



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

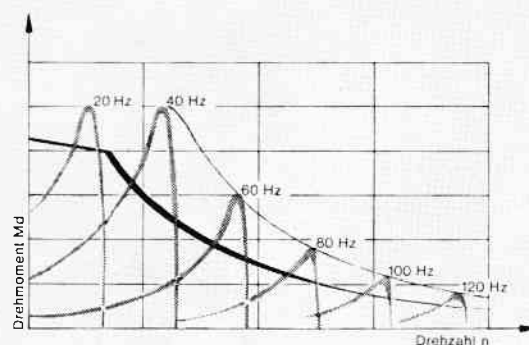
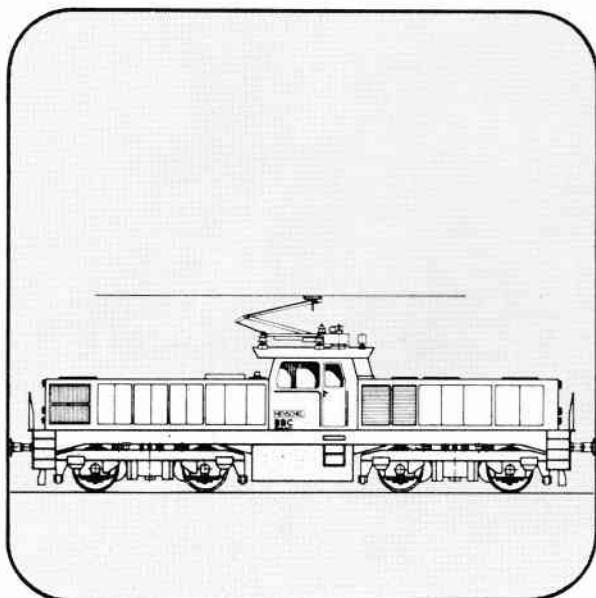
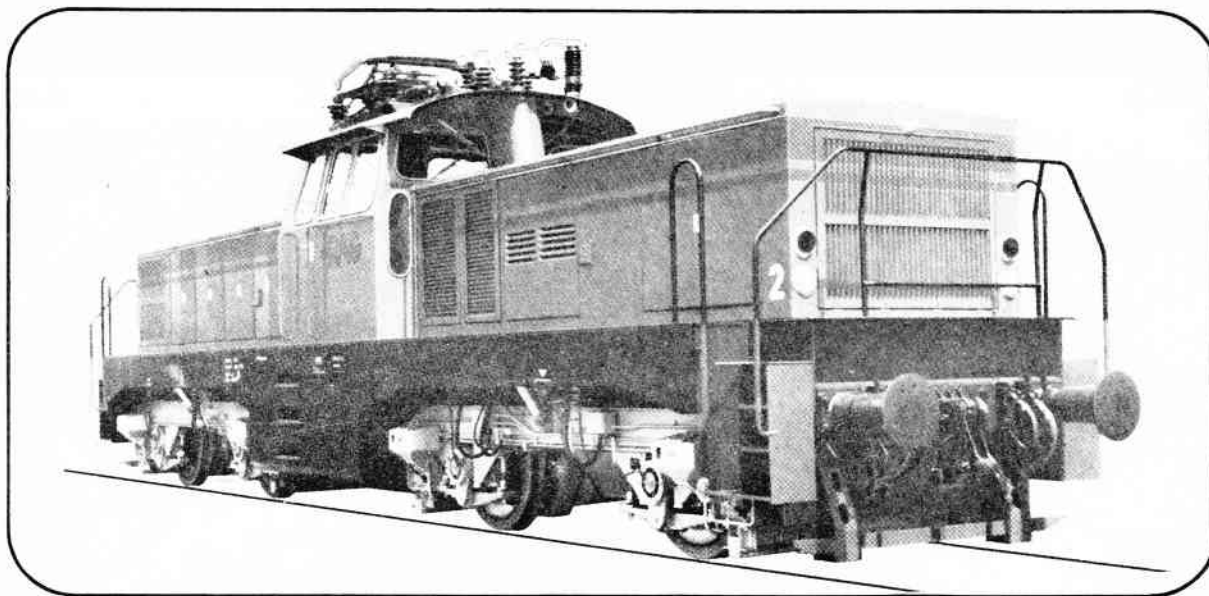
17. ÅRGANG

AUGUST 1977

KR. 10,00



1500 kW Industri- og rangerlokomotiv med asynkrone banemotorer.

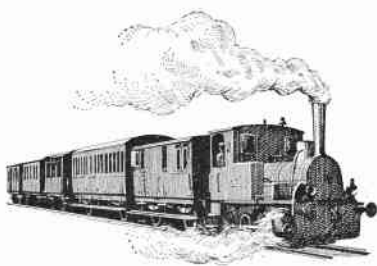


Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på M_d/n -kurven.

Afd.: EH

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

BBC
BROWN BOVERI



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
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:

Med en forsinkelse på lidt over fem måneder kunne DSB overtage de to første MZ-lokomotiver af serie IV (der omfatter femten stykker). Lokomotiverne overførtes lørdag morgen, den 2. juli, fra Helsingborg til Helsingør.

Foto: Ole Kien.

17. årgang

August 1977

Nr. 4

BEGRÆNSNINGER I DSBs AKTIVITETER

DSB har i en årrække været i stand til at klare sig – og endda udbygge mange aktiviteter – trods det, at virksomheden har fået stadig færre penge til at køre og sejle for. Det har først og fremmest kunnet lade sig gøre på grund af en kraftig rationalisering, der har reduceret personalestyrken med omkring 400 medarbejdere pr. år.

Det vil imidlertid ikke i dette og det næste finansår være muligt at rationalisere i en sådan grad, at besparelsen kan opveje det fortsatte fald i det beløb, der stilles til rådighed til driften af DSB. Derfor har det været nødvendigt at iværksætte visse begrænsninger i DSBs aktiviteter. De fleste får virkning fra vinterkøreplanens ikrafttræden den 25. september (nærmere omtalt inde i tidsskriftet). DSB har forsøgt at undgå væsentlige forringelser i hovedprodukterne. Begrænsninger i toggangen berører først og fremmest de forholdsvis trafiksvage tidsrum på lørdage og søndage, og begrænsningerne er så vidt muligt fordelt jævnt over hele landet.

Generaldirektør Povl Hjelt siger i en kommentar til begrænsningerne:

»Vi har gennem de seneste år søgt at undgå, at nedtrapningen af virksomhedens driftsramme berørte serviceniveauet, og det er i vidt omfang lykkedes. Det har endda været muligt at udvide aktiviteten på en række områder på grund af en løbende rationalisering. Nu er vi imidlertid nået til det punkt, hvor vi ikke både kan udvide driften og reducere pengeforbruget til drift. Vi er derfor nødt til at foretage visse tilpasninger, men det piver vi ikke over, for DSB må naturligvis som så mange andre indrette sig under de vanskelige økonomiske forhold i samfundet. Vi har søgt at tilpasse aktiviteten på områder og på tidspunkter, hvor det gør mindst ondt på brugerne. Samtidig har vi søgt at undgå væsentlige forringelser i DSBs – og dermed på mange måder også samfundets – mere vitale dele.

Desværre er vi med disse tilpasninger knap nok nede på det reducerede pengeforbrug, som vi skal overholde for 1977-78. Der resterer derfor endnu enkelte tilpasninger. Indtil virksomhedens mere langsigtede rationaliseringstiltag – bl. a. omlægninger i godssektoren, indførelsen af brede færger på Storebælt og et projekt, der skal udvikle værkstederne – begynder at virke i starten af 1980'erne, kan det endda blive nødvendigt med yderligere tilpasninger som følge af en fortsat nedtrapning af DSBs rammer«.

O.S./ebj.

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



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

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

**SCANDIA
RANDERS**

LEYLAND-DAB A/s . 8600 SILKEBORG . (06) 82 33 00



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL

Den ny Leyland-DAB bus
leveret til:

A/s Hads-Ning Herreders Jernbane
i Odder



EN GLEMT - GEMT JERNBANE

Et »Jubilæum«, der ikke blev markeret

Tekst og fotos: N. E. Jensen.

I det sidste par år er der blevet festet flere steder i landet i anledning af jernbanejubilæer, og der er skrevet og talt en hel del, så eftertiden kan erfare, hvordan livet ved jernbanerne har formet sig gennem tiderne. Der er også blevet arrangeret udflugter til og på nogle af disse baner, men det er alt sammen sket på baner, som eksisterer i dag.

Hvad med dem, der er nedlagt? For eksempel fik NPMB en bog til 75 års jubilæet i 1975, ganske vist et revideret genoptryk – men dog bedre end ingenting. Bortset herfra synes nedlagte baner at være gået i glemmebogen. Derfor blev jeg heller ikke overrasket, da »min« bane sidste år havde 75 års jubilæum, uden at der blev »talt« i den anledning (lyden af eventuelle taler nåede i hvert fald ikke til Sjælland) og uden at der blev afholdt udflugt i dagens højtidelige anledning.

Når jeg tillader mig at skrive »min bane« skyldes det blandt andet, at jeg er lige ved at tro, at jeg er den eneste, der kender dens forgangne eksistens. Når jeg spørger mig for hos jernbanevenner, lokalbefolkningen og andre, som kunne sidde inde med oplysninger, ser de længe på mig, ryster på hovedet og siger, at det er da vist rigtigt, at der har gået en bane dér engang – de mere vidende erklærer endda, at den både er blevet åbnet og nedlagt igen, men mere er der absolut ikke at sig om det. Hertil kommer, at jeg i en årrække har holdt ferie lige op ad banen og da cirka 2/3 af dæmningerne stadig kan ses, har jeg besluttet at udforske den nærmere.

Jeg foreslog en ven, at vi skulle markere 45-året for banens nedlæggelse med en travetur langs de sørgelige rester og til den tur indsamlede jeg de oplysninger, jeg kunne fremskaffe, og det er nogle af disse, jeg her vil videregive til interesserede sammen med nogle indtryk fra »jubilæums-turen«.

Mit første møde med banen fandt sted for 7 år siden under en ferie i Sønderjylland. På vejen mellem Padborg og Kruså så jeg en bygning, der lignede stationsbygningerne på strækningen Tinglev-Sønderborg. Ved samtale med lokale beboere fik jeg bekræftet, at der var tale om en gammel station – nemlig Smedeby på strækningen Padborg-Tørsbøl.

Nu var interessen vakt og den lokale boghandler blev plyndret for alt, hvad han havde af kort over området. Gennem årene har jeg herefter hjemsogt strækningen i små stumper for at finde rester af banen og det viste sig, at der var en hel del mindelser om den bevaret. I år var jeg så nået dertil, at jeg gerne ville opleve strækningen i sin helhed og søgte derfor at finde ud af, hvad der er skrevet om denne bane. Det viste sig hurtigt, at det ikke var ret meget, men til gengæld fik jeg ved denne

lejlighed et ganske godt indblik i denne sønderjyske egns historie og topografi.

Den første kilde, jeg søgte at øse af, var en bog om Bov sogn, gennem hvilket banen har løbet på en lang strækning. Men her stod faktisk intet om banens eksistens, kun kunne den berette om en mand, som en sen aften syd for Bommerlund Plantage havde set en lysende kæde i sydøstlig retning – omtrent på det sted, hvor banen senere fik sit forløb – og den bevægede sig faktisk som et tog. Denne beretning daterer sig tilbage til omkring 1890, så toget kan det ikke have været, da det kom første gang den 15. juli 1901. Da den kendte Bommerlund Kro blev nedlagt i 1850, må den eneste »naturlige« forklaring være, at manden har været synsk.

Mere kontante oplysninger måtte jeg hente i gamle koreplaner, kort, hos gode venner på egnen, i opsalgsværket »Danmarks land og folk« samt i en beretning om en travetur i 1962, gengivet i »Vor Stand«. Nu var grundlaget for turen endelig klar.

Vi besluttede at starte fra Tørsbøl og ved hjælp af DSB-køreplan fandt vi ud af, at vi i løbet af ca. 6 timer kunne komme fra København til Tørsbøl over Gråsten. Det blev imidlertid en rejse på omkring 30 timer, da det viste sig ved ankomsten til Gråsten, at den lokale rutebil mellem Gråsten og Tørsbøl (–Tønder) havde skiftet ejer og nu kørte på helt andre tider, hvilket ville sige, at vi efter den ændrede køreplan ville nå frem til Tørsbøl så sent, at vi først kunne nå Padborg langt ud på natten.

Vi ændrede planer og udskød Tørsbøl til næste dag.

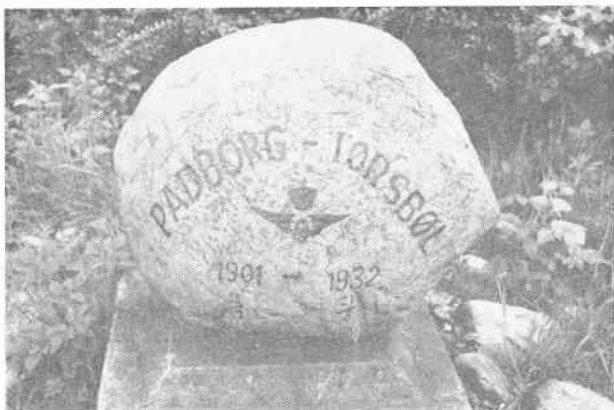


Tørsbøl station, 1977.

TØRSBØL, der er beliggende i Kvær sogn (Lundtofte herred), fik jernbanestation ved åbningen af strækningen (Flensborg–) Padborg-Sønderborg den 15. juli 1901. Samtidig blev strækningen (sidebanen) mellem Tørsbøl og Tinglev åbnet. Stationen lå i byens udkant og havde et

ret pænt opland, da der kun var ca. to kilometer til både Hokkerup og Kværs. Ved genforeningen i 1920 havde Tørsbøl by ca. 135 indbyggere, så forholdene har ikke været store. Stationen blev overtaget af De Danske Statsbaner natten mellem den 16. og 17. juni og samtidig blev banen til Padborg nedsat til sidebane og hovedstrækningen blev nu Tinglev-Sønderborg. Korslen på strækningen Padborg-Tørslev udgik det første års tid fra Tørsbøl, men i løbet af foråret 1921 blev trafikken »vendt«, så togene udgik fra Padborg, og dette fortsatte indtil nedlæggelsen den 21. maj 1932. Stationen blev nedsat til trinbræt i 1969 for endeligt at blive nedlagt ved overgangen til K-74 den 26. maj 1974.

Af stationen er der idag kun selve bygningen og enderampen tilbage, ellers er der intet, der kan fortælle om, hvordan der så ud tidligere. I 1920 var der hele tre perroner og fem spor til rådighed, men senere – antagelig i forbindelse med nedlægningen af strækningen til Padborg – svandt det ind til to perroner og tre spor. Vandtårnet beholdt stationen til engang i 1960'erne, men heller ikke rester af dette kan ses idag. Kun en enkelt ting har fået lov at stå i fred siden 1932, nemlig »gravstenen«, der er opstillet på enderampen til minde om strækningen Tørsbøl-Padborg. Lad os håbe, at den får lov at blive stående selvom man måske en dag finder på at bruge stationsterrænet til andre formål.



»Gravstenen« for strækningen Tørsbøl-Padborg i Tørsbøl, 1972.

Fra Tørsbøl station løb banen langs sporet til Tinglev ca. 500 m, hvorefter det drejede fra på en lang dæmning, der tydeligt kan ses idag. Efter denne dæmning løb banen ind i en meget lav gennemskæring, der i dag er næsten overgroet; den ender ved den første vejskæring. På den anden side af vejen løb banen videre på en flad mark, men et par levende hegn giver et ganske tydeligt fingerpeg om dens forløb. Kort før den næste vejskæring passeredes en lav gennemskæring, der idag er helt tilgroet, men så er det også slut med at stedfæste nøjagtigt, hvor banen har gået, da der frem til den næste station kun er enkelte levende hegn, der kan antyde retningen. Vi kunne selvfølgelig have forsøgt at fortsætte ind over markerne, MEN vi havde ikke rigtig lyst til at stifte bekendtskab med diverse løse hunde og ditto kreaturer, for slet ikke at tale om, at de lokale landmænd sikkert ikke var begejstrede for at få vore store støvler ind i deres kornmarker. Desuden havde vi jo endnu ca. 17 km foran os, så vi valgte de offentlige veje frem til den første by.



Holbøl station, 1977.

I kilometer 3,9 fra Tørsbøl finder vi næste station, Holbøl. Stationen er meget nem at finde, da den ligner alle de andre stationer i området, men her meldte sig et problem, idet stationen tilsyneladende vendte forkert! – eller var der sket andre ting? Disse tyskbyggede stationer plejer jo at ligge sådan, at det højeste af bygningen ligger ud mod banen, men her lå den omvendt. Efter studier af et kort fra ca. 1930 kom jeg til det resultat, at vejen havde gået på sydsiden af stationen og banen havde ligget på nordsiden, der hvor vejen går i dag. Vejen ville ved denne løsning have haft et meget kroget forløb, så en ældre lokalkendt blev straks konsulteret. Han kunne fortælle, at banen lå på nordsiden. På spørgsmålet om han nu var helt sikker, svarede han: – Nej. Efter en rum tid i tænkeboksen kom han til det resultat, at banen havde ligget på sydsiden. (Spørgsmålet er i skrivende stund fremdeles genstand for overvejelser i det sønderjyske). Nå, et er sikkert – stationen har været der og den har ikke haft andet end et læssespor. Signaler har der kun været tale om i nogle få år lige efter 1920. Krydsningsspor har der ikke været, da der altid (i dansk og sikkert også i tysk tid) kun var et tog mellem Tørsbøl og Padborg.

Gennem Holbøl løb banen øst-vest, men lige efter stationen drejer banen i mere sydlig retning. Her kan stadig ses rester af dæmninger, men da meget af det ligger gemt i plantager, er det ikke nemt at se, hvis man ikke ligefrem vil »kæmpe« sig vej frem ad »banen«. Vi begav os ad vejen mellem Holdbi kro og Østergejl for at krydse banen og her viser det sig, at der er »anlagt« en grusvej på den gamle banedæmning fra landevejen og mod syd. Vejen er formentlig anlagt af hensyn til de store grusgrave, som findes langs med banen. På dette stykke findes banens eneste bro, hvor Gejlå løber under banen. Bevoksningen på dette sted er så tæt, at man ikke kan se at man befinder sig på en bro, og det var lige før vi var gået i vandet, da vi foretog et sidespring ind i bevoksningen for at finde broen.

Banen/vejen ender brat ved et hegn, der omgiver en motorbane af en slags, og så er der lige pludselig ikke mere at se af dæmningen.

De næste tre km er alle mindelser om banen helt væk, da der her ligger nogle meget store grusgrave. Nogle af disse lå der allerede, mens banen eksisterede, men er i de senere år blevet udvidet ret voldsomt, ja så meget, at man ikke kan regne med kort, der blot er få år gamle,

så vi kom ud i en situation, vi ikke havde regnet med. Vi havde forud nøje planlagt, hvilke veje vi ville benytte, men nogle af disse var simpelthen væk, så vi forsøgte et par gange at skyde genvej – men med samme resultat – vi endte hver gang i en meget sumpet grusgrav. Nå, men vi nåede da frem til hovedvejen Sønderborg-Tønder lige nord for næste station.

Smedeby – eller rettere Nørre-Smedeby – var banens største station. Den var anlagt med en bygning magen til – eller næsten magen til den i Holbøl, men den fik gennem tiden en noget større trafik, især på godssiden. Grusgravene nord for stationen gav i mange år en del transporter og i dansk tid må der have været et stort spornet i gravene, da disse havde eget lokomotiv(er). Der har formentlig ikke været noget smalsporsnet i gravene, men Smedeby station har alligevel haft smalsporsbane. Denne gik mellem stationen og Kobbermøllen ved Kruså og det vides med sikkerhed, at den blev benyttet helt frem til 1. verdenskrigs slutning, men hvornår den er blevet anlagt har det ikke været mig muligt at opspore. Under 1. verdenskrig blev den meget flittigt brugt, nemlig til transport af messing- og kobbersager, der ankom fra Frankrig og Belgien til omsmelting i Kobbermøllen.

Den første køreplan for banen efter genforeningen viser, at der kun kørte tog mellem Tørsbøl og Smedeby og dette forhold bestod til februar 1921. Var banen da så dårlig, at man ikke kunne køre på den – eller var det andre forhold, der gjorde sig gældende? Sporets tilstand var den samme som på de øvrige »sidebaner« i Sønderjylland – de kunne næsten ikke blive dårligere og af den grund var hastigheden sat til 45 km/t på samtlige strækninger, men med et hav af nedsættelser til 25 km/t. Den eneste undtagelse var Padborg-Vamdrup med strækningshastighed 90 km/t.

Nej, forklaringen var en helt anden. Banens fjerde og sidste station, Padborg, var bygget lige så stor – eller lille – som Tørsbøl, idet de jo faktisk havde samme funktion i 1901, men Padborg var ved genforeningen blevet grænsestation og havde af den grund fået »forstoppelse«. Man klarede denne arbejdspekkel ved at udlicitere arbejdet til andre stationer indtil man fik bygget Padborg større. Tinglev fik således overdraget at foretage told- og pas eftersyn i de personførende tog, hvilket var lidt mere besværligt end det er idag, og Fårhus fik overdraget alt godset. Fårhus, der var på størrelse med Padborg, måtte lige have tid til at omstille sig til de store godsmængder og det varede til omkring årsskiftet 1920/21. Her kommer »lukningen« af Padborg-Smedeby ind i billedet, idet man simpelthen anvendte sporet til at hensætte godsvogne, der skulle til toldbehandling. Så kunne man spørge sig selv, hvordan Smedebys befolkning tog dette. Sikkert meget roligt, for Smedeby var dengang kun nogle få huse og den nærmeste by var Bov, hvorfra der var lige langt til Smedeby og Padborg, så det var ligegyldigt om man gik 1½ km til den ene eller den anden side – gik man til Padborg sparede man jo billetten det første stykke vej.

Smedeby er vokset siden banens lukning, men det er imod øst mod Kruså, så man fra grænsestationen i Kruså og helt til den gamle stationsbygning i Smedeby idag har en sammenhængende villaby. Vest for stationen er der ikke blevet bygget, så man har stadig den samme udsigt fra Smedeby kro over mod stationen, som da banen blev

lukket. Naturligvis er træerne blevet større, men der er stadig marker og god udsigt bag stationsområdet .

Fra Smedeby og næsten helt frem til Padborg ligger idag den bedst bevarede del af banen. Sporet blev her liggende efter banens nedlægning og til 1943, da korslen til grusgravene ved Smedeby ophørte. Sporet blev herefter taget op, men strækningen blev liggende urørt. Befolkningen i Smedeby og Kruså har anvendt strækningen som sti, da den er lidt kortere end landevejen og mindre farlig at færdes på. Sidst i 1960'erne blev der foretaget store udgravninger til en ny kloakledning, men bagefter blev strækningen anlagt som gangsti med nogenlunde jævn grusbelægning og bomme i begge ender. På dette stykke har man en meget fin udsigt ud over Kruså-dalen, da man meget af vejen befinder sig på en skråning med udsigt mod syd ned over grænsen, der her løber i bunden af dalen, og mod nord har man enten marker eller den sydlige udkant af Bov med store og små villaer pænt bygget ind i skrænten ned mod den gamle bane. Vi passerer her vejen ned til Rønsdam, en samling huse helt nede ved grænsen. Denne vej bliver af de lokale benævnt »Den krumme vej«, da den har et meget kroget forløb fra Oksevejen og helt ned i Flensborg by. Vejen anses for at være lige så gammel som Oksevejen, da denne jo gik uden om de større byer og man derfor måtte have »sideveje«, der udgik fra Oksevejen og skabte forbindelse ind til byerne. Bov har iøvrigt i ældre tid været et større trafikknudepunkt, da der foruden »den krumme vej« til Flensborg også udgik veje til Sønderborg og Løgumkloster.



Smedeby station set fra gaden, 1971.

Efter at have passeret syd om hele Bov krydser vi Kruså-Padborg landevej igen. Her er der lavet en del om i de senere år. »Oprindelig« skar banen vejen i en spids vinkel, men for et par år siden blev der lavet en ny vej mod nord, så man undgik at få den tunge trafik fra Padborg ind gennem Bov og samtidig rettede man noget af vejen Padborg-Bov ud, så banestien nu skærer vejen næsten vinkelret. I en dispositionsplan for Bov kommune fra 1975 vil man helt fjerne den gennemgående trafik fra Bov by og i stedet lave en omfartsvej helt til Smedeby – på en del af strækningen sammenfaldende med den gamle bane. Dette vil dog kræve store jordarbejder, da man jo næppe kan klare sig med en vej af samme bredde som den gamle enkeltsporede bane. Ja, hvorfor skulle den idylliske Krusådal slippe for trafikstøj, når Frøslev Plantage

på den anden side af Padborg skal have den østjyske motorvej som nærmeste nabo.

Da jeg første gang stod på dette sted ved landevejen, kunne man nemt se, hvor banen havde fortsat ind til Padborg station, men idag er det sværere, da der er kommet en del bevoksning efter vejændringerne. Et ca. 50 cm græsløst stykke ind gennem bevoksningen fortæller dog, at det må være her, man skal søge. Et ganske lille stykke fra vejen kommer en meget fin s-kurve til syne, og det ser ud til at sporene for nylig er taget op. Dette er næsten også rigtigt, for da den før omtalte kloakledning var færdig i 1971, lå på dette sted stadig alle svellerne i grøften og sporet for enden af læssevejen inde på stationen var bare skåret over og andet var der ikke sket. Idag ser det lidt anderledes ud. Som nævnt i starten »spøgte« banen længe inden den blev anlagt og det ser altså også ud til, at den spøger den dag i dag. Fra landevejen og frem til hvor læssevejen begynder har stien samme bredde og kun et enkelt sted drejer en »gren« af ind i en have, men når man kommer frem til læssevejen, er der et hegn tværs over »banedæmningen«. Her ender stien – og hegnene, der ikke er ganske nyt, ser ikke ud til at have lidt overlast. Derfor konkluderede vi, at enten er det spøgelse, der har trådt stien – eller også er der utroligt mange jernbane-entusiaster, der lister op til hegnene for at få et glimt af maskindepotet for derefter at gå tilbage til landevejen!

Efter en travetur på ca. 20 km var vi nu nået til Padborg station. Hvad skete der egentlig i 1920 med den GAMLE station, der var alt for lille?



Led ved Rønsdam, 1971.

Man byggede ganske enkelt en helt ny station, der var i stand til at klare den stærkt forøgede trafik. Det var nemlig ikke muligt at udvide den gamle station, der kun bestod af tre perronspor, nogle stikspor og et »maskindepot«. Den lå nemlig kun ca. 300 m nord for grænsen og lige ved siden af banen løb Oksevejen med toldkontrol. Man anlagde den nye station ca. 600 m nordligere og så havde man endda besvær med at holde sig inden for landets grænser. Det lykkedes da heller ikke helt, idet indkørselssignalet fra syd faktisk stod syd for grænsen, men dog på dansk jord, idet man havde købt et areal på 4 kvm, på hvilket signalet var opstillet. Dette signal var iøvrigt en besynderlighed. De, der har set det, vil sikkert have bemærket, at det tilsyneladende var et almindeligt dansk

armsignal, men der var den spidsfindighed ved det, at de danske »arme« kunne vise de tyske signalbilleder.

Det kan nævnes, at landegrænsen i de senere år markerer sig tydeligt på banen, idet de danske træsveller her afløses af de tyske betonsveller.

Den nye station stod færdig i 1927/28 og derefter skete der ikke de store omvæltninger i de næste knap 50 år. Ja, man nedlagde banen til Tørsbøl i 1932, men det gik efter sigende meget stille af, og man udvidede efterhånden spornettet på vestsiden til brug for en række store spe- ditionsfirmaer.

Først i 1975 skete der større forandringer på stationen. Efter en større sporombygning, der bl. a. forlængede togvejssporene ret betydeligt, fik man et nyt sikringsanlæg og samtidig centralbetjente sporskifter. Denne store station havde hidtil klaret sig med et par centralbetjente sporskifter, mens resten kun var centralaflåste, hvilket krævede 3 poster samt mandskab til manuel omstilling af skifterne. Ved samme lejlighed blev indkørselssignalet fra syd- udkørselssignalerne mod syd samt TU-signalerne mod nord udskiftet med dagslyssignaler. Efter disse ombygninger er såvel den nordlige som den sydlige post nedlagt, således at stationen idag alene styres fra kommandaposten i stationsbygningen.

Her ved Danmarks sydgrænse endte i sin tid den »glemte« bane fra Tørsbøl og her endte også vor »skæve jubilæumstur« – uden taler, byfester eller damptogskørsel og uden opmærksomhed fra befolkningen, bortset fra et par enkelte, der stirrede længe og hovedrystende efter 2 mænd, bevæbnet med fotoudstyr og store madposer.

Men vi havde fået bevis for, at det kan lade sig gøre at tage på jernbaneudflugt uden andre transportmidler end apostlenes heste – og vi lovede hinanden, at det ikke var sidste gang, – for der er mange flere »glemte« baner i denne skønne, sønderjyske egn.

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 44 11

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

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

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

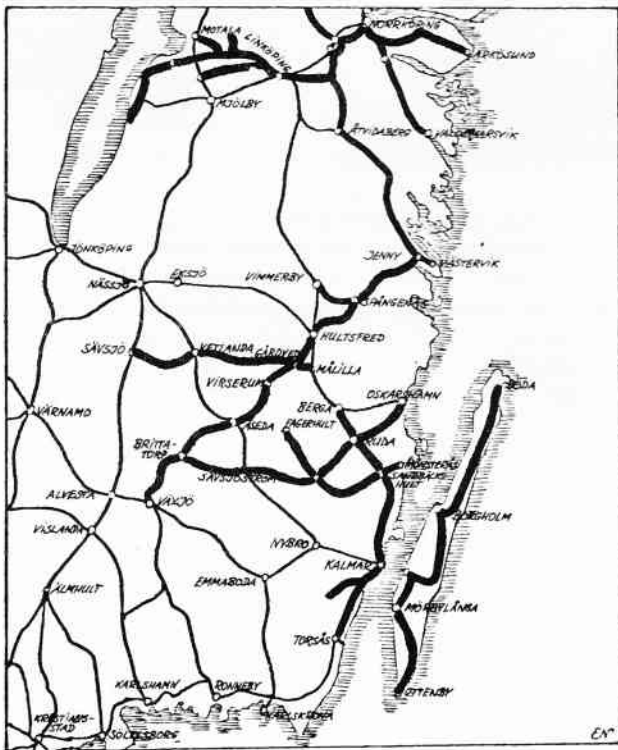
Maglemervej 16 – Maribo
Tlf. (03) 88 07 11

SMALLE SPOR I LANGE BANER

af Jens Halck, Jørgen S. Jensen, Eigil de Neergaard og Bo Starup

Ordet smalspor har en særlig klang for mange af dem, der interesserer sig for jernbaner. En del kommer til at tænke på gode oplevelser i fjerne tider eller i afsides beliggende egne. Ofte er det anvendelsen af særpræget materiel, der gør en smalsporbane tiltrækkende; det kan også være en speciel driftsform, der fortjener opmærksomhed. Men særlig spændende er de steder, hvor forskellige sporvidder mødes. Her kan man studere de særlige foranstaltninger, der kræves for, at trafikken kan fungere uanset afstanden mellem skinnerne.

Det var nok så meget dette sidste forhold, fire af foreningens medlemmer havde i tankerne, da de i påsken i år begav sig af sted til Sverige for at se på 891 mm-baner. Af disse er der et helt net nord for Stockholm, hvor man kan nyde dobbeltspor, elektrisk drift, træbeklædte elmotorvogne fra før 1920 og andet godt. Men uden for Stockholmsområdet er der kun ét system 891 mm-baner med persontrafik, Växjö-Västervik-banen, og det var denne bane, der var ekspeditionens mål.



891 mm-baner i Sverige (med fed sort streg) i 1932.

Sverige har haft mange forskellige sporvidder udover normalsporet, men de hyppigst forekommende er 600, 891 og 1067 mm. Den første og den sidste er almindelige også andre steder, hvorimod 891 mm er noget, der er særligt for Sverige (gammel svensk hestebane-sporvidde). Medens 1067 mm-sporet med ganske få undtagelser er knyttet til Blekinge og det sydlige Småland samt en stræk-



Stationen i Jenny. Sporet nærmest stationsbygningen er normalspor, 1977. Foto. Jens Halck.

ning til Halmstad, optræder 891 mm-sporet kun nord for en linie gennem Växjö og Torsås (ved Østersøen syd for Kalmar). Da det havde sin største udbredelse, nåede det fra Torsås i syd til Örebro i nord, og var stærkt forgrenet i Östergötland mellem Vättern og Østersøen. Også i Västergötland var der et stort system, udgående fra Göteborg. Hertil kommer adskillige isolerede baner. 600 mm-banerne var spredt mere tilfældigt, men nord for Gästrikland (området omkring Gävle) dominerer baner, der er anlagt af den svenske stat, og her finder man – bortset fra industribaner – kun normalspor.

Banen fra Växjö til Västervik er anlagt af forskellige jernbaneselskaber; Växjö-Åseda-Hultsfred er således åbnet etapevis fra 1895 til 1922, og Hultsfred-Västervik (HWJ) blev indviet i 1879. De blev overtaget af SJ i henholdsvis 1940 og 1949. I 1915 sammensluttedes HWJ med banen fra Västervik til Åtvidaberg (WÄB), hvorfra der er normalsporforbindelse til Linköping. Åtvidabergstrækningen forgrener sig fra Hultsfredsbanen i Jenny, 5 km vest for Västervik, og siden førstnævnte i 1964 blev bygget om til normalspor har man haft 3-strengt spor mellem Jenny og Västervik.

Ved vor ankomst til Växjö oplyste togekspeditionen, at 891 mm-godstoget fra Växjö næste dag var aflyst, og vi besluttede da straks, trods det sene tidspunkt, at køre videre til Västervik for at se godstog dér den følgende dag. Godstrafikken på banen er begrænset til delstrækningerne Växjö-Norrhult, Hultsfred-Virserum og Västervik-Ankarsrum, og udføres med multipel-koblede rangertraktorer (»Lokomotorer«) eller med det store, MaK-byggede Tp-lokomotiv, samt overføringsvogne med normalsporede godsvogne.

Næste morgen kørte 2 rangertraktorer ud af remisen og vi så forventningsfuldt hen mod kørslen i det smukke landskab. Men netop i dette øjeblik blev godstoget aflyst. Vi måtte nu ændre vore planer og blev enige om at køre ned langs banen mod Växjö og filme de tog, vi mødte



Indgangssporskiftet ved Västervik i Jenny, 1977. Foto. Jørgen S. Jensen.

undervejs, samt nogle af de mere særprægede stationer. At undersøge hele den 188 km lange strækning i detaljer på én dag er naturligvis ugørligt, og vi koncentrerede os derfor om den nordligste del, Västervik-Hultsfred.

Banegården i Västervik er en lækkerbidskan med sine trestrengede sporskifter, selvom der i de senere år er sket en del forenklinger i sporplanen. Forgreningsstationen i Jenny er også en fin ting, navnlig på grund af det eentungede indgangssporskifte! Gunnebobruk, hvor stationen tidligere hed Verkeback, er en idyllisk beliggende by på stejle skrån timer ned mod fjorden, og i Ankarsrum finder man en stor, særpræget stationsbygning. Banen forløber gennem et skovklædt klippeterræn, ofte i dybe udsukerimer, eller på høje dæmninger langs søerne.

I Hultsfred finder vi en stor banegård. Smalsporbanen passerer Nässjö-Oskarshamnbanen på en bro syd for stationen, i modsætning til den næste by, hvor de to sporvidder krydser hinanden, Åseda: Nässjö-Kalmar banen skærer her 891 mm-banen i niveau uden for stationen!

Den næste dag skulle også blive indholdsrig: Vi fik lejlighed til at køre med godstoget fra Växjö til Braås (33 km). Det blev fremført af et Tp-lokomotiv, en maskine på størrelse med vore hjemlige, privatbaneejede MaK-

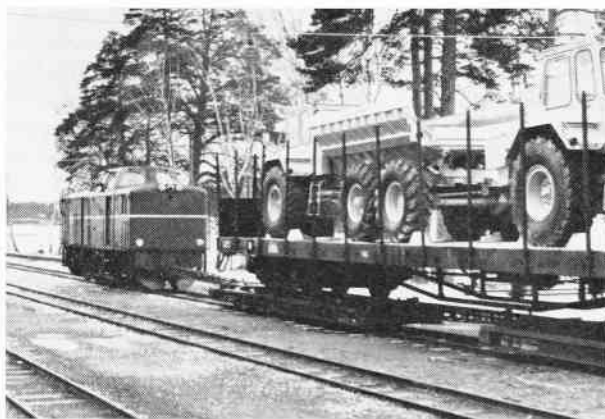


Kombineret normal- og smalspor i Vetlanda, 1977.

Foto: Jens Halck.

lokomotiver, men på grund af det smalle spor forekommer den kæmpemæssig her. Vi rangerede flere steder undervejs, hvilket for øvrigt var ret kompliceret som følge af de trækstænger, man anbringer mellem overføringsvogne for at holde disse i passende indbyrdes afstand under kørslen. Efter at vi var vendt tilbage til Växjö, overværede vi rangering til og fra overføringsvogne. – Engang var der også 1067 mm-spor i Växjö. 3 sporvidder på én station, det ville vi gerne have oplevet!

Den følgende dag havde vi afsat til kørsel med skinnibus hele strækningen igennem begge veje. Vi var imponerede over, hvor godt sporet lå; til trods for den ringe sporvidde var hastigheden flere gange oppe i nærheden af 90 km/t. Al den vildsomme natur gjorde også et stort indtryk på os. Alene af den grund er banen et besøg værd. På hjemvejen så vi både elsdyr og rensdyr.



Tp 3508 rangerer i Braås, 1977.

Foto: E. Neergaard.

De øvrige dage beskæftigede vi os med de dele af banen, vi endnu ikke havde set grundigt, men vi fik også tid til at studere 2 andre 891 mm systemer: Sävsjö-Vetlanda-Gårdveda, hvoraf strækningen Landsbro-Vetlanda-Kvillsfors-Järnforsen trafikeres af godstog, og Kalmar-Berga-banen. Af denne er kun Berga-Ruda tilbage som smalsporbane med godstrafik. Fra Ruda til Sandbäckshult er sporet fjernet for at give plads for anlæg af normalspor. Herfra, samt fra Mönsterås, er banen allerede bygget om og anvendes af den betydelige godstrafik fra Kalmar nordpå langs kysten.

Vi var meget fascinerede af det, vi havde set, og vi kan anbefale andre at fordybe sig i Sveriges 891 mm-baner. Selvom persontrafikken efterhånden opgives mange steder, er der stadig meget at se på. Godstrafikken opretholdes i hvert fald på banen fra Vetlanda mod øst til Kvillsfors, og sandsynligvis vil man på Växjö-Braås og Västervik-Gunnebobruk-strækningerne endnu længe kunne opleve de hyggelige godstog med overføringsvogne.

Op så har man i Sverige et museum for 891 mm banerne på en del af den tidligere bane fra Göteborg til Skara: Fra Anten til Gräfsnäs (11 km) er sporet bibeholdt og her driver Stora Lundby Järnvägmuseum (StLyJ) en museumsbane med damploko, motorvogne, træpersonvogne m.m., indsamlet på 891 mm baner overalt i Sverige. Et besøg kan varmt anbefales. Her er der mulighed for at opleve lidt af det tidligere så udbredte smalsporsystem med materiel fra den tid, da det var på sit højeste.

MHVJ i fuld aktivitet ved banelukning og jernbanejubilæum

Lørdag den 21. maj 1977 ophørte driften på strækningen Odder–Hou og

lørdag den 2. juli markeredes Mariager-Fårup–Viborg Jernbanes 50 års jubilæum på MHVJ

Af Uffe Andersson, Ole Linå Jørgensen og Ole-Chr. M. Plum.



Mange mennesker mødte op på stationen i Hou på den sidste driftsdag, og MHVJ's tog bestående af HHJ M 2 og C 27 vakte behørig opsigt.

Foto: Johannes Hansen.

Et af Mariager-Handest Veteranjernbanes største arrangementer på udebane afvikledes den 21. maj i forbindelse med lukningen af Odder–Hou banen. I hvert af de tre veteranmotortog, der kørte mellem Odder og Hou var der omkring 100 rejsende, og togene bestod af HHJ M 2 og C 27, der begge normalt kører på MHVJ.

På grund af lukningen af banestrækningen demonstrerede de fysisk handicappede elever fra Egmont højskolen i Hou ved at blokere sporet ved Holsatia først på eftermiddagen. Banelukningen betyder for dem forringede muligheder for at få deres rullestole transporteret. Demonstrationen forløb i god ro og orden, men toggangen blev en del forsinket først på eftermiddagen.

Damptoget, der blev fremført af HV 3, kørte til perron i Århus en god time før afgang, og da var der allerede mange mennesker på perronen. Jernbanens folkedansere lavede danseopvisning på perronen, og det skabte et festligt og farverigt indslag i dagens arrangementer. Central-

værkstedets orkester spillede inden afgang, og snart dampede man afsted mod Odder. Ved ankomsten hertil havde toget 434 rejsende.

Med 550 rejsende videreførtes toget til Hou. HV 3 blev i Odder udskiftet med HHJ DI 12. Ved ankomsten til Hou spillede Centralværkstedets orkester påny, men orkesteret nærmest druknede i den enorme menneskemængde, der var mødt frem.

Efter et passende ophold i Hou gik turen tilbage mod Odder og Århus. I Odder kom HV 3 atter foran toget. På grund af en sprængt bremseslange kom toget 10 minutter forsinket til Århus.

Kl. 22.22 afgik M 2 og C 27 som næstsidste tog fra Odder mod Hou, hvor toget blev modtaget af byens ungdom med fakler. Lidt senere kom det sidste tog fra Odder bestående af to dobbelt-Y-tog.

Forud for det sidste ordinære tog fra Hou gik et fakkeltog til Holsatia. Med piften og knaldsignal afgik M 2 og C 27 som allersidste tog fra Hou med en del forsinkelse.

Lidt før midnat rullede M 2 og C 27 som sidste tog ind på Odder station, og Danmarks jernbanenet var blevet 9,7 km kortere.



HTJ S 27 ved Holsatia, 23. juni 1976.

Foto: Johannes Hansen.



Den 2. juli 1977 var der rejst æresport og flagallé langs perronsporet på stationen i Mariager. Mariager-Handest Veteranjernbane skulle fejre 50 års dagen for åbningen af privatbanen Mariager-Fårup-Viborg. Den officielle korsel på MFVJ ophørte for 12 år siden, men sporene mellem Mariager og Fårup fik lov til at blive liggende. Mariager kommune købte banen, og i dag kører MHVJ på strækningen mellem Mariager og Handest, mens DSB kører godstog mellem Mariager og Fårup.

Fra tidligt om morgenen herskede der travlhed på stationerne i Mariager, True, Vester Tørslev og Handest. Alt skulle være klart, således at det planlagte festarrangement kunne afvikles så hyggeligt og festligt som muligt. MHVJ havde i dagens anledning indbudt gode venner, som bl. a. talte tidligere MFVJ medarbejdere, kommunalbestyrelsen i Mariager, medlemmer af DJK's bestyrelse, lokalafdelingerne og banerne samt lokale borgere og forretningsforbindelser.

Kl. 13.30 kørte festtoget ud fra Mariager trukket af hæderkronede HV 3, der var smykket med skjold, flag og grønne grene. I toget, der var oprangeret af DSB Do 5604, VNJ C 25, AHB C 45, DSB Cmf 10118 samt DSB Cr 3622, uddeltes en folder, der kort fortalte om MFVJ's historie og desuden dagens program.

Efter ankomsten til Handest fortalte MHVJ's driftsbestyrer S. P. Laursen om MHVJ – landets sidst anlagte privatbane. S. P. Laursen nævnede banens betydning for egnen og omtalte dens 38-årige driftsperiode. I sin tale kom han også ind på den fordel, det måtte være for Mariager stadig at have sporforbindelse. Til sidst takkede han kommunalbestyrelsen i Mariager for den forståelse og hjælp, man gennem årene havde vist veteranbanen og Dansk Jernbane-Klub. En lignende tak lød også til MHVJ's forretningsforbindelser samt Hads Ning Herreders Jernbane, hvor MHVJ får megen hjælp og bistand.

Derefter fik borgmester Verner Madsen ordet, og han nævnede, at man i kommunalbestyrelsen var glade for at have både en godsbane og en veteranbane. Han gav udtryk for, at man godt forstod hvilke problemer MHVJ's frivillige personale har med at holde materiellet i køreklar stand, og han lovede, at man inden et år ville have en løsning på MHVJ's remiseproblem. Borgmesteren kom så ind på sin tilknytning til banen. Hans far var i sin tid med til at anlægge MFVJ, og selv boede han nu i den ejendom, hvor banens entreprenør havde sin residens. Til slut ønskede han MHVJ held og lykke i fremtiden og overrakte en kommunal gave, 500 kr., til MHVJ.

Fuldmægtig Mikkelsen og stationsforstander Jensen fra HHJ bragte en hilsen fra banen – et urværk til en meldeklokke. Det vil senere blive anvendt i forbindelse med den nye stationsbygning i Mariager (red.: Mere herom i Jernbanen nr. 5/77).

Endvidere modtog banen en del hilsner og gaver, bl. a. en forgyldt hestesko.

Efter talerne blev der serveret snitter, øl og sodavand samt børneposer til den yngre del af selskabet.

Kl. 15.05 afgik særtoget mod Mariager, og undervejs opfriskedes mange gode minder såvel om MFVJ som om MHVJ. Med særtogets ankomst til Mariager kl. ca. 16 sluttede den officielle del af jubilæumsfestlighederne. Om aftenen var MHVJ's personale samlet til en mindre fest.



HV 3 forspændt det pyntede jubilæumstog i True på vej mod Handest, 2. juli 1977.

Foto: H. P. Balle.

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

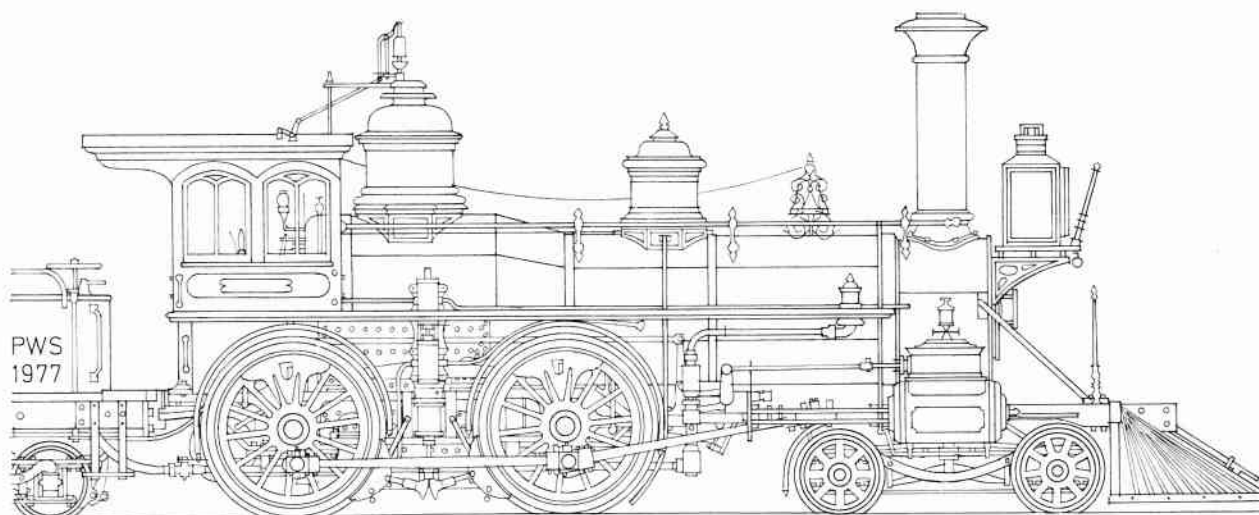
Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende

KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE

2. del

Af Povl Wind Skadhauge



Her videreføres artiklen om damplokomotivers typenavne, hvoraf 1. del, bl. a. med de generelle bemærkninger, bragtes i forrige nummer af Jernbanen. - Den dekorative profil, som genses over disse linier, tilhører jo en hundredårig veteran fra den anden side af Atlanterhavet, men det er egentlig ganske sjovt at tænke på, at der i første fjerdedel af vort århundrede på det frodige Sydfyn kørte to originale amerikanske lokomotiver, som lignede den hundredårige ikke så lidt, omend de mange ornamenter manglede. Det var det flere steder i artiklen omtalte firma Baldwin Locomotive Works' byggenr. 17274 og 17275, fra år 1900.

LEKSIKON (fortsat)

Center-cap = førerhus på midten. I nordamerikansk jernbanelitteratur kan man støde på denne mere nøgternt beskrivende alternative betegnelse camelback-typen. (Men i de fleste tilfælde menes der nu et diesellokomotiv i lighed med fx DSB litra Mh.)

Centipede (egentlig hundredfod) betyder skolopender. Udtrykket er både brugt om triplex Mallet, se dette, og om lokomotiver af hjularrangement 1F = 2-12-0.

Central blev brugt som betegnelse for 1E1 = 2-10-2 på Illinois Central Railroad, hvor man åbenbart ikke syntes om navnet Santa Fe.

Challenger betyder udfordrer. Navnet brugtes om 2CC2 = 4-6-6-4 »uægte« Mallet-lokomotiver. Typen introduceredes i 1935 eller 1936 af Union Pacific Railroad og vandt indpas hos en række af jernbaneselskaberne i USA.

Climax betyder højdepunkt og var tillige navnet på en amerikansk gearet lokomotivtype, der ikke var helt så almindelig som Shay-lokomotiverne, men kunne have samme hjularrangement som disse og havde de samme anvendelsesområder. Til forskel fra Shay-typen var climax symmetrisk: der var en skråtstillet cylinder på hver side af kedlen og under denne en tværgående blindaksel, hvorfra bevægelsen videreførtes gennem langsgående aksler i midtlinien.

Colorado: 1E2 = 2-10-4, altså samme hjularrangement som Texas, men brugt i stedet for denne betegnelse på Chicago, Burlington & Quincy Railroad (nu, siden 1970, en

del af Burlington Northern). Det vides ikke, om der sigtes til staten, floden eller ørkenen af samme navn.

Columbia: 1B1 = 2-4-2. Typenavnet blev overtaget fra det første hovedlinielokomotiv med dette hjularrangement, som konstrueredes i USA. Baldwin Locomotive Works byggede det i 1893 og viste det på verdensudstillingen i Chicago samme år. Det vides ikke, om der med navnet sigtes til District of Columbia (hvor regeringsbyen Washington ligger), Columbia-plateauet i det nordvestlige USA, Columbia-floden, hovedstaden i South Carolina, den latinamerikanske stat Columbia – eller et helt andet Columbia. – I Europa var typen gammelkendt i 1893; i Belgien byggedes 1B1-maskiner allerede i 1860'erne. En del Columbia-maskiner var tanklokomotiver, dansk eksempel: DSB litra O fra 1896.

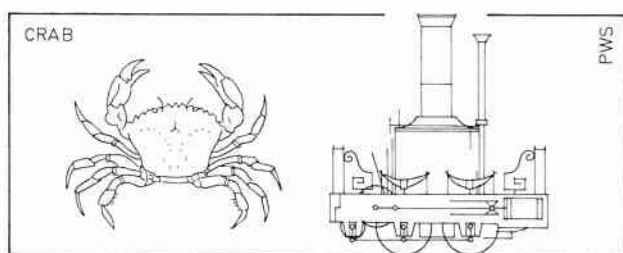
Confederation betyder forbund, og der hentydes muligvis til de 13 nordamerikanske staters forbund fra 1781 til 1789. Betegnelsen er en af de mange, der er brugt om 2D2 = 4-8-4.

Consol var en i amerikansk jernbaneslang anvendt forkortelse for consolidation-typen.

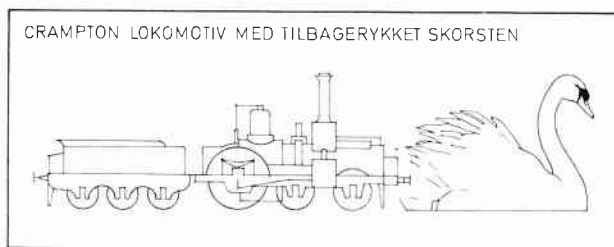
Consolidation: 1D = 2-8-0. Navnet betyder konsolidering, befæstelse, og skal formentlig opfattes i forhold til ten-wheeler- og Mogul-typerne. Både i USA, hvor typen så tidligt som i 1870'erne var at se adskillige steder, og i Europa blev dette hjularrangement et af de mest anvendte. I USA blev consolidation-typen i de første 3-4 årtier af dette århundrede virkelig dominerende som godstogslokomotiv, hvilket kan illustreres ved nogle taleksempler: Baldwin Locomotive Works færdiggjorde i 1905 mellem 10.

oktober og 22. november 160 stk. til Pennsylvania Railroad, og leverede 423 stk. hertil i 1907. I midten af 1934 var der i USA 11266 Consolidation-maskiner i drift. – I England byggedes både under 1. og 2. verdenskrig i hundredvis af »krigslokomotiver« som consolidations. I Tyskland var der i BR 56 flere tusinde maskiner. SJ havde ca. hundrede, heraf 90 stk. litra E2, og i Finland var der ca. 150. Dansk eksempel: DSB litra H – dog kun med 18 stk.

Crab = krabbe. Typenavnet gælder nogle små B = 0-4-0 maskiner, bygget af Ross Winans 1837 for Baltimore & Ohio Railroad. De havde opretstående kedel, men vandrette udvendige cylindre. Hjulsættene var koblet indbyrdes og til en blindaksel, som over en indvendig tandhjulsudveksling blev drevet fra en selvstændig maskinaksel. Navnet crab siges at hentyde til, at drivværket i bevægelse gav indtryk af baglæns gang. Men krabber bevæger sig jo nærmest sidelæns, så man må snarere tro, at det var en »klippende« bevægelse af stængerne mindende om en krabbeklo, der blev anledning til navnet (sml. at de sjællandske statsbaners litra K – senere DSB litra Ks – blev kaldt »sakserne«).



Crampton: 2A = 4-2-0 og 3A = 6-2-0, men ikke ethvert lokomotiv med et af disse hjularrangementer falder ind under begrebet. Princippet i Crampton-typen var en flytning af drivhjulsakslen helt hen bag fyrkassen, hvorved der blev plads til meget store drivhjul samtidigt med, at kedlen kunne placeres lavt (hvilket jo engang ansås for nødvendigt af stabilitetshensyn). Det var englænderen Thomas Russell Crampton (1816-88), der tog patent på typen i 1842. Det første lokomotiv af slagsen blev bygget 1846, men ideen slog ikke rigtigt an i Cramptons fædreland, og det blev på det europæiske kontinent, især i Frankrig, typen fik succes. Crampton-maskinerne var i 1850'erne nok de hurtigste damplokomotiver, der fandtes.



I Danmark anskaffedes sådanne maskiner til Korsør-banens åbning. Nogle Crampton-maskiner havde en slags fødevandsforvarmer med et bagudført røgrør og skorstenen placeret midtvejs på kedlen ud for cylindrene. For os at se var det nogle snurrige fremtoninger, men set med datidens øjne kan et sådant lokomotiv meget vel være forekommet på en gang majestætisk og elegant som en svane, der bruser frem på vandet.

Daylight: 2D2 = 4-8-4 kaldtes således på Southern Pacific Railroad, som anvendte typen til Daylight-ekspresstogene, hvis idé var en koreplan således tilrettelagt, at passagererne havde mulighed for at nyde synet af de storslåede landskaber undervejs. Daylight betyder jo dagslys.

Decapod: 1E = 2-10-0. I England har betegnelsen dog været brugt om E = 0-10-0. Derimod betyder et væsen med 10 lemmer (egentlig 10-fod). Udtrykket er hentet fra biologien og står på »moderne« latin for henholdsvis skjoldkræbs og tiarmede blæksprutter. Som så mange andre lokomotivtyper sås 2-10-0 først i Amerika; i begyndelsen af 1880'erne byggede Baldwin Locomotive Works fx nogle maskiner til Brasilien. Men den store udbredelse fik denne type på det europæiske kontinent. Man behøver blot at tænke på de henvend 14.000 tyske maskiner i BR 42, 43, 44, 50, 52 og 58. England kom først med »på holdet« i 1954 med 9F standardtypen, af hvilken det sidste eksemplar var den i indledningen nævnte Evening Star.

Double ender er et på en måde uoversætteligt, især amerikansk udtryk for et tanklokomotiv i almindelighed, men har også været benyttet specielt om 2B2 = 4-4-4.

Double Pacific: 2C1 + 1C2 = 4-6-2 + 2-6-4 Beeyr-Garratt. (På tilsvarende måde kan man danne typenavne for en række af leddelte lokomotiver med symmetriske hjularrangementer.)

Duplex betyder dobbelt og kan for så vidt gælde ethvert lokomotiv med to sæt koblede hjul. Men normalt tænkes der i denne forbindelse ikke på leddelte lokomotiver, men på nogle med to sæt i samme ramme, som næsten kun forekom på Pennsylvania Railroad (USA), der byggede 3BB3 = 6-4-4-6 i 1939 og senere 2BB2 = 4-4-4-4, henholdsvis 2BC2 = 4-4-6-4.



Eight coupled: D = 0-8-0. Betyder ottekoblet. Benævnes også **8-coupler** og (i USA) **8-coupled switcher**, altså 8-koblet rangermaskine. I nordamerikansk praksis blev lokomotiver uden truck eller bogie foran bortset fra enkelte tidlige undtagelser (se camel) ikke regnet som togmaskiner. I Europa blev hjularrangementet D ret udbredt til godstogslokomotiver både med og uden tender; af de sidste var en del i brug på større rangerbanegårde, dansk eksempel: DSBs tanklokomotiver litra Q. Kendte udenlandske eksempler med tender var SJ litra E (indvendige cylindre) og de tyske maskiner i BR 55, herunder den preussiske G8, som i den forbedrede udgave fra 1913 betegnet G8⁰ blev en af verdens store lokomotivklasser med et antal på over 5000. Den russiske O-klasse med samme hjularrangement nåede helt op på ca. 9000 enheder.

Engerth. Wilhelm Engerth (1814-84) var østriger. I begyndelsen af 1850'erne udviklede han og fik patent på en loko-



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 4 . 1977

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Tåstrup. Tlf. (02) 52 00 02 (bedst kl. 17-18)

Formand:

Polittimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ØRdrup 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
Politbetjent 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,
Murevej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-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,
Fælkevej 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 12. september 1977

MØDER OG UDFLUGTER

Lørdag den 20. august 1977 afholdes udflugt til godsbanen Skive-Glyngøre.

Den 1. oktober nedlægges færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors, og som følge heraf må man formode, at godsbanen Skive-Glyngøre nedlægges fra Roslev til Glyngøre.

For at tage afsked med banen har Dansk Jernbane-Klubs midtjyske afdeling arrangeret denne udflugt.

Udflugtstoget oprangeres af Mo + Cr 3622 fra MHVJ.

Der bliver fotostop både på turen mod Glyngøre og tilbage så vidt tiden tillader det. Efter ankomsten til Glyngøre køres i bus over Sallingsundoverfarten til Nykøbing Mors, hvor vi har fået lov til at besigtige færgerne Morsø, og hvor der kan spises. På vejen tilbage fra Nykøbing til Glyngøre vil vi forsøge at få tid til at se lidt på den nye bro og færgerne på Sallingsundoverfarten. Turen fra Nykøbing til Glyngøre foregår i bus.

Planen for udflugten ser således ud:

Skive	af	kl. 10.00 (tog)
Glyngøre	- an	kl. 12.00
Glyngøre	af	kr. 12.15 (bus)
Nykøbing M.	an	kl. 12.40
Nykøbing M.	af	kl. 14.00 (bus)
Glyngøre	an	kl. 15.00
Glyngøre	af	kl. 15.10 (tog)
Skive	an	kl. 17.00

Der var forsøgt arrangeret overfart med M/F Morsø, men dette kunne ikke gennemføres af sikkerhedsmæssige grunde.

Ovenstående annonceres desværre for sent, men det var ikke redaktionen i hænde til nr. 3/77 af Jernbanen. Alligevel er det med nu til orientering for medlemmerne.



Onsdag den 14. september 1977 kl. 19.30 medlemsmøde i restaurant »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

»Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med film og lysbilleder fra sommerens oplevelser. Film bedes forudmeldt til sekretariatet, Baunevej 129, 2630 Tåstrup, tlf. (02) 52 00 02, senest den 12. september. Fremviser til film bedes medbragt.

Søndag den 18. september 1977. Spændende udflugt med »blandettog« fremført af D-maskine – og kørsel med »MO-tog« – som »foto-forløber« – ad Sydbanen via Køge til Næstved og retur via Mogenstrup Stengrav og Glumsø.

Afgang fra København H. kl. 8.40 – fra Roskilde kl. 9.05. Retur i København H. kl. 17.30. Toganmeldelse udleveres.

Pris for deltagelse (uanset påstigningsstation): **Kr. 85,-**. Tilmelding sker ved indbetaling af beløbet (børn halv pris) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm – senest fredag den 9. september.** (Postkvitteringen skal medbringes).

Tag madpakke med – der er salg af øl og vand i toget – kom med og oplev nok en gang, hvordan det var at køre med »blandettog« i 20-erne.



Onsdag den 12. oktober 1977 kl. 19.30 medlemsmøde i restaurant »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Driftsområdechef K. Y. Lassen, DSB's driftsområde Storebælt, holder foredrag om DSB's rederivirksomhed med hovedvægten lagt på Storebæltsoverfarten.

Som det vil være medlemmerne bekendt fra dagspressen, er det netop nu, at der er politisk aktivitet omkring spørgsmålet om fortsat færgetarif eller brobygning ved Storebælt.



Der er planlagt møder således: 16. november og 14. december.



Bestyrelsen og udflugtsafdelingen har fundet det rigtigst at aflyse den planlagte udflugt til »Anten-Gräfsnäs Järnväg« under hensyntagen til, at et endags-arrangement (600 km buskørsel til og fra Göteborg) vil være urimeligt strabadserende for deltagerne. Et week-end-arrangement gennemføres i stedet i foråret 1978.



Det fremgår af »Sporvejshistorisk Selskab«s tidsskrift »Bytrafik«, nr. 4/77, at »Dansk Jernbane-Klub, midtjysk afdeling arrangerer besøg i Århus Sporvejs garageanlæg, Gustav Holms Vej 30, Århus N – **tirsdag den 4. oktober 1977 kl. 19.30.**

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Fredag den 30. september 1977 kl. 19.00 medlemsmøde i Århus Oliemøllers lokaler, Clausensgade, Århus.

Fredag den 21. oktober 1977 kl. 19.00 medlemsmøde på Højskolehotellet i Randers.

Fredag den 11. november 1977 kl. 19.00 medlemsmøde i Århus Oliemøllers lokaler, Clausensgade, Århus.

Til medlemsmøderne er medlemmerne velkomne med film, dias m.m. Alle jernbaneinteresserede er i øvrigt velkomne.

På mødet i Randers den 21. oktober afvikles samtidig afdelingens generalforsamling med sædvanlig dagsorden. Forslag må være afdelingsformanden i hænde senest den 7. oktober 1977.

Lokalafdelingen på Lolland-Falster

Søndag den 25. september 1977 afholder lokalafdelingen udflugt på Maribo-Bandholm Jernbane.

Planen for udflugten ser således ud:

Maribo		afg. 11.45
Bandholm	ank. 12.10	afg. 12.25
Maribo	ank. 13.25	afg. 13.50
Bandholm	ank. 14.15	afg. 14.30
Maribo	ank. 15.30	

På den første dobbelttur køres med LJ M 7 + to personvogne fra Museumsbanen. Den anden dobbelttur fremføres med Y-togsmateriel. Undgå ikke at benytte denne chance til at køre med Y-tog på MBJ.

Kl. 16.00 mødes vi på hotel »Hvide Hus«, hvor der serveres kaffe med en ostemad, pris ca. 18,- kr. Her vil der blive vist jernbanefilm – bl.a. en om veteranbaner i Østrig.

Pris for deltagelse i hele arrangementet (eksklusive kaffebordet) er kun kr. 30,-.

Tilmelding sker ved senest **mandag den 12. september 1977** at indbetale kr. 30,- på **postgirokonto 6 59 11 67, DJK's lokalafdeling på Lolland-Falster, Birkevænget 11, st., 4900 Nakskov.** Husk at medbringe kvitteringen på turen.

OKJ/PS.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Århus festuge 3.-11. september

MHVJs veteranog vil i år køre lørdagene 3. og 10. og søndagene 4. og 11. september efter følgende plan:

Århus Ø	afg.	12.05	13.30	15.15	16.40
Lystrup	afg.	12.37	14.00	15.50	17.10

Køretid ca. 15 minutter.

I forhallen på Århus Ø vil der i veteranogets køretid være en mindre fotoudstilling om Århus-Ryomgård banen i anledning af, at banen den 1. december har 10 års jubilæum.



Repræsentanter for MHVJ har været til møde med Mariager kommune, og her oplystes det, at der vil ske omfattende forandringer i Mariager.

Stationens sporplan vil blive ændret. Den 1. september skal veteranbanen rømme de hidtidige lokaler i stationsbygningen. I stedet vil kommunen opføre en ny bygning ved remisen og bogtrykkeriet. Bygningen skal indeholde ventesal og toiletter, der skal være fælles for rejsende til rutebiler og veteran tog, samt et kontor for veteranbanen. Da MHVJs tog ikke længere uden videre kan foretage om-løb i Mariager, har MHVJ fået stillet kommunens ranger-traktor til rådighed. Veteranbanen må for kommunens regning indkøbe en brugt dieselmotor til traktoren og selv isætte den.

M 1 og M 1210 får tagbeklædningen fornyet. Lærredsbeklædningen bliver udskiftet med almindeligt tagpap. M 1210 får som forsøg opvarmning med kølevand. Hvis forsøget falder heldigt ud, vil M 1 også få opvarmning ved kølevand.

Restaureringen af HVJ C 501 på Århus Ø er nu begyndt.

Som nævnt tidligere, er rejsegodsvogn EM 38 solgt til Hadsund-firmaet Implast Pladeskrædderi. Vognen er solgt på betingelse af, at den ikke må ophugges. Det er planen at opstille EM 38 sammen med en anden gammel jernbanevogn foran virksomheden, der har til huse i den tidligere Hadsund Syd station.

Campingpladsen i Mariager skal til næste år flyttes til Stenarmen, der ligger et stykke ude ad vejen til Hadsund.



Adresseændring:

Sekretæren og dermed foreningens generelle adresse er flyttet til:

Baunevej 129

2630 Tåstrup

Tlf. (02) 52 00 02 (træfes som regel 17-18)

Finn Beyer Paulsen

SALGS  **afdelingen**

DJK's bogserie

Nedenfor vil De finde en liste over de DJK-bøger, 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-Frederiksværk-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.

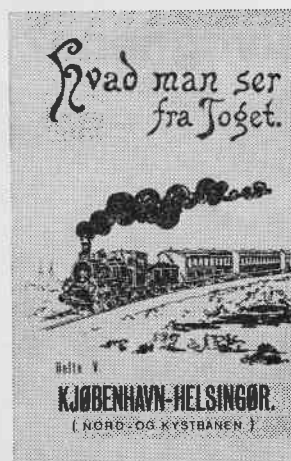
Af andre bøger kan nævnes:

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

Jernbanemateriel 2 er et hefte på 36 sider om forskellige godsvogne, der er bygget på undervogne med en almindelig Q-vogns dimensioner. Forfatteren til dette interessante værk er Jens Bruun-Petersen, der gennem mange år har studeret jernbanernes rullende materiel med henblik på at finde mange morsomme og interessante detaljer. Med mere end 70 illustrationer såvel fotos som tegninger er heftet værd at supplere ens jernbanelitteratur med. Det er et glimrende supplement til Dansk Jernbanearkivs »Driftsmateriellet«. Kurlands forlag har stået for udgivelsen, og Salgsafdelingens pris er kr. 30,- + 2,- i porto.



Vi har genoptrykt ovennævnte bog, der i året 1906 blev udgivet af Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Det er en morsom bog med bl. a. mange historiske oplysninger. Bag i bogen findes et smukt farvetryk af det gamle kort over Nord-sjælland.

De kan rekvirere bogen ved at indbetale **kr. 14,85** på postgiro nr. 720 1206, **BENT CARLSENS FORLAG ApS., Lindegårdsvej 34, 3520 Farum**, hvorefter den vil blive tilsendt Dem portofrit.

Mariager-Handest Veteranjernbane. Fortegnelse over driftsmateriellet, januar 1977. En gruppe af foreningens aktive medlemmer ved MHVJ har på en glimrende måde samlet oplysninger om det af DJK's materiel m.v., der anvendes på eller henstår ved MHVJ. Fortegnelsen indeholder nydelige tegninger i 1:87 af det meste af materiellet. Oplysningerne om vogne og lokomotiver er stillet fint og overskueligt op. Heftet, der er på 40 sider, format A 4, kan erhverves gennem Salgsafdelingen for kr. 25,- + 2,- i porto.

Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane. Et af foreningens yngre medlemmer, Fritz Sørensen, har som specialopgave i skolen skrevet denne udmærkede artikel om RGGJ. Den er senere trykt i Randers Historiske Årbog 1976, og foreligger altså nu som et særtryk på 24 sider med 8 illustrationer. RGGJ-heftet koster kr. 10,- + 1,- i porto.

Mariagerbanen 50 år af B. Sundahl og Ole Linå Jørgensen. I anledning af MFVJ's jubilæum har DJK's midtjyske afdeling udgivet dette 40 sideres hefte (A5) med 60 illustrationer om Mariagerbanens historie. Billedmaterialet er godt, men måske lidt dårligt gengivet. Løvrigt et nydeligt hefte til kr. 15,- + 1,50 i porto.

Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på girokonto 3 17 91 76, **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren. Ved bestilling af mindst tre af ovennævnte publikationer inden udgangen af september måned bortfalder portogebytet.

Dansk Veteran Jernbane Platte

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE er en serie om dansk jernbane historie og om de prægtige gamle lokomotiver.

En serie om en svunden tid, som endnu mindes med stolthed og ærbødighed, ikke mindst af mændene, som førte dem.

Platterne – som udsendes hvert år i november måned – tegnes af anerkendte kunstnere og fremstilles af porcelænsfabrikken »BING & GRØNDAHL« i firmaets smukke blå underglasur design.

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE udsendes kun i et meget begrænset antal, som forbeholdes kredse med tilknytning til og interesse for dansk jernbanehistorie.

I serien kan endnu fås:

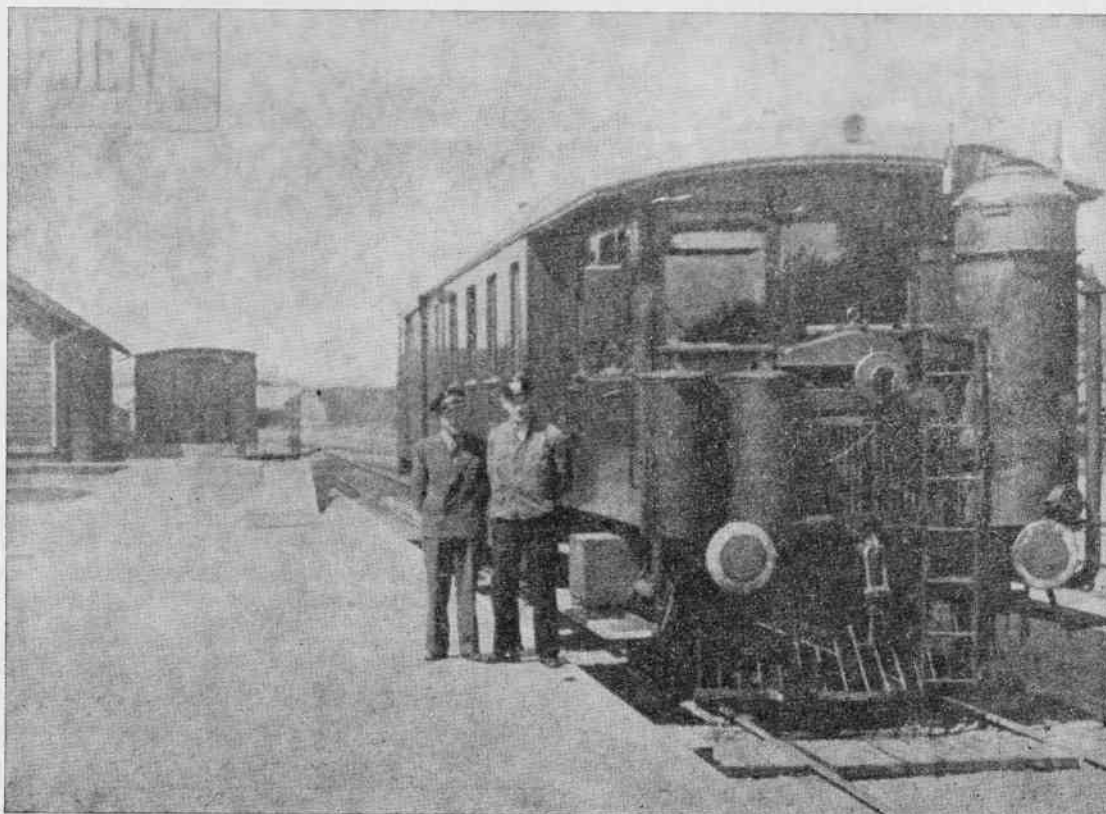
Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625 (få stk.)

Jernbaneplatte nr. 3 – 1976, Litra D. 826 (få stk.)

Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ. 34

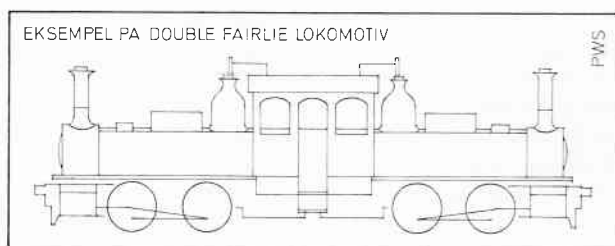
Platterne kan nu også købes gennem Salgsafdelingen. Prisen er inkl. 15 pct. moms og forsendelse kr. 95,- pr. stk. ved køb inden den 30. september 1977. Derefter er prisen pr. stk. kr. 108,- (se adressen til Salgsafdelingen ovenfor.)

Har De købt Motormateriel 1, bogen om Triangelvognene? - køb den hos salgsafdelingen



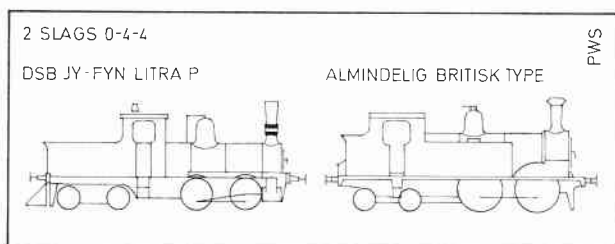
motivtype med todelt ramme. I den forreste del, som bar kedel og fyrkasse, var der et almindeligt sæt koblede hjul, men hjulene i den anden del, med vandbeholder og brændsel, var indbyrdes koblede og forbundet med en særlig transmission til den forreste hjulgruppe. Ligesom ved almindelige tanklokomotiver uden løbehjul opnåedes altså maksimal adhæsiensvægt. Ikke desto mindre bortfaldt den besværlige transmission til tenderdelen snart, og heraf udsprang den såkaldte støttetendertype, hvis princip var at overføre mest muligt af tendervægten til drivhjulene.

Fairlie. Englænderen Robert F. Fairlie (1831–85) tog i 1863 patent på den leddelte lokomotivtype, der bærer hans navn. Egentlig var der både en »single«-udgave (som først kom rigtigt til sin ret i den såkaldte Mason-Fairlie-type, se dette) og en »double«, men det er sædvanligvis sidstnævnte, den med fælles fyrkasse for to kedler og med to drivværker i hver sin bogie forsynede dobbeltlokomotivtype, der forstås med en Fairlie. I 1860'erne byggedes en hel del til småbaner i Wales. I 1870'erne og senere byggedes i England relativt store antal til eksport. Mange lande var blandt aftagerne, men videst udbredelse fik Fairlie-lokomotiverne i Rusland og Mexico, hvortil de sidste og største af typen byggedes i begyndelsen af 1900-tallet; disse havde hjularrangement CC = 0–6–6–0.



Fairlie-typen var egentlig foregrebet allerede i 1832 med det dog ikke særligt vellykkede amerikanske lokomotiv South Carolina bygget af Horatio Allen, og i 1851 med det belgiske bidrag til Semmering-konkurrencen, John Cockerill's Seraing.

Forney: B2 = 0–4–4 samt C2 = 0–6–4. Den amerikanske ingeniør Matthias N. Forney (1835–1908) tog i 1866 patent på en tanklokomotivtype, som – især efter patentets udløb – skulle blive meget almindelig i nordamerikansk bybane- og forstadstrafik. Der var udelukkende bagtank, og det er ikke helt forkert at karakterisere en Forney som et lille lokomotiv sammenvokset med sin tender; dennes understel måtte være af speciel konstruktion. Sådan set kunne man vel kalde Danske Statsbaner i Jylland og Fyns litra P fra 1882 for en Forney, selvom hjulene under tanken var monteret efter »Busses Patent«, og førerhuset endog var meget småt i forhold til de amerikanske maskiners. I England blev tanklokomotiver til bl.a. forstadstrafik med



hjularrangement 0–4–4 også meget almindelige fra 1880'erne og frem, men dem kunne man i hvert fald ikke benævne som Forneys; de havde sidetanke og helt andre proportioner, som det ses på tegningen.

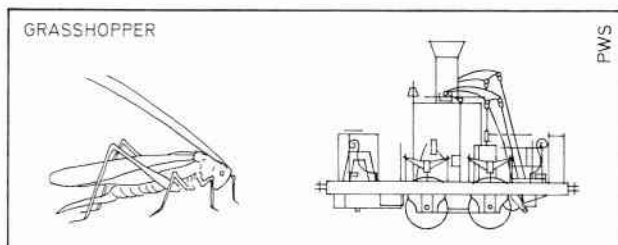
Four-wheel shunter (engelsk), **4-wheel switcher** (amerikansk) eller bare **4-wheeler**: B = 0–4–0. Yderligere forklaring unødvendig. Dette hjularrangement, der er så gammelt som damplokomotivet selv, har været udbredt verden over især på tanklokomotiver til ranger- og lokalbanebrug. Danske eksempler: litra Hs, M, Ms og N foruden diverse privatbanemaskiner.

Garratt, se Beyer-Garratt.

Gladstone. Så vidt vides, findes intet typenavn for B1 = 0–4–2. Men det ville ikke have været nogen dårlig idé at benytte navnet på den klasse, som William Stroudley (1833–89) konstruerede for London, Brighton & South Coast Railway i 1882. Den første maskine var opkaldt efter den daværende britiske premierminister W. E. Gladstone, og dermed opstod klassens navn. I Danmark såvel som England og andre europæiske lande var der en hel del klasser af B1-typen, men få af dem var eksprestogslokomotiver som Gladstone-maskinerne, der overraskende nok kunne køre 75 miles = ca. 120 km i timen. At de efter datidens engelske praksis havde indvendige cylindre, spillede nok en afgørende rolle.



Grasshopper = græshoppe. Fra 1832 til 1836 byggedes til Baltimore & Ohio Railroad af forskellige firmaer i hvert fald 16 lokomotiver, som falder ind under betegnelsen grasshopper. De var toakslede med opretstående kedel og lodrette cylindre. Dele af stangsystemet mindede om en græshoppes bagben, og deraf fulgte navnet. Grasshopper-maskinerne var crab-typens forgængere.



Hagans brugt som lokomotivtypebetegnelse refererer til den tyske ingeniør og lokomotivfabrikant Christian Hagans (1829–1906), hvis bestræbelser bl.a. gik ud på at udføre leddeling på en forenklet måde, idet to adskilte grupper af koblede hjul blev drevet fra samme cylindersæt – den bageste, som var drejelig, over et særligt svingarmsystem.

Hawkshaw. En fra 1800-tallets midte ret populær lokomotivtype var udviklet af englænderen Sir John Hawkshaw.

Hjularrangement 1B = 2-4-0, udvendige cylindre foran forreste aksel, indvendige rammer, bageste aksel netop fri af fyrkassens bagkant. Repræsentanter for typen kunne findes mange steder; første lokomotiv i Japan (1871) var en Hawkshaw i tanklokomotiv-udgave. Danske eksempler: B, C, Ds, Es, Fs og Gs, alle med tender. En klasse som Ks hører derimod ikke til typen.

Hudson: 2C2 = 4-6-4. New York Central Railroad benyttede fra 1927 maskiner med dette hjularrangement, der i Europa kaldtes Baltic, til de berømte luksus-passagertog som fx Twentieth Century Limited og nåede efterhånden op på 275 stk. fordelt på diverse klasser. Navnet hentyder til selskabets firsporede hovedrute (i dag kun tosporet) mod nord fra New York langs Hudson-floden. En del andre jernbaneselskaber i USA og Canada anskaffede også Hudsons, men i mere beskedent omfang.

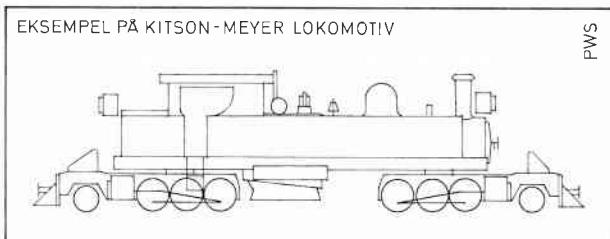
Javanic: 1F1 = 2-12-2. De første af dette hjularrangement byggedes i Tyskland 1913 for eksport til Java (dengang hollandsk koloni), sporvidde 1067 mm.

Jenny Lind. Den verdensberømte svenske sopransangerinde af dette navn, som bl.a. var store digter H. C. Andersen var ulykkeligt forelsket i, var i England så populær, at et formentlig af David Joy (1825-1903) konstrueret lokomotiv 1A1 = 2-2-2 for London, Brighton & South Coast Railway blev opkaldt efter hende. Det lignede en Patentee, men havde kun indvendige drivhjulsløjer og var i øvrigt en vellykket maskine, som fik mange efterkommere, også hos andre engelske jernbaneselskaber. Navnet Jenny Lind hang ved og blev typenavn.

Jubilee: 2B2 = 4-4-4, altså samme hjularrangement som Reading. Jubilee betyder jubilæum, og betegnelsen blev brugt i Nordamerika, men hvilket jubilæum det drejer sig om, er ikke opklaret.

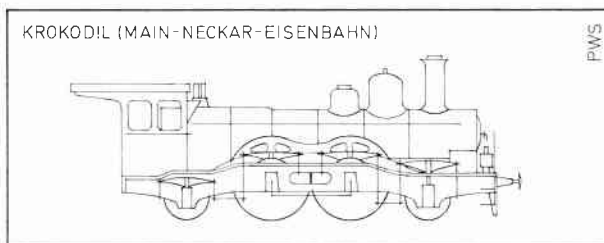
Kanawha: 1D2 = 2-8-4. Chesapeake & Ohio Railway brugte i stedet for Berkshire denne betegnelse, der egentlig er navnet på en dal og en flod, som en af selskabets linier følger.

Kitson-Meyer var en leddelt lokomotivtype, videreudviklet i 1890'erne fra Meyer-typen af lokomotivfabrikken Kitson & Co. i Leeds (England). Drivværkerne blev vendt med cylindrene ved maskinens ender, compoundprincippet forladt, og det hele trukket sådan ud i længden, at der blev god plads til fyrkasse m.v. Sidetanke var der stadig, men de kunne være suppleret med en bagtank. Hjularrangementer fx 1CC1 = 2-6-6-2 og 1DD1 = 2-8-8-2. Blev især anvendt i Sydamerika, i nogen grad også i Afrika.

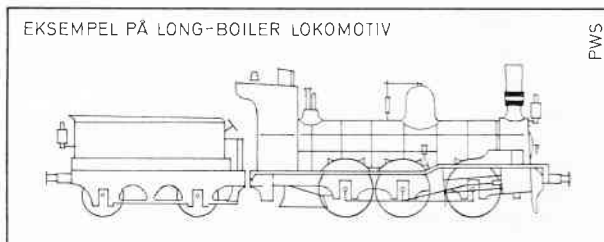


Krokodil var faktisk ikke nogen typebetegnelse, men et godt øgenavn til nogle 1B1 = 2-4-2 eksprestoglokomoti-

ver, som Main-Neckar-Eisenbahn (iflg. en anden kilde skulle det dog være naboen Hessische Ludwigsbahn) fik leveret 1892 fra Cockerills fabrik i Belgien. De var af samme meget særprægede, solide type, som Cockerill havde leveret til de belgiske statsbaner, bortset fra visse detaljer – de havde fx ikke den firkantede »belgiske« skorsten. Øgenavnet var en fordrejning af leverandørens navn, men lokomotivernes nærmest pansrede udseende og de udvendige rammers profil kunne nu godt i sig selv lede tanken hen i retning af krybdyr.



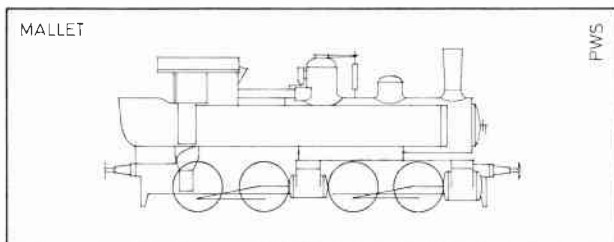
Long-boiler betyder (med) lang kedel, men en bedre definition af begrebet ligger i, at alle lokomotivets aksler var samlet mellem røgkammer og fyrkasse. Første long-boiler lokomotiv byggede Robert Stephenson i 1843, men long-boiler lokomotiver blev aldrig særlig udbredt i England (og fx heller ikke i Sverige). Ethvert treakslet lokomotiv kunne være af long-boiler type, men det var især godstogslokomotiver C = 0-6-0, det kom til at dreje sig om. Et af de seneste udviklingstrin var den preussiske G4². Danmark fik ret så mange long-boilere; de første var De jydsk-fyenske Statsbaners E-maskiner fra 1868, bygget af Robert Stephenson & Co. (tegningen), de fleste var G-maskinerne, og en af de senest byggede long-boilere var OHJ nr. 5 fra 1901, nu en perle i Dansk Jernbane-Klubs lokomotivsamling.



Lorraine. Navnet på den omstridte landsdel har i Frankrig været benyttet som betegnelse for 1E1 = 2-10-2, der i USA kaldtes Santa Fe.

Mail engine betyder post(togs)maskine og var den i Indien almindelige betegnelse for 2C = 4-6-0. Betegnelsen blev i nogen grad overført på de Pacific-lokomotiver, som til dels afløste 4-6-0 maskinerne.

Mallet. Denne lokomotivtype, hvoraf de første eksemplarer byggedes i 1880'erne til brug i Schweiz og Frankrig, har navn efter sin opfinder, den schweiziske ingeniør Anatole Mallet (1837-1919). Det var en delvis leddelt type med to drivværker, hvoraf det bageste var i den »faste« ramme og det forreste i en sidebevægelig ramme, der var hængslet til den anden. En »ægte« Mallet havde compound-maskineri således arrangeret, at lavtryks cylindrene hørte til det forreste drivværk. De oprindelige Mallet-lokomotiver var tankmaskiner, og hovedsagelig som sådanne fik typen en



ret sporadisk udbredelse i Europa (i Danmark har der også været nogle få) og de andre verdensdele.

En undtagelse danner Nordamerika, hvor typen indførtes 1903 eller 1904 og hurtigt udvikledes i størrelse og kapacitet, og hvor den efter amerikansk praksis næsten kun forekom med tender. Alt i alt byggedes der over 3000 maskiner i USA alene til normalspor. Efterhånden gik udviklingen i retning af at forlade compound-princippet, bl. a. fordi lavtryks cylindrenes dimensioner gav vanskeligheder med de ellers så grandiose amerikanske konstruktionsprofiler. Derved opstod begrebet »uægte« Mallet, men selvom også en del ældre maskiner blev ombygget, var de »ægte« dog i overtal. En enkelt klasse af Mallet 0-8-8-0, omfattende 3 stk. fra 1907 på Erie Railroad, var i camel-back-udgave og dermed noget helt for sig selv, men blev senere ombygget. Mallet-lokomotiver efter det nordamerikanske mønster har været at finde enkelte andre steder i verden, fx på Java.

»Ægte« og »uægte« tilsammen er Mallet-maskiner forekommet i ret mange forskellige hjularrangementer. Her bringes en liste over de mest kendte, og af dem var 2-6-6-2 langt det almindeligste:

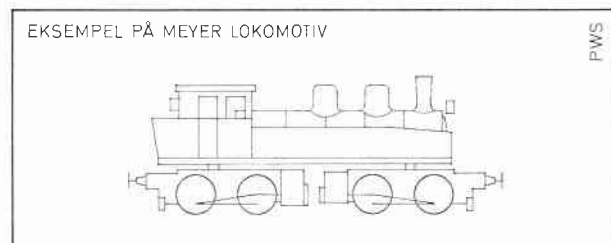
BB	=	0-4-4-0	(prototypen)
1BB1	=	2-4-4-2	
1BC1	=	2-4-6-2	
CC	=	0-6-6-0	(første i USA)
1CC	=	2-6-6-0	
1CC1	=	2-6-6-2	(andel over 40%)
1CC2	=	2-6-6-4	
1CC3	=	2-6-6-6	(se Allegheny)
1CD	=	2-6-8-0	
2CC1	=	4-6-6-2	
2CC2	=	4-6-6-4	(se Challenger)
DD	=	0-8-8-0	
1DD	=	2-8-8-0	
1DD1	=	2-8-8-2	
1DD2	=	2-8-8-4	(se Yellowstone)
2DD1	=	4-8-8-2	(se cab-ahead)
2DD2	=	4-8-8-4	(se Big Boy)
1EE1	=	2-10-10-2	

Mason. Den som Mason-Fairlie benævnte type blev i USA oftest blot omtalt som Mason-typen.

Mason-Fairlie var en på William Masons lokomotivfabrik i Taunton, Massachusetts, foretagen videreudvikling af Fairlies single-type. I sin simpleste form havde den hjularrangementet B2 = 0-4-4 og lignede en Forney, men drivhjul og cylindre var anbragt i en bogie. I en større type kunne hjularrangementet fx være 1C3 = 2-6-6, og sådanne maskiner leverede Baldwin Locomotive Works i 1890 til Mexico.

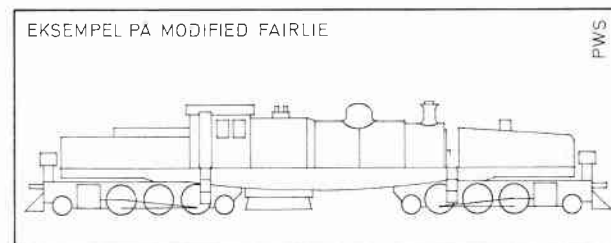
Mastodon er navnet på en forhistorisk elefant-art og var tillige typenavn for 2E = 4-10-0. Første maskine med dette ret sjældne hjularrangement var El Gobernador (= Guvernøren) 1883 til Central Pacific Railroad i USA.

Meyer: BB = 0-4-4-0 leddelt, som regel compound-lokomotiv, med sidetanke og to bogier, opkaldt efter sin opfinder. Første maskine af typen fremkom i Belgien 1873, og senere byggedes der fx i Tyskland smalsporslokomotiver, der ikke var meget forskellige fra den oprindelige idé. En videreudvikling var Kitson-Meyer typen, se denne.



Mikado eller (i slang) **Mike:** 1D1 = 2-8-2. Mikado er japansk og betyder egentlig »ærværdig port«; det er kejseren, der menes. Typenavnet opstod ved, at de første lokomotiver med dette hjularrangement leveredes til Japan, fra Baldwin Locomotive Works i 1907. Mikado blev en ret udbredt type, både i USA, hvor fx Atchison, Topeka & Santa Fe Railway i det 20. århundrede havde flere maskiner af denne type end af nogen anden, og mange andre steder i verden. Mikadoer fandtes både som godstogsmaskiner og til passagertog. Hvad det sidste angår, kan fx nævnes den preussiske P 10 fra 1922 og den saksiske eksprestogsmaskine XX HV (»Sachsenstolz«) fra 1918, sin tids største europæiske lokomotiv. Som eksempel på et europæisk godstogslokomotiv af Mikado-typen kan tages den finske Risto-klasse.

Modified Fairlie er en af de ret mange varianter der, udvikledes af Fairlies grundtyper. Anvendtes bl. a. i Sydafrika. Minder i udseende om en Beyer-Garratt, men tankene var placeret på forlængelser af hoveddragerne og var derfor tilspidsede ved køretøjets ender. Afveg fra Kitson-Meyer ved bl. a. ikke at have sidetanke. I nærværende sammenhæng må tillempet nok være en passende oversættelse af ordet modified.



Mogul: 1C = 2-6-0. Mogul er egentlig det samme ord som mongol og betyder på engelsk-amerikansk en person med magt eller indflydelse. Typen fik navn efter et tidligt amerikansk eksemplar, der havde Mogul som egen navn. Men udtrykket hævdes i øvrigt i en overgang at være brugt i daglig tale om alle slags større damplokomotiver i USA. Første maskine med dette hjularrangement skal have været en fransk fra 1841, men moguler blev udbredt over hele verden, til at begynde med især i Nord-

amerika, hvor de sidste anskaffedes så sent som 1915. I Rusland var der mange før 1. verdenskrig. Danske eksempler: DSB litra D samt flere privatbanelokomotiver. I England byggedes forbavsende store, kraftige og hurtige lokomotiver i 1920'erne, og så sent som i 1924 kom den tyske BR 24, kendt under tilnavnet Steppenpferd.

Mohawk: 2D1 = 4-8-2. Betegnelsen blev brugt i stedet for Mountain om de ca. 600 maskiner af dette hjularrangement, New York Central Railroad havde. Mohawk er en flod, som hovedruten New York - Chicago følger vest for Albany.

Mother Hubbard var en anden betegnelse for camelback-typen. Mother Hubbard er hovedpersonen i et gammelt grotesk børnerim, i hvilket der også optræder et skab (cupboard, som rimer på Hubbard), og det skulle være førerhusets skabslignende udseende, der er noglen til forståelse. Men måske hentydedes der tillige til Wottenfyrkassens skørtlignende tværprofil; ved en mother hubbard forstås nemlig også en stor faconløs kvindekledning.

Mountain: 2D1 = 4-8-2. Mountain type betyder bjerg-type, og dette navn kommer af, at de første af slagsen, som Chesapeake & Ohio Railway anskaffede i 1911, var beregnet til at forcere kraftige stigninger i Allegheny-bjergene med svære passagertog. Mountain blev et både til passager- og godstrafik ret udbredt hjularrangement i USA; i Europa kendes eksempler fx fra Frankrig, Spanien og Tjekkosllovakiet.

Mucca er italiensk, betyder (malke)ko og var øgenavn for en serie 2C = 4-6-0 maskiner med omvendt korselsretning, som den italienske Adriaterhavsbane anskaffede fra år 1900 og et stykke frem. Begrundelsen for at anbringe førerhuset foran var lige som ved Southern Pacific's cab-ahead maskiner kørsel i tunneller, men de italienske maskiner var kulfyrede, og kullene opbevarede i smalle kas-

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

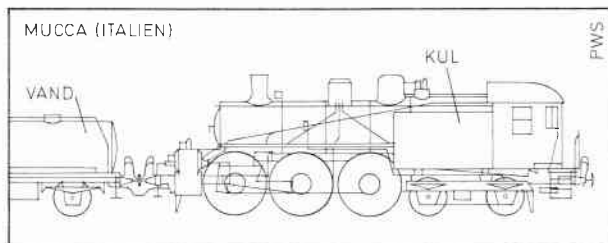
Nørrevold - Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP

ser langs kedlens sider. Man kunne tænke sig, at det er de deraf følgende ulemper, som har forhindret disse lokomotiver i at danne skole.



(Artiklen afsluttes i næste nummer af Jernbanen)

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Begrænsninger i DSBs aktiviteter

Rammen for DSBs driftsudgifter udviser i perioden fra 1970/71 til 1977/78 et fald på mere end en kvart milliard kroner, nemlig fra 2.663 til 2.409 millioner kroner (opgjort i faste priser ud fra pris- og lønniveau 1. april 1976). Der vil ske en yderligere reduktion i næste finansår. I samme tidsrum er DSBs investeringsmuligheder blevet beskåret med 139 millioner kroner til 659 millioner kroner i 1977/78. Trods de reducerede bevillinger har det i de seneste år været muligt for DSB at foretage væsentlige udvidelser af driften.

Det vil erindres, at DSB i 1972 udvidede S-togstrafikken med 10 minutters drift og åbnede Vallensbækbanen, mens der i 1973 blev indført halvtimes drift på Kystbanen. I 1974 skete der en væsentlig udvidelse af aktiviteten med indførelse af Intercity trafik og en udbygning af den sjællandske regionaltrafik. Færgetrafikken er også blevet udvidet. Når det nu ikke længere er muligt for DSB både at øge driften og reducere pengeforbruget til driften, skyldes det bl. a., at gennemsnitsalderen for virksomhedens materiel og personale er blevet meget høj.

Gennemsnitsalderen for færger og skibe i DSB er højere end i noget andet kendt rederi. På Korsør-Nyborg overfar-



De to første MZ-lokomotiver (serie IV) afleveredes fra AB BOFORS-NOHAB, Trollhättan, lørdag den 2. juli. - MZ 1447 ses her på Helsingborg Färjestation. Miljømæssige krav har præget konstruktionen, der har bl. a. skullet skaffes plads til en mere effektiv lyddæmper - og det har lokomotivet næppe vundet ved i æstetisk henseende. Tekniske detaljer følger i næste nummer af tidsskriftet. Foto: Ole Kien.

ten er der eksempelvis kun to forholdsvis nye passagerfærger på cirka tre år, mens de øvrige færger har en gennemsnitsalder på omkring 35 år. Alle reservedele til de ældre færger skal fremstilles i håndværk. Færgernes kapacitet i forhold til bemanning og øvrige driftsudgifter er lav. DSB må af hensyn til sidebanerne m. v. opretholde et betydeligt antal motorvogne (litra MO), hvis driftsudgifter – især vedligeholdelse – er meget høje, og hvis produktion er lav. Alderen ligger fra 20 til 40 år. En betydelig del af DSBs diesellokomotiver er 15–20 år. De har vanskeligt ved at klare den hårde belastning, især i regionaltrafikken på Sjælland, og de kræver hyppigere eftersyn og flere reparationer og udskiftninger end tidligere. Betydelige indkøb af reservedele og motorer har været nødvendige.

Personalets høje gennemsnitsalder er et andet forhold, der påvirker driftsudgifterne. Dels er en forholdsvis stor andel af personalet på slutløn, dels medfører alderssammensætningen en forøget sygelighed med øgede afløsningsudgifter til følge. Alderssammensætningen er et resultat af lang tids tilbageholdenhed i nyrekruttering, der er en direkte følgesvend til de faldende driftsudgiftsrammer.

Det øgede udbud og de nævnte forhold omkring materiel og personale har medført, at DSB ikke vil kunne holde sig

inden for de reducerede budgetrammer, der er afsat i dette og det næste finansår, hvis der ikke gennemføres visse justeringer af virksomhedens aktiviteter. Det er derfor besluttet at foretage en række tilpasninger. De, der vedrører køreplanen, gennemføres i størst muligt omfang fra overgang til vinterkøreplan den 25. september. Øvrige aktivitetsbegrænsninger gennemføres så hurtigt, som det er praktisk muligt.

Passagerområdet

1) Tog.

Lyntogene, der kører mellem København–Frederikshavn/Struer (over Langå og Esbjerg)/Sonderborg vil blive indtaget i begge retninger lørdag eftermiddag/aften samt søndag formiddag fra den 25. september. (Ingen ændringer på »skæve« helligdage). Passagertallet i disse lyntog er varierende, men for de enkelte tog og strækningsafsnit udgør passagertallet normalt 50–100. For de pågældende passagerer vil der i de fleste relationer være anden befordringsmulighed med Intercity tog, men en vis tidsforskydning samt længere rejsetid vil ikke kunne undgås.

På lørdage samt søn- og helligdage inddrages fra 25. september halvtimestogene på **Kystbanen** mellem Køben-

havn og Helsingør. Til erstatning for de inddragne tog, der først og fremmest betjener stationer nord for Nivå, forlænges halvtimestogene mellem København og Nivå til/fra Helsingør. Der vil herefter fortsat være halvtimesdrift til/fra samtlige stationer på Kystbanen, men rejsetiden mellem stationerne nord for Nivå og København vil på de nævnte ugedage blive forlænget med 11–12 minutter. Endvidere vil det være nødvendigt at inddrage 1. klasse på Kystbanen lørdage samt søn- og helligdage (vognomløbs-tekniske årsager). Antallet af 1. klasse passagerer udgør i den nugældende køreplan i gennemsnit kun 2–3 pr. tog i weekenden. Fra sommerkøreplanen den 28. maj 1978 ændres køreplanen i aftentimerne fra mandag til fredag på tilsvarende måde.

Udover den reduktion, der sker på visse strækninger ved inddragelse af lyntog, vil der på strækningerne **Esbjerg–Tønder** og **Odense–Svendborg** blive inddraget nogle forholdsvis svagt benyttede tog på lørdage samt søn- og helligdage. På førstnævnte strækning inddrages to tog på lørdage og fire tog på søn- og helligdage – på strækningen Odense–Svendborg: Syv tog på lørdage og fem tog på søn- og helligdage.

Fra sommerkøreplanen den 28. maj 1978 søges gennemført mindre reduktioner i den **internationale trafik** udover de reduktioner, der allerede er foretaget i år. Enkeltheder herom vil først kunne oplyses efter forhandlinger med de udenlandske jernbaneforvaltninger.

Der vil blive udrangeret 114 ældre personvogne. Udrangeringen, der kun vil få betydning i særlige perioder med spidsbelastning (særtogskørsel), vil bevirke reducerede vedligeholdelsesomkostninger. I perioden juli 1977 – maj 1978 påregnes der udrangeret: 4 Ah-, 10 ABh-, 21 Bah-, 3 Beh-, 3 Byh-, 54 Cl- og 19 CII-vogne, ialt 114 vogne. Nedskæringen af personvognsparken bliver dog 84 vogne netto under hensyn til tilgangen af 30 nye Bn-vogne. (Levering af 30 MR-togsæt i perioden februar 1978 – maj 1979 vil betyde successiv udrangering af yderligere ca. 40 vogne).

2) Overfarter.

På hurtigruten **Kalundborg–Århus** vil på lørdage uden for den almindelige sommerferietrafik samt de stort højtider blive inddraget dobbeltturen Århus havn afgang kl. 13 og Kalundborg afgang kl. 16.45 med tilhørende forbindelsestog (4061/4066) mellem Kalundborg og København. Det sker fra 25. september. Fra sommerkøreplanen 1978 inddrages endvidere om sommeren uden for ferieperioden afgang fra Århus havn kl. 20.15 på lørdage og fra Kalundborg kl. 9 på søndage.

På **Bojden–Fynshav** inddrages fra 25. september på hverdage den sidste dobbelttur og på lørdage de to sidste dobbeltture. På søn- og helligdage inddrages første morgentur i begge retninger.

På **København–Malmø** (godsoverfarten) inddrages på lørdage tre dobbeltture fra 25. september.

Godsområdet – og øvrige områder.

På godsområdet vil der ske en **udrangering af den mindst benyttede del af vognparken**, ligesom der vil ske visse

besparelser i stykgodsdistributionen. Også i værkstederne og ved banevedligeholdelsen vil der ske rationaliseringer. Salgs- og reklameindsatsen begrænses også noget.



Det skønnes, at DSBs indtægtsnedgang vil blive på under 10 mio. kr. om året ved gennemførelsen af de nævnte begrænsninger i aktiviteterne. Personalebesparelsen bliver på omkring 280 medarbejdere i indeværende finansår og 65 næste år udover DSBs normale personalereduktion. Besparelserne vil i størst muligt omfang blive gennemført ved naturlig afgang samt omplacering inden for virksomheden. **Den samlede besparelse ved tilpasningerne bliver i finansåret 1977–78 ca. 15 mio. kr.**



Hareskovbanen snart klar for »El-dag«

Anlægsarbejderne på Hareskovbanen i forbindelse med overgang til elektrisk drift den 25. september – er nu i den afsluttende fase. Anlægstjenesten for nærtrafik (3. anlægskontor), Elektrotjenesten og Kørestrømssektionen har i de sidste måneder arbejdet ihærdigt med afslutning af sporarbejderne, idriftssætning af skiringsanlæg og afprøvning af køreledningsanlæg og omformerstationer, ligesom Bygningstjenesten nøje »styrer« afslutningen af bygningsarbejderne på de nye stationsbygninger m.v.

Mandag den 13. juni aflåstes sporskiftet, der på Øbro station gav kørselsmulighed til venstre spor Øbro–Buddinge; i dagene derefter anlagdes sporforbindelse nord for Ryparken trinbræt, således at en sammentrækning af venstresporet kunne finde sted søndag den 26. juni, samtidig med at **Øbro nedlagdes som togfølgestation**. Samme dag blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) taget i brug på **Buddinge** i forbindelse med dobbeltsporets indførelse på stationen. Kørsel på dobbeltspor Svanemøllen–Buddinge indledtes, togene kørte fortsat med stationsafstand og på af- og tilmeldinger mellem togfølgestationerne Svanemøllen/Buddinge/Hareskov/Farum. I en 14-dages periode derefter udførtes de afsluttende sporjusteringer ved den tidligere Øbro station (optagning af sporskifter m.v.), hvorfor der måtte etableres sporspærring mellem kl. 9.00 og kl. 15.00 – i hvilken periode strækningen Svanemøllen–Buddinge befaredes som enkeltsporet med krydsning på Svanemøllen station (spor 3 hhv. spor 6 – førstnævnte spor havde »premiere« ved denne lejlighed).

Tirsdag den 12. juli blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) taget i brug på **Farum** station; samtidig nedlagdes Hareskov midlertidigt som togfølgestation og kørsel på dobbeltspor Buddinge–Farum indledtes, togene kørte fortsat med stationsafstand og på af- og tilbagemeldinger mellem togfølgestationerne Svanemøllen/Buddinge/Farum. Samme dag blev det nye Skovbrynet trinbræt (i km 18,2, ca. 300 m syd for det tidligere holdested) taget i brug.

Lørdag den 23. juli blev nye relæsikringsanlæg (DSB type 1969) taget i brug på **Dyssegård** og **Hareskov** stationer (»transversalstationer«) – i ekspeditions-mæssig henseende er Dyssegård og Hareskov (sidstnævnte fr.o.m. 12. juli) trinbrætter – med billetautomater; endvidere tillystes de automatiske linieblokanlæg Svanemøllen–Farum (strækningens eneste AM-signaler er opstillet syd for Em-

drup trinbræt) og strækningen overgik til fjernstyring fra FC København H. nær. (Svanemøllen station er indtil videre overgangsstation til fjernstyret strækning og betjenes ved lokal stationsbestyrer). Toglederopgaverne overgik fra Togledelsen København (fjerntrafikken) til Togledelsen S-tog. Dieseltogene er af den grund udstyret med »slæbbar« S-baneradio. Se endvidere signal- og sporplan, side 93 og planerne i »Jernbanen«, nr. 3/76 – side 49 samt nr. 3/77 – side 68.

Kørestrømssektionen begyndte afprøvning af køreledningsnettet på Svanemøllen station den 11. juli med et 4-vognstog (med TV-udstyr), og togsættet befarede strækningen Svanemøllen–Buddinge første gang den 18. juli – og derefter er prøvekørslerne fortsat over hele strækningen med det formål at kontrollere strømaftagernes bevægelser på køretråden og for at foretage belastningsprover af omformerstationerne – ligesom Elektrotjenesten har afprøvet HKT-udstyret. Provekørslerne foregår som oftest i sporspærring af højre hhv. venstre spor mellem de enkelte togfølgestationer. (NB: Redaktionen modtager meget gerne fotos fra prøvekørslerne fra medlemmerne).

Det officielle indvielsestog, der indleder den elektriske drift på Hareskovbanen kører **lordag den 24. september**.



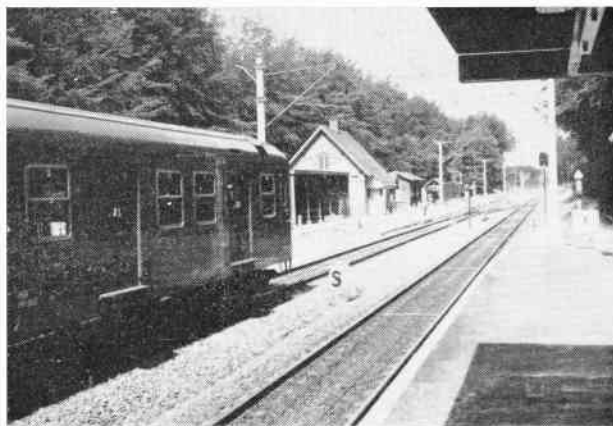
Mandag den 11. juli kørte et S-tog (prøvetog) for første gang gennem tunnelen under Nordbanesporene fra Svanemøllen mod Ryparken.

Foto: N. E. Jensen.

Ombygning af Hellerup station

I Baneafdelingens investeringsprogram har i en årrække figureret en post: »Ombygning af broer over Tuborgvej« i anledning af, at de to sporoverbygninger for Ydre Bybane trænger til afløsning på grund af deres svage bæreevne. I samme program er også i de seneste år anført en post: »Hellerup, nyt sikringsanlæg« under hensyn til, at det eksisterende sikringsanlæg er i en sådan stand, at det snarest må erstattes af et nyt.

En fælles arbejdsgruppe med medlemmer fra såvel Af-sætnings- og produktionsafdelingen som Baneafdelingen afgav i slutningen af marts måned 1976 en indstilling om, at en 1. etape af en ombygning af Hellerup station af ovennævnte årsager burde igangsættes, hvilket godkendtes af DSB-ledelsen. (Omfanget af denne 1. etape fremgår af etapeplanerne på side 95 – de med »fed« streg viste spor).



Første S-tog (prøvetog) kom til Buddinge den 18. juli – til Hareskov (foto'et ovenfor) den 25. juli – og til Farum den 27. juli.

Foto: N. E. Jensen.

Projektet »Ombygning af broer over Tuborgvej«.

Underføringen for Tuborgvej er udformet med adskilte ståloverbrygninger for hver enkelt spor. Brooverføringerne for 1.–3. hovedspor Helgoland/Svanemøllen–Hellerup er fra 1941, overbygningen for 4. hovedspor Hellerup–Svanemøllen er fra 1922, medens de to overbygninger for sporene fra/til Lersøen er fra 1901, hvilket – også deres tilstand taget i betragtning – betyder, at de ikke kan bære den trafik, vor tid kræver. Det kan nævnes, at MZ-lokomotiver kun må passere med en maksimalhastighed på 15 km/t – og at korekranerne nr. 145 og 146 (»udrykningskranerne«) slet ikke må føres over broerne.

Der har været overvejet to hovedløsninger.

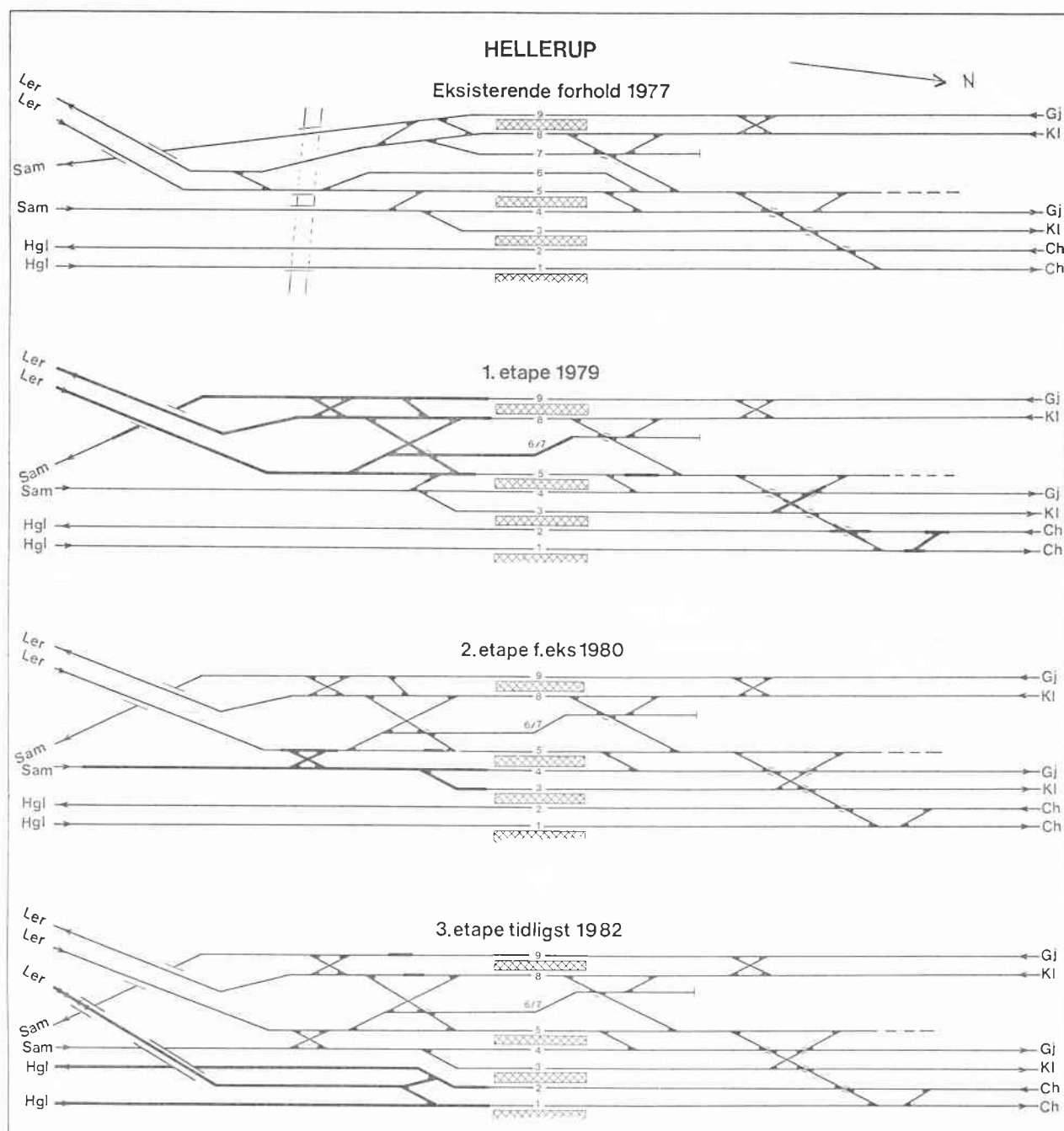
1) ombygning ved etablering (med uændret sporbeliggenhed) af nye ståloverbrygninger for de to spor på Ydre Bybane. Ved en sådan ombygning måtte der forventes lange afbrydelser rækkende ind i driftstiden, f. eks. i week-ends, ikke alene af de to spor, hvor ombygningen skulle ske, men også i perioder i 4. hovedspor Hellerup–Svanemøllen. Der opnås ikke ved denne løsning mulighed for forbedring af sporplanen i Hellerup stations sydende ved udretning af S-kurver m.v.,

2) ombygning ved etablering af ny bro for tre spor vest for de nuværende spor. I dette tilfælde udføres jernbetonoverbygninger og sporene løstes ca. 0,5 m i forhold til den nuværende beliggenhed, hvorefter der kan etableres spor i ballast, således at der kan foretages sporændringer i stationens sydende, herunder etableres sporskifter på selve broen.

Uanset, at løsning 2) er noget dyrere end løsning 1) på grund af væsentligt mere omfattende spor- og køreledningsarbejder gik gruppen ind for denne løsning, som nu står foran sin udførelse.

Projektet »Hellerup, nyt sikringsanlæg«.

Et nyt sikringsanlæg for Hellerup station etableres i 1979, idet det nuværende sikringsanlæg er i en sådan tilstand, at det har en meget begrænset restlevetid. Der etableres på nærtrafik siden et anlæg af DSB type 1969 og på fjerntrafik siden et anlæg af DSB type 1972 – de to anlæg kan »samarbejde«.



Skematisk sporplan over Hellerup station (S-togsvendespor og godspladsen beliggende nord for stationens persontrafik del er ikke vist - til højre for det stiplede spor). Etape-planerne er nærmere omtalt i teksten. I øvrigt må tegningen, som alle skematiske tegninger, tages med »et gran salt« for så vidt angår sporenlængder, afstand mellem spor o. s. v.

Tegning: DSB-Baneafdelingen (AnIN).

Forud for etableringen af de nye sikringsanlæg kan der, udover de sporændringer, der er en følge af etableringen af de nye overføringer for Tuborgvej, kun i begrænset omfang foretages sporændringer, bl.a. fordi de eksisterende broer for Tuborgvej (østlige del) og Hellerupvej forhindrer større ændringer. Det er dog muligt at foretage mindre ændringer, der vil være af væsentlig betydning for driften - disse ændringer er omtalt nedenfor.

Den nye sporplan - og de deraf følgende trafikale forbedringer.

Omlægning af sporene i stationens sydende som følge af de nye broer medfører følgende øgede strækningshastigheder (de nugældende er anført i parentes):

Spor 9 mod Svanemøllen 90 km (70 km),
 Spor 8 mod Lersøen 80 km (50 km),
 Spor 5 fra Lersøen 80 km (50 km)

- og medfører følgende øgede udkørselshastigheder gennem transversaler:

Spor 8 mod Svanemøllen 60 km (50 km),
 Spor 9 mod Lersøen 60 km (40 km).

Indkørsel fra Gentofte eller Klampenborg (nær) til spor 9 vil kunne ske samtidig med udkørsel fra spor 8 mod Svanemøllen - hvilket ikke er tilfældet i dag. Den ekstra transversal mellem spor 8 og 9 (nærmest perronen) etableres for i samme omfang som i dag at kunne ekspedere S-tog mod Svanemøllen samtidig med ekspedition af et syd-

gående godstog fra 2. hovedspor (Kystbanen) gennem det »sammenlagte« spor 6/7 mod Lersøen, men der kan i så fald ikke samtidig være indkørsel fra nord til spor 9.

Forudsætningen for etablering af kun ét godstogsspor (spor 6/7) er, at der netop er udført en forlængelse af vendesporene for S-tog i stationens nordende således, at vendespor 1 a nu kan rumme to 8-vognstog og vendespor 1 b ét 8-vognstog (mod tidligere ét 8-vognstog hhv. ét 6-vognstog); det har hidtidig kunne være nødvendigt at hensesætte en S-togsstamme i et af de nuværende spor 6 eller 7 i tilfælde af driftsuregelmæssigheder eller nedbrud.

I nordenden af stationen udføres følgende ændringer i overensstemmelse med fremsatte trafikale ønsker: 1) den »halve« englænder i spor 2 erstattes af en »hel« englænder, og der etableres en transversal mellem 1. og 2. hovedspor, hvorved der – udover brugen af sporforbindelserne som »nødtransversaler« (venstresporkørsel) – ved uregelmæssig drift bliver mulighed for at vende styrevognstog (Kystbanen) nordfra ved perron og derpå returnere dem direkte (eventuelt via transversalen) mod nord – og 2) mellem spor 3 og 4 etableres i nordenden af stationen en transversal, der giver mulighed for kørsel fra spor 3 mod Gentofte eller til vendesporene.

Fremtidige planer.

Arbejdsgruppen har endvidere set »noget ud i fremtiden« og påpeget, at de nu godkendte ombygningsplaner er en naturlig forudsætning for kommende ombygninger på Hellerup station (se etapeplanerne på side 95), hvor en **2. etape** forudsætter flytning og udretning af 3. hovedspor Svanemøllen–Hellerup i sydenden af stationen og etablering af transversaler mellem dette spor og højresporet Lersøen–Hellerup, hvorved der skabes mulighed for vending af tog og mulighed for venstresporkørsel direkte – fra og til samtlige tilgrænsende strækningsafsnit. (Denne etape har derfor en høj prioritet). **3. etape** forudsætter etablering af et »selvstændigt« godsspor (enkeltspor) Hellerup–Lersøen, der kan indflettes i Kystbanen, således at den største og mest generende del af godstrafikken fjernes fra nærtrafiksidens. Denne etape har forbindelse med den fremtidige udvikling med hensyn til elektrificering af fjernbanerne og bygning af en tunnel under Øresund (HH-linien). I senere etaper står en lang række forskellige muligheder åbne for så vidt angår stationens nordende i forbindelse med ombygning af Hellerupvejbroerne og lukning af rampen fra Hellerupvej til stationens godsplads.



Hovedstadsområdets trafikreform

Den 2. juni 1977 vedtog Folketinget ved 3. behandling: »Lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring«. **Den totale lovtekst er aftrykt nedenfor.** Hermed er 2. og afsluttende etape gennemført af den reform, der efter årtiers tovtværker blev indledt for fire år siden ved Folketingets vedtagelse af »HT-loven« (lov nr. 303 af 13. juni 1973). Efter denne lov blev busdriften i hovedstadsområdet som bekendt samlet under én fælles administration. Nu er også væsentlige dele af banetrafikken lagt ind under Hovedstadsrådets ansvar, således at alle muligheder er til

stede for en samordning af den lokale kollektive trafik i området.

Togtrafikken i hovedstadsområdet er jo ikke udelukkende lokaltrafik. Derfor skelnes der i loven mellem DSBs lokale togtrafik og anden togtrafik under DSB. Den lokale togtrafik omfatter først og fremmest S-banerne, men også persontrafikken på dieselbanerne til Frederikssund og mellem Hellerød og Helsingør hører til denne gruppe. For denne togtrafik træffer Hovedstadsrådet beslutning om takster, billetteringssystem, køreplan og stationsbetjening, og det er også Hovedstadsrådet, der skal træffe beslutning om nye baneanlæg og om anskaffelse af rullende materiel. **Som følge heraf har Folketinget samtidigt ophævet loven om anlæg af Citybanen og loven om Lundtoftebanen.** Oprettelse og nedlæggelse af jernbanestrækninger (udelukkende med persontrafik) i hovedstadsområdet vil fremover ikke længere være et lovgivningsanliggende. På de øvrige DSB-baner i området kan den lokale togtrafik ikke udskilles. Hovedstadsrådets ansvar er her begrænset til at omfatte takstfastsættelse for de lokale rejsende, men der er dog mulighed for, at Hovedstadsrådet kan tilkøbe sig ekstra togtrafik, hvis det findes nødvendigt.

Privatbanerne har benyttet zonetakstsystemet siden dets indførelse den 20. april 1975. Loven indeholder ikke egentlige ændringer af privatbanernes forhold, men Hovedstadsrådet kan indgå overenskomst med privatbanerne om trafikafviklingen.

S-banetrafikken koster mange penge både i drift og anlæg. Hidtil har det været staten, der har dækket driftsunderskuddet og har betalt anlægsudgifterne, men fra den 1. april 1978 er det Hovedstadsrådet, der skal betale. Hermed er ikke sagt, at skatteyderne i hovedstadsområdet nu alene skal dække tilskuddet til banetrafikken. Staten yder Hovedstadsrådet et årligt tilskud på 246 mill. kr., der løbende prisreguleres. Tilskuddet skal anvendes til kollektiv trafik, men det bliver op til Hovedstadsrådet, **om pengene skal bruges til bustrafik eller til togtrafik, tilskuddet er altså ikke »øremærket«.**

Det ligger i loven, at DSB såvel teknisk som organisatorisk bevares som en helhed, så DSBs personale ansættes og aflønnes fortsat af DSB, og materiel og faste anlæg forbliver DSBs ejendom. Forskellen for DSB ligger alene i, at det hidtil har været Folketinget, der har »bestilt« trafik af DSB. Nu optræder DSB som entreprenør for Hovedstadsrådet, der så »bestiller« lokal togtrafik hos DSB.

Passagererne vil snart få glæde af loven, idet der forbedres forbedringer på kortområdet, der, hvis Hovedstadsrådet beslutter det, kan sættes i værk samtidig med lovens ikrafttræden den 1. april 1978. Det drejer sig om indførelse af fuldt kortfællesskab for voksenkort, således at passagererne frit kan benytte tog eller bus, og pensionistkortene samt kort til børn og unge skal også kunne anvendes til tog. Herefter kan alle kortindehavere frit vælge mellem tog og bus ved lokale rejser i hovedstadsområdet. **Billetfællesskab må vente lidt.** Der skal først bestilles billetmaskiner m.v., så fællesbilletter kan tidligst komme i begyndelsen af 1979, men så er der også indført fuldt takstfællesskab i hovedstadsområdet, således at de kollektive trafikanter frit kan vælge det transportmiddel, der passer bedst.



Hovedstadsrådet synes heldigvis at ville satse på »fremtidens trafik« - for det må vel erkendes, at specialister, der har udtalt, at »trafik« mellem Solrød Strand og Køge kan klares med fire af HTs nye led-busser, der kan befordre 91 passagerer, nok har ret.

Den nye lov har i det mindste den fordel, at al tale om »at stjæle kunder fra hinanden« nu hører op. Det er den samme kasse, der betaler for tog- og bustrafikken, og det giver de bedst mulige betingelser for en smidig trafikplanlægning. Det er også værd at nævne, at man nu undgår de »paniknedskæringer« af trafikken, der i de sidste år har været truende nær ved de statslige sparerunder. Hvis der skal skæres ned, er det nu Hovedstadsrådets politikere, der træffer afgørelsen.

På investeringsområdet bliver der uændret aktivitet. Hareskovbanen tages som bekendt i brug som S-bane nu til efteråret, og i 1979 når Køgebugtbanen til Solrød. I 1981 forlænges Ballerupbanen til Måløv, og Tåstrupbanen får ny endestation i Høje-Tåstrup, hvor man er langt fremme med planer om en ny storstation. Endelig kommer der S-bane til Køge i 1983. **Herefter er det op til Hovedstadsrådet at afgøre, om der skal anlægges nye S-baner.** Hovedstadsrådet har endnu ikke udtalt sig om yderligere investeringsplaner for tiden efter 1981, men som eksempler på opgaver, der vil trænge sig på i disse år, kan nævnes modernisering af banen Hillerød-Helsingør og en forlængelse af S-banen fra Måløv til Frederikssund.



Lovteksten:

Kapitel 1. Statsbanedrift.

§ 1. Hovedstadsrådet træffer beslutning om driften, herunder om takster, billetteringssystem, køreplan og stationsbetjening m.v. for persontrafikken på statsbanestrækninger, hvor denne trafik udelukkende afvikles med tog, der alene kører inden for hovedstadsområdet.

Stk. 2. Hovedstadsrådet oppebærer indtægterne ved salg af billetter og kort til den i stk. 1 nævnte trafik.

§ 2. Hovedstadsrådet træffer efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder beslutning om anlæg, anskaffelser af materiel samt ændring af eksisterende anlæg og materiel til den i § 1 nævnte trafik.

§ 3. Den i § 1 nævnte trafik udføres af DSB i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger.

Stk. 2. Anlæg projekteres og udføres i overensstemmelse med hovedstadsrådets beslutninger af DSB, der ligeledes forestår anskaffelse eller ændring af materiel.

Stk. 3. Hovedstadsrådet afholder omkostningerne i henhold til stk. 1 og 2.

§ 4. Hovedstadsrådet fastsætter takster og billetteringsystem for den lokale persontrafik inden for hovedstadsområdet ad andre statsbanestrækninger end de i § 1 nævnte.

Stk. 2. Hovedstadsrådet oppebærer indtægterne ved salg af billetter og kort til den i stk. 1 nævnte trafik mod at godtgøre DSB dets indtægtstab.

§ 5. I det omfang hensynet til DSBs øvrige trafik eller sikkerhedsforskrifterne ikke er til hinder derfor, imødekommer DSB forslag fra hovedstadsrådet til køreplaner, anlæg og materielanskaffelser for den lokale persontrafik inden for hovedstadsområdet ad de i § 4 omhandlede banestrækninger.

Stk. 2. Hovedstadsrådet godtgør DSB enhver meromkostning, der er en følge af dets beslutninger om billetteringssystem i henhold til § 4, stk. 1, eller af dets forslag i henhold til stk. 1 i denne paragraf.

§ 6. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indgå overenskomst med hovedstadsrådet om den nærmere ordning af forholdet mellem DSB og hovedstadsrådet vedrørende den i dette kapitel omhandlede togtrafik.

Stk. 2. Der nedsættes et udvalg, sammensat af lige mange medlemmer fra ministeriet for offentlige arbejder og hovedstadsrådet, til forhandling af ethvert spørgsmål, der er omfattet af denne lov og den i stk. 1 omhandlede overenskomst.

Stk. 3. Uoverensstemmelser i henhold til § 1, stk. 2, § 3, stk. 3, § 4, stk. 2, § 5, stk. 2, samt om fortolkningen af den i stk. 1 nævnte overenskomst kan af hver af parterne indbringes for en voldgiftsret, der består af 3 medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for højesteret, medens hver af parterne udpeger et medlem. **Voldgiftsrettens** (Nævnets) afgørelse er endelig.

Stk. 4. Uoverensstemmelser i henhold til § 5, stk. 1, afgøres endeligt af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med hovedstadsrådet.

§ 7. Med de begrænsninger, der følger af foranstående bestemmelser, finder de for DSB gældende love og bestemmelser anvendelse på den i §§ 1 og 4 nævnte trafik.

Kapitel 2. Privatbanedrift.

§ 8. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at godkende overenskomster mellem privatbanerne i hovedstadsområdet og hovedstadsrådet om en ordning for den lokale persontrafik ad privatbanestrækninger svarende til den, der gælder efter kapitel 1 for statsbanestrækninger.

Kapitel 3. Busdrift.

§ 9. Hovedstadsrådet varetager driften af almindelig rutekørsel, hvor denne alene udføres inden for hovedstadsområdet, og afholder omkostningerne herved.

Kapitel 4. Tilskud.

§ 10. Fra 1. april 1978 ydes der hovedstadsrådet et årligt statstilskud til kompensation for de af hovedstadsrådet overtagne udgifter vedrørende den togtrafik, der i henhold til § 1 udføres af DSB, med et grundbeløb på 246 (288) mill. kr. Grundbeløbet består af en investeringsandel på 133 (175) mill. kr., regnet i pris- og lønniveau 1. april 1976, (1. juli 1975), og en driftsunderskudsandel på 113 mill. kr., hvoraf 104 mill. kr. er regnet i pris- og lønniveau 1. juli 1975 og de resterende 9 mill. kr. i pris og lønniveau 1. april 1976. Tilskudsbeløbet, der første gang udbetales i perioden 1. april – 31. december 1978 med $\frac{3}{4}$, udgør grundbeløbet opreguleret med den forventede ændring i bruttofaktorkomkomsten, jfr. stk. 2, fra henholdsvis 1. juli 1975 og 1. april 1976 til gennemsnit for perioden 1. april – 31. december 1978. For de følgende år svarer tilskudsbeløbet til $\frac{4}{3}$ af tilskuddet i perioden 1. april – 31. december 1978 reguleret i overensstemmelse med ændringen i bruttofaktorkomkomsten, jfr. stk. 2. Tilskudsbeløbet skal anvendes til kollektive trafikformål.

Stk. 2. Bruttofaktorindkomsten, jfr. stk. 1, der opgøres på grundlag af de af Danmarks Statistik senest foretagne

opgørelser i det år, hvor tilskudsberegningen foretages, omfatter ikke bruttofaktorkomkomsten ved offentlige ydelser. Endvidere opgøres bruttofaktorkomkomsten eksklusive realitetsvæksten ved reguleringen af investeringsandelen.

Kapitel 5. Ikrafttrædelse.

§ 11. Loven træder i kraft den 1. april 1978.

Stk. 2. Lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring ophæves samtidig. (Kapitel 2 i nævnte lov ophæves straks ved kundgørelsen i Lovtidende.)



Afvisninger fra teksten i det oprindelige lovforslag, der fremsattes den 12. april 1977, er trykt med »fed« type – den oprindelige tekst er sat i parentes.

Bemærkninger til ændringerne:

§ 2: Ændringen tilsigter at sikre, at Hovedstadsrådets beslutninger om anlæg m.v. på de rene lokalstrækninger i hovedstadsområdet ikke er i strid med landstrafikale hensyn.

§ 6: Det i det fremsatte lovforslag omhandlede »nævn« er identisk med den tidligere i samme stykke omhandlede »voldgiftsret«. Begrebet »nævnets« er derfor erstattet af begrebet »voldgiftsrettens«.

§ 10: Investeringsandelen af kompensationsydelsen er bragt i overensstemmelse med de investeringsplaner for § 1-banerne, som DSB har udarbejdet i forbindelse med finansloven 1977–78. Investeringsandelen er fastlagt i det pris- og lønniveau, som finansloven 1977–78 er udtrykt i, d.v.s. pr. 1. april 1976.

§ 11: Efter det fremsatte lovforslag ophævedes kapitel 2.

Trafikrådet i den gældende lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring umiddelbart efter vedtagelsen af lovforslaget. På baggrund af det relativt korte tidsrum, der ville blive mellem vedtagelses- og ikrafttrædelsesdato, der er fastsat til den 1. april 1978, og af hensyn til at give Trafikrådet en rimelig afviklingsfrist er det nævnte kapitel i den tidligere lov først ophævet samtidig med den nye lovs øvrige bestemmelser, det vil sige den 1. april 1978.



Fuglefulgtslinien afbrydes – midt i »træktiden«

På grund af sporombygning mellem Puttgarden og Lehnshavn spærres strækningen 26.9.–21.10.1977 på mandage til fredage mellem kl. 10.30–19.30. Dette medfører, at der i ca. én måned må køres med omlagte tog mellem København og Rødby. De rejsende skal i visse tog stige om i Rødby til busser, der overføres med færgerne og kører til Lehnshavn. De foretagne reguleringer vil være optaget i publikumskøreplanerne gældende for vinterkøreplansperioden.



»Jernbane-nyt – kort fortalt« er redigeret af Erik B. Jonsen.

GO' GAVEIDÉ

– så



SPRINGBORG
„Deres Isenkræmmer“

BUTIKSTORVET · HADSUND · TLF. 08-572200



P. NIELSENS

MASKINVÆRKSTED ApS

Industrigade 11

Assens

Tlf. (08) 58 35 61

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

TOBAKSFORRETNINGEN

v/ Jens Kristensen

Frederiksgade 2 – Svendborg

Tlf. (09) 21 07 21

Alt i tobaksvarer, vine og spirituosa

Tipsforhandling

JERNBANEHOTELLET

v/ Rosa og Peter Schultz

Rødekro – Tlf. (04) 66 21 42

Det gode spisested

Både VARMT og KOLDT leveres
også ud af huset

RESTAURANT GULDHORNET

v/ Ejner Danielsen

V. Voldgade 25 – Nyborg

Tlf. (09) 31 48 48

Stedet, hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

Åbent mandag til torsdag kl. 10.00–24.00
fredag til søndag kl. 05.00–24.00



ØRESUNDSBÅDENE

DANIA OPTIK

v/ Rita Petersen

Nørregade 1 A – Maribo

Tlf. (03) 88 23 58

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo

Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo

Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: Märklin Modeljernbaner

RESTAURANT BRYGGERGÅRDEN

v/ Edel og Johnny

Eskilstrup – Tlf. (03) 83 60 82

Et godt sted at mødes
til festlig sammenkomst

Koger køleren?

Eller utæt?

så

MARIBO AUTOKØLERSERVICE

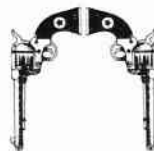
Vesterbrogade 8 – Tlf. (03) 88 02 36

HUSK ET BESØG PÅ

CAFETERIA FJORDEN

Hestehovedet . Nakskov . Tlf. (03) 92 23 48

Stort udvalg i lækkert smørrebrød og
varme retter



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