennævnte udvidelse af det fjernstyrede område kan S-baneradioen nu anvendes til udveksling af sikkerhedsmeldinger i hele radioområde »syd« og på strækningen Vesterport–Svanemøllen (ekskl.).

På **Stevnstrup** station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1972) taget i brug den 22. marts – stationens I-signaler (af signalarmtype) afløstes af dagslyssignaler, og Stevnstrup er nu også udstyret med PU- og U-signaler, hvorimod de fremskudte signaler fjernedes, idet automatiske linieblokanlæg (med tilhørende AM-signaler) blev taget i brug på strækningen Langå–Randers, den 29. marts.



Signal- og sporplan - Svanemøllen - jvf. tegningen i »Jernbanen«, nr. 3-76 - side 49. Den midlertidige togfølgestation Øbro nedlægges på det tidspunkt, hvor strækningen mellem Svanemøllen og Buddinge ibrugtages som dobbeltsporet. Tegning: DSB - Elektrotjenesten.



Signal- og sporplan - Slagelse. FU-signalerne i spor 4 og 5 kan vise »H« = Høng og »K« = Korsør. Længden af spor 4 er forlænget således, at det nu kan rumme 157 aksler mod tidligere 72 aksler.
Tegning: DSB - Elektrotjenesten.

De nævnte anlægsarbejder er 1. etape af en modernisering af sikringsanlæggene på strækningen mellem Århus og Randers, som »Dansk Signal Industri A/S« udfører som entreprenør for DSB, Elektrotjenesten.

I forbindelse med ibrugtagningen af den ny stationsbygning i **Farum** den 15. marts, flyttedes det meget beskedne centralapparat fra den gamle stationsbygning til det ny stationskontor. Et nyt relæsikringsanlæg for Farum station tages i brug i løbet af sommeren.

På **Slagelse** station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1972) taget i brug den 24. april, og en række af stationens tidligere signaler (herunder U-signalet (af armsignaltype) mod Høng) afløstes af nye signaler, som det fremgår af hosstående signal- og sporplan. Det nye sikringsanlæg giver mulighed for følgende togveje:

- fra Sorø til spor 1, 2, 3 og 4
- til Sorø fra spor 1, 2, 3 og 4
- fra Korsør til spor 1, 2, 3, 4 og 5
- til Korsør fra spor 1, 2, 3, 4 og 5
- fra Høng til spor 4 og 5
- til Høng fra spor 4 og 5.

Med gyldighed fra den 23. maj overtog FC Roskilde fjernstyringen af Slagelse station.

★

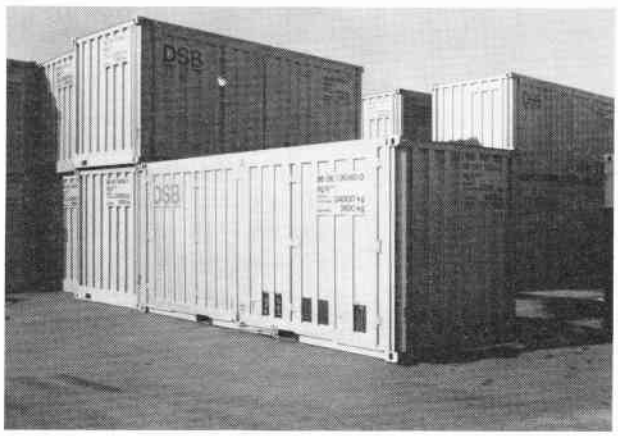
En af forudsætningerne for indførelse af elektrisk togopvarmning er, at sporisolationerne beskyttes mod returstrømmen fra vognene til elvarmeanlægget på lokomotivet. Benyttelse af elektrisk togopvarmning på strækninger eller sporområder, der ikke er indrettet hertil, kan få alvorlige sikkerhedsmæssige konsekvenser, idet sporisolationer i pågældende spor eller nabospor fejlagtigt kan registrere frit spor, selv om det er besat. Når sporisolationerne på en tilstødende strækning ikke er beskyttet, skal lokomotivføreren erindres om at afbryde den elektriske togopvarmning, inden der køres ud på en sådan strækning. Der er derfor – ved ændring af »Sikkerhedsreglementet af 1975« (SR) pr. 1. marts – indført et nyt mærke »strækning med el-togvarme ophører« (rektangulær tavle med rød kant og hvid bund med bogstaverne EL i sort med rød »overstregning«). Mærket anbringes på U- og VU-signaler mod strækninger, hvor elektrisk togopvarmning ikke må anvendes. (Mærket er foreløbig anbragt på U-signalerne på Snekkersten station mod Kvistgård – og på Hellerup station mod Lersøen – kun Kystbanen er »immuniseret« p.t.)

For at lette lokomotivførere i afgivelse af signal »færdigmelding« (udstrakt arm/grønt lys ført frem og tilbage) er indført – ved ændring af »Sikkerhedsreglement af 1975« (SR) pr. 1. april 1977 – et nyt signal »færdigmelding«, der vises ved gult blinklys – vekselblink – i to lamper (den ene anbragt lodret over den anden) påmonteret trækkraftenheder (MX, MY og MZ) og styrevogne (Bns).

Det er nu afklaret, at trafikken på sidebanerne i Jylland skal opretholdes, efter at trafikministeren har godkendt et oplæg fra DSB-ledelsen. Der skal udarbejdes planer for istandsættelse af de forsømte strækninger – og for en fremtidig forenklet driftsform på strækningerne: Tinglev–

Sønderborg, Bramming–Tønder, Holstebro–Varde, Struer–Thisted og Herning–Skjern. Det er samtidig afklaret, at busbetjeningen af strækningen Vojens–Haderslev, der ikke har været trafikeret af personførende tog siden energikrisen i 1973, skal fortsætte. Strækningen Århus–Grenå vil kun blive opretholdt for persontrafik, hvis forslaget om nærbanetrafik mellem Århus–Hornslet bliver realiseret.

En ny moderne godsterminal åbnedes i Herning den 16. maj, med henblik på modultransport. Terminalen er den første af antagelig ti og skal fungere som et pilotprojekt, hvor der skal indhentes erfaringer og foretages nødvendige justeringer, inden de næste terminaler opføres. Det kan i øvrigt forventes, at **godstransportprojektet i »Plan 1990« er det eneste projekt, der vil ses realiseret i den første 5 årsperiode 1977/78–1981/82.**



DSB har foreløbig bestilt 330 containere af en ny type med foldevæg. I næste nummer af tidsskriftet bringes nærmere om denne type og de øvrige i ordre (åbne containere og beholdercontainere) og den fra godsvognene afvigende nummerering. Foto: J. O. Christensen.

Hurtigrutens færger får indbygget hængedæk ved gennemskæring af færgerne på langs og hævning af den øverste del. Arbejdet udføres på »Dannebrog Værft A/S« i Århus, og M/F »Prinsesse Anne-Marie« afleveredes lige efter køreplanskiftet efter endt oparation, der betyder, at personbilskapaciteten er udvidet med 80 enheder. Bevillingen, som DSB har fået til hængedækkene, er såkaldte »beskæftigelsespenge«. Ombygningen af M/F »Prinsesse Elisabeth« sker til efteråret. Ombygningen af færgerne medfører, at der sker en større ændring af restaurant- og cafeteriaforholdene om bord, hvorved bl. a. 1. klasse salonerne omdannes til spiserestauranter. 1. klasse på overfarten bortfaldt derfor den 1. maj, uanset at »Prinsesse Elisabeth« endnu ikke er ombygget.

Fanø–Esbjerg Færgeri blev overtaget den 1. maj af DSB efter at have været drevet af Post- og Telegrafvæsenet siden 1918. Dermed har P&T afviklet sine færgerier. Sejladsen mellem Esbjerg og Nordby fortsætter med de nuværende færger »Esbjerg« og »Nordby« samt motorbåden »Sønderho«. Fartplan og takster for overførsel af passagerer og biler vil foreløbig være uændrede, hvorimod der sker en omlægning af godstransporten, som kommer ind under DSB systemtransport. Mulighederne for på et senere tidspunkt at indføre pladsreservering for biler undersøges. Hovedparten af de hidtidige medarbejdere ved overfarten fortsætter under DSB, og den daglige drift vil sortere under DSB Driftsområde Esbjerg. Overfarten benævnes fremtidig Fanøoverfarten.

★

Følgende station omdannedes **pr. 1. april** til trinbræt med sidespor (offentligt læssespor): **Nørresundby.**

Følgende trinbræt nedlagdes pr. **22. maj: Hjulby** (Btj.).

På følgende stationer nedlagdes sidesporet (det offentlige læssespor) **pr. 1. maj: Gredstedbro, Guldager, Kvissel** (Btj.), **Lystrup, Ry, Stenlose, Tureby** (Btj.), **Årslev** (Btj.).

Følgende trinbrætter med sidespor (offentligt læssespor) omdannedes **pr. 1. maj** til trinbrætter: Alken, **Bording, Borris** (stadig sidespor for militære transporter), **Børkop** (Btj.), **Engesvang, Eskilstrup** (Btj.), **Hammerum, Hjerm, Højslev, Hørning** (Btj.), **Kølkær, Lundby,** Stilling, **Stoholm** (Btj.), Troldhede, **Tvis.**

Følgende trinbrætter med sidespor omdannedes **pr. 22. maj** til sidespor (offentlige læssespor): Langeskov, **Marslev, Ullerslev.** (For at tilgodese bolig-/arbejdsstedstrafikken mellem de nævnte tre byer samt Hjulby (se ovenfor) og Odense er det med de berørte kommuner aftalt (indtil videre) at lade ét tog (tog 505 = omlagt IC tog 105) standse ved de fire byer på mandage–fredage. Trafikken i øvrigt vil blive afviklet med DSB-rutebiler).

Følgende sidespor (offentlige læssespor) nedlagdes **pr. 1. maj: Bolderslev** (Btj.), Ebberup, **Grejsdal, Hovedgård** Btj.), **Hovslund** (Btj.), **Over-Jerstal** (Btj.), **Ravnstrup,** Tønder Øst (nedlagdes pr. 1. april), Vester-Sottrup.

Trafikeringen af godsbanen Herning–Karup indstilledes pr. 22. maj, hvorved sidesporene (de offentlige læssespor) i Ilskov, Karup og Sunds – og de private sidespor i Gedhus og Grove nedlagdes.

NB. Ovenstående angiver de pågældende ekspeditionssteders fremtidige status i ekspeditionsmæssig henseende – i sikkerhedsmæssig henseende er de med **fed type** anførte stadig togfølgestationer (eventuelt fjernstyrede); Btj. angiver, at Banetjenesten stadig disponerer over et sidespor (for hensætning af arbejdskøretøjer o. lign.). På Gelsted »betjente« trinbræt nedlagdes sidesporet (det offentlige læssespor) **pr. 30. maj 1976** (ikke tidligere rapporteret her i tidsskriftet).

★

Internationale vognløb til »spændende« destinationer i det sydlige udland har man kunne iagttage på København H. i mange år. I en del af sommerkøreplansperioden (13. juni — 21. august) kan også en fjerntliggende nordlig destination indlemmes i samlingen, idet en gren af eksprestoget »Lapplandspilen« (togene 344/343) – en siddevogn og en liggevogn (begge 2. kl.) – fremføres mellem København og Narvik og v.v. Vognene stilles af SJ – og omløbet kræver tre vognsæt; vognene udveksles dog dagligt i København med tilsvarende vogne i et København–Stockholm løb.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Elite Marked

v/ Gerhardt Sindberg

Jerismosevej 9

Greve Strand

Tlf. (02) 90 03 32

kolonial – konserves – vine – spirituosa – tobaksvarer

Alt i årstidens friske frugt og grønt

---

rokord RENS

Vendersgade 41 – Fredericia

Tlf. (05) 92 43 50

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende

SPECIALFORRETNING FOR SMART DAMETØJ

Boutique Marianne

Vestcentret – Venusvej 10

Fredericia

Tlf. (05) 92 72 62

HOTEL AXELHUS

v/ N. Eriksen

Hans Tausensgade 19 – Odense

Tlf. (09) 12 14 27

- Gode velmonterede værelser
- Populære priser
- Central beliggenhed

ØRESUNDSBÅDENE

HR JØRGEN PEDERSEN
BRØNSHØJ KIRKEVEJ 48
BRØNSHØJ
237

Den lille Kro

v/ Anne-Lise og Preben Rix

Strandvejen 34

Nyborg

Tlf. (09) 31 38 27

★

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

SKOVBY

KØLE- OG FRYSESERVICE

Hurtig og effektiv service

Alle hvidevarer samt elapparater repareres

v/ Jørgen Schou Larsen – Tlf. (06) 94 51 52

Du ka' tro
det futter deruda'

på HAVNDAL KRO

hos Kitte og Carl Peter

Bal hver lørdag med kendte orkestre
og solister

Tlf. (06) 47 00 31

LEIF CHRISTENSEN ApS

Murermester

Koustedvej 30 – Asferg
Tlf. (06) 44 35 04

Alt murerarbejde udføres, såvel nyt som reparationer.

Tilbud gives uden forbindende

ØKONOMI

Spørg **SPAREKASSEN**

LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77