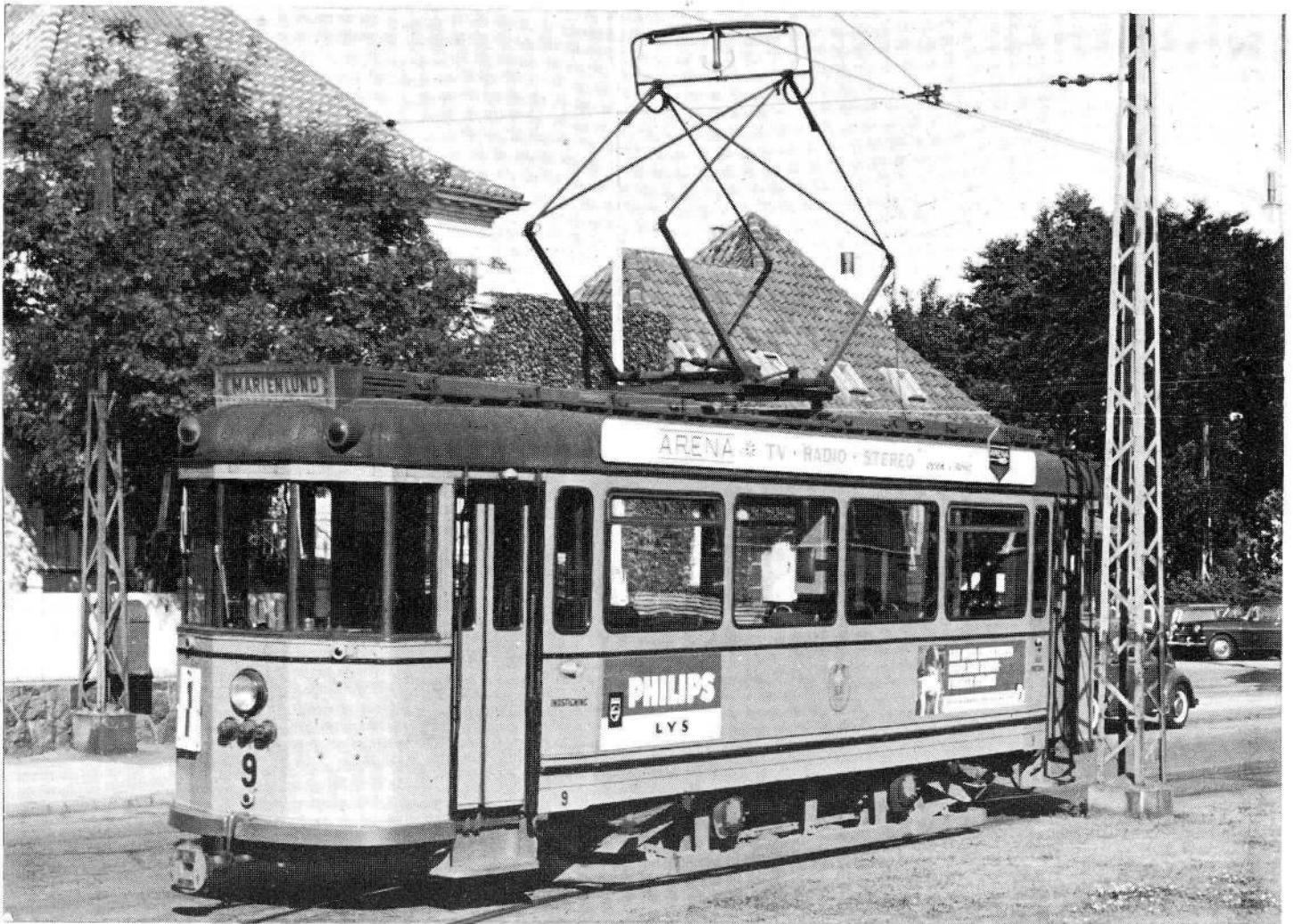
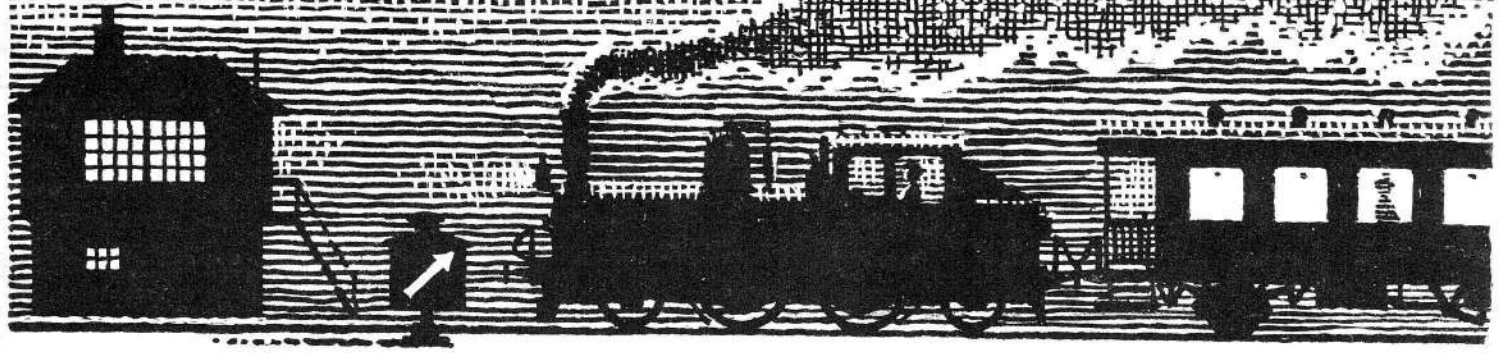


SIGNALPOSTEN



7. årg.

MAJ 1971

nr. 3

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Nu er foråret igen på vej. I haven står tulipanerne i blomst, hækkene grønnes og græsplænen trænger minsandten også til en gang klipning.

Det kribler igen i kroppen af længsel efter at komme ud i det danske land og finde ud af, om jernbanerne stadig er de samme som i fjor.

Men inden da skal SIGNALPOSTEN, 7. årgang, nummer 3, fremstilles og det bliver et stadig større problem at få plads til alt det, der gerne skulle med. Imellem hvert nummer der udsendes kunne vi rent stofmæssigt godt udsende et ekstranummer, men det forbyder desværre sig selv af to meget væsentlige grunde: økonomi og tidnød.

Økonomisk har jeg været lidt for flot i de to første numre i denne årgang, så derfor er jeg nødt til at holde lidt igen indtil der atter er balance i tingene. Tro nu ikke, at det er helt skidt med pengene - det er det nemlig ikke. Der kommer stadig nye abonnenter, omend ikke i helt det tempo, vi helst så, og vi er nu nået op på 623 abonnenter og da vi yderligere har fast aftale om ca. 90 løssalgsabonnenter er vi nået op på vort mål for 1971: 700 stk. solgt!

Men også udgifterne stiger - omend beskedent - og da vi ikke sætter mere igang end vi kan betale os fra, ja, så er det altså, at vi holder igen.

Men - kære læser, vær ikke nervøs. De får mere end vi har lovet endda!

Jeg har lovet vore nye abonnenter en oversigt over, hvad vi har til salg af tidligere årgange, jubilæumsskrifter m.v., og den følger nedenfor. Det kunne jo da være, at også andre ...

Oversigten må have en vis aktualitet, for der har i den sidste måneds tid været mange forespørgsler om disse ting, og jeg må i sandhedens interesse forudskikke den bemærkning, at der af enkelte af tilbuddene ikke er mange eksemplarer tilbage (disse er mærket med °) og derfor må jeg tage forbehold for leveringsmulighederne heraf - specielt for 4. årgangs vedkommende.

Vor sidste bogudgivelse, ROMANTIK I RØG OG DAMP, har - med én undtagelse - overalt fået meget fine anmeldelser. Så gode, at vi rødmer ved læsningen, og så rosende, at vi ikke tør bruge dem i "reklamen".

Bogen omhandler Haderslev Amts Jernbaner, og fortæller i romanform (i såvel tekst som billeder) om banens dagligliv i de 40 år, den eksisterede. At bogen er forfattet af en 15-årig skoleelev kan nævnes som et kuriosum, for De vil ikke kunne mærke det på bogen.

Vor håndbog nr. 1, DSB OLD-TIMERE i model, giver en grundig, men populær beskrivelse af vognbygning i model i alle faser, i mange materialer og efter mange fremgangsmåder. Bogen er rigt illustreret og bringer mange skalategninger i 1:87.

Titlen fortæller, at hovedvægten er lagt på gamle statsbanevogne, men byggebeskrivelserne er selvfølgelig også fuldt anvendelige på moderne vogne.

Bestilling på nedennævnte udgivelser sker ved indbetaling af det aktuelle beløb på vor girokonto 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj. Forsendelse sker portofrit når beløbet forudbetales. Husk på girokortets venstre talon at fortælle, hvad De betaler for.

Ældre årgange af SIGNALPOSTEN:

°) 4. årgang, 1968, 168 sider	kr. 25,-
5. årgang, 1969, 232 sider	- 25,-
6. årgang, 1970, 300 sider	- 25,-

JUBILÆUMSSKRIFTER:

°) Nordbanen 100 år, 1964	kr. 3,-
°) Skive-Vestsalling Jernbane, 1964	- 6,-
Hirtshalsbanen, 1965	- 7,-
°) Skagensbanen, 1965	- 8,-
Hornbækbanen, 1966	- 11,50

FOTOHEFTER:

1: APB, nordenfjords, FFJ	- 12,-
2: APB, søndenfjords, AHB/AHJ	- 12,-

HÅNDBØGER:

1: DSB OLD-TIMERE i model	- 79,50
---------------------------	---------

ROMANER:

ROMANTIK I RØG OG DAMP	- 46,-
------------------------	--------

I kommission for DMJU:

Danske model- og jernbaneklubber	- 10,-
----------------------------------	--------

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 3

maj 1971

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Damplokomotivet: Styringer		86
Danske jernbanefærger 3: 2-sporede hjulfærger, 1. del		94
ADAMs hjørne, om smalfilm		100
Månedens 2 x 3 m sporplan		104
Klubnyt		106
Sikringsanlæg på modelbanen: Overkørselsanlæg 2		108
HO-byggetegninger		110
Vi bygger ... en sporvogn (Århus Sporveje)		112
Nedlagte baner, Himmerlandsbanerne, 1.		116

Forsidebilledet: ÅS nr. 9 på Dalgas Avenue, 10/7-68 (J.R.)

REDAKTION & Ulf Holtrup,
EKSPEDITION: Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.
Tlf. (01) GEntofte 1060.

TRYK: Sven Jensen & Co.,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.
Tlf. (01) 98.29.29

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede i såvel ind- som udland. SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august, oktober og primo december. ABONNEMENTSPRIS for 7. årgang er kr. 30,- incl. moms og frit tilsendt. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller på postanvisning eller i check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG
KILDEANGIVELSE.

DAMPLOKOMOTIVET

STYRINGER

Først en rettelse til forrige nummer: Side 69, højre spalte, linie 9 fra nedent, læs: v. Borries.

Et lokomotivs styring tjener 2 formål:

- 1) at bestemme køreretningen og
- 2) at mellemstille kvadranten, hvorved glidervandringen begrænses.

Virkemåden fremgår nok lettest ved at beskrive nogle af de mest almindelige styringstyper.

STEPHENSON-STYRINGEN er opfundet af den navnkundige lokomotivbygger Robert Stephenson og blev benyttet på engelske lokomotiver til de seneste konstruktioner - medens man på det europæiske fastland næsten helt ophørte med at bygge denne styring omkring 1900.

Den er uhyre enkel i konstruktion, derfor let og billig at vedligeholde, men den giver en ringere dampfordeling end de senere opfundne typer.

Konstruktion og virkemåde fremgår af fig. 187. Glideren - gliderstang (-stok) 2, glidertrækstang 1 med styr i lejet 3 - bevæger sig i frem- og tilbagegående retning. Gliderstangens bagende er formet som en gaffel, der spænder om kvadrantklodsen 4. Denne er indlagt i kvadrantens (5) buede slidse, der vender den konkave side imod drivakslen. Kvadrantens ender er forbundet med ekscentrikstængerne 6 og 7. Disse

stænger skal have en længde, der nøjagtig svarer til radius af kvadrantbuen.

Omstyringen af kørselsretningen sker ved at hæve eller sænke kvadranten. Det sker ved i førerhuset at bevæge skiftearmen 13 fra den viste nulstilling til en af yderstillingerne. Herved bevæges skiftearmen 12 og armen 11, hvis nederste endepunkt er fastgjort i styringsakslen 10 hvorfra bevægelsen videreføres gennem armene 9 og 8 til kvadranten. 14 er en kontravægt, der skal lette bevægelserne.

På drivakslen er fastgjort ekscentrikerne 15-16 således at ekscentrikerens symmetriske aksler danner samme vinkel med midtlinien i krumtappen. Er styringen sat i midtstilling har de 2 ekscentriker lige stor indflydelse (påvirkning af) på kvadranten. Glidervandringen bliver yderst ringe og lokomotivet vil bevæge sig i den retning for hvilken omdrejningsretningen er gunstigst - hvis det overhovedet bevæger sig.

Lægges skiftearmen 13 frem vil ekscentrikstangen 6 sænkes og påvirke glideren så maskinen kører frem. Ønsker man baglænskørsel lægges 13 tilbage, hvorved det bliver 7, der overtager føringen og derved ændrer kørselsretningen.

Af det forestående ses det, at sættes styringsarmen 13 i en eller anden stilling mellem fuldt udlagt og midtstilling, vil gliderens vandring formindskes. Herved får cylinderen mindre dampmængde tilført (og ved lavere tryk) -

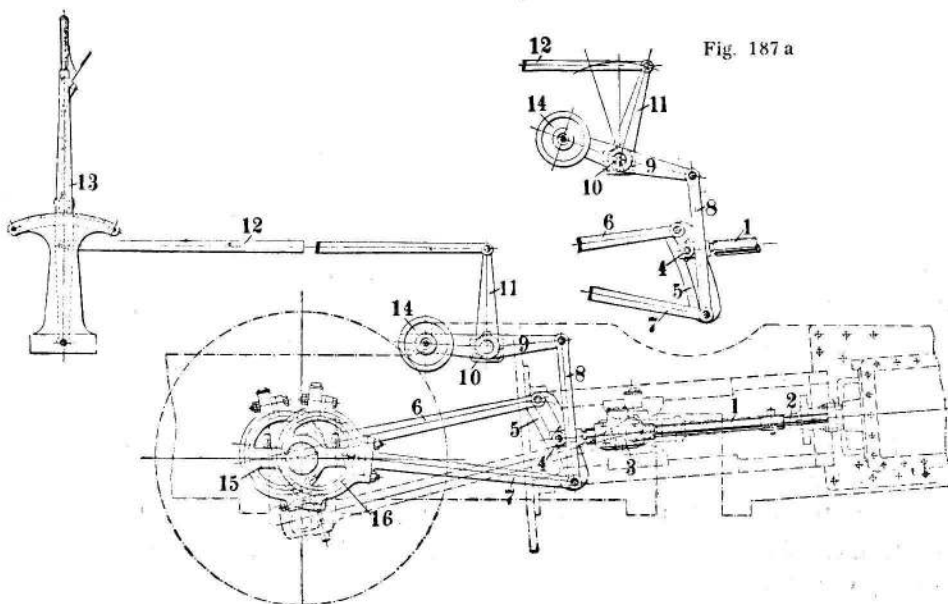


Fig. 187

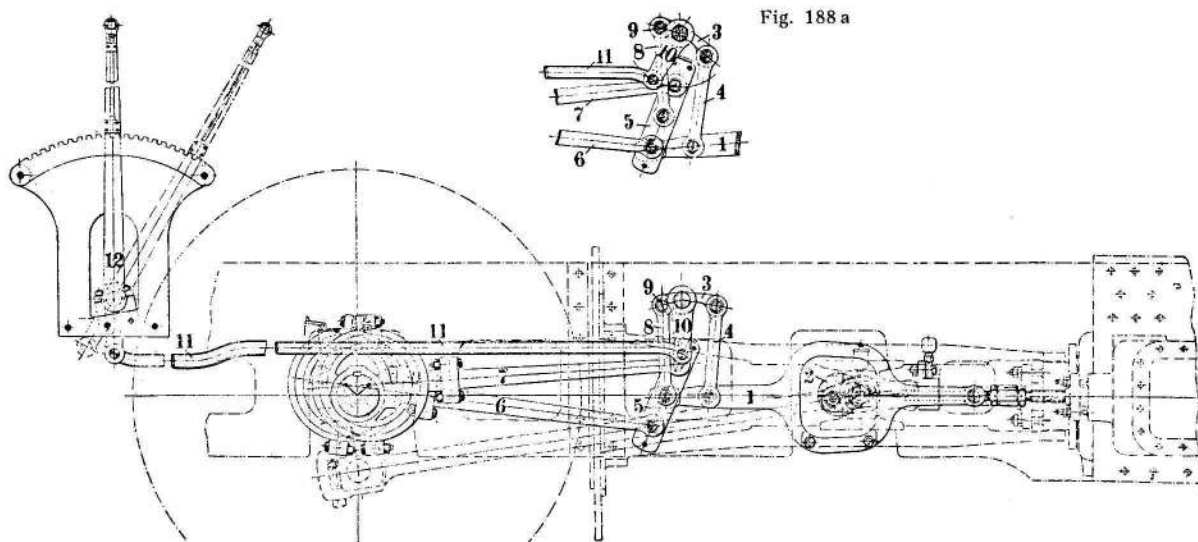


Fig. 188

altså mindre fyldning. - "Man trækker styringen op" hedder det i daglig tale.

Fig. 187 viser den almindelig anvendte Stephenson-styring med åbne kvadranter, i modsætning til maskiner med krydsede kvadranter, hvorved forstås, at kvadrantstængerne krydser hinanden når krumtappen står i det fra cylinderen vendende dødpunkt (fig. 414).

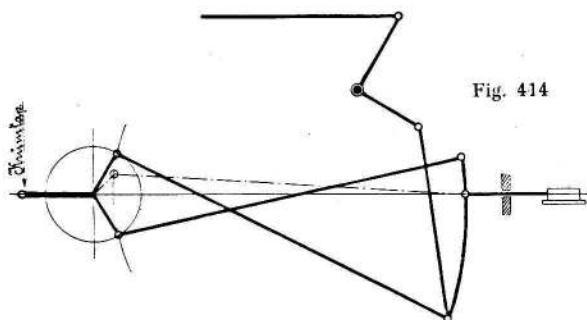


Fig. 414

TRICKS-STYRINGEN (eller ALLAN-styringen, som den kaldes i den engelsktalende verden, idet den blev "opfundet" både af ingeniør Trick ved Esslingen lokofabrik og af en engelsk ingeniør Allan nogenlunde samtidigt.) Egentlig er den en forbedret Stephenson-styring.

Virkemåden er nogenlunde den samme, det er egentlig kun konstruktionen, der viser afvigelser. I modsætning til Stephenson-styringen, hvor gliderstok og glidertrækstang er en fast, stiv enhed er her glidertrækstangens ene ende forbundet "drejeligt" med gliderstangen, og dens anden ende bæres af et sæt skinner i den af styringsakslens to arme, der vender fremad; den bagudvendende

arm bærer gennem et lænkeled kvadranten, der ved Tricks-styringen er lige.

Fig. 188 viser en Tricks-styring fra et loko med indvendigt gangtøj - vist fra et sjællandsk Cs (evt. Bs) loko fra Esslingen maskinfabrik. Glidertrækstangen 1 er forsynet med en lukket bøjle 2, der alene tjener til at føre den uden om - eller forbi - kobbelhjulsakslen (dette loko er 2-koblet og bageste hjulsæt er drivhjulsæt - husk, vi har her indvendiggående gangtøj, derfor denne særlige konstruktion). Styringsakslens dobbeltarm 3 bærer fortil det dobbelte lænkeled 4, hvori glidertrækstangen er ophængt. Bagenden af den er forbundet med kvadrantklodserne, der er anbragt i kvadranten 5, og som er sammenboltet med lænkeled 8, der er ophængt i styringsakslens bagudvendende arm 9. 6 er fremekscentrik og dens arm, 7 bak og styringen bevæges fra skiftearmen 12, skiftestangen 11 og styringsarmen 10.

Fig. 189 viser den uombyggede K-maskines Tricks-styring. 1 er glidertrækstang, 2 forbindelsesled med gliderstang 3 og glidertrækstang. 4 er et lænkeled, 5 styringsaksel, 6 kvadrantklods, 7 kvadrant, 8 frem-ekscentrikstang, 9 lænkeled for kvadrantophæng, 10 bak-ekscentrikstang, 11 og 12 ekscentriker, 13 drivakseltap, 15 styringsarm, 16 skiftestang og 17 skifteskruer. Fig. 189a viser fuld udlagt styring til forlænskørsel.

Vi har set at styringen kan bevæges - skiftes - enten ved hjælp af en skiftearm eller ved en skifteskruer, heraf udtrykkene kørsel i 1., 2. eller 3. tand - eller i så og så mange procent (skalaen på styringsbukken).

Den mest anvendte styring på det europæiske fastland siden århundredskiftet er

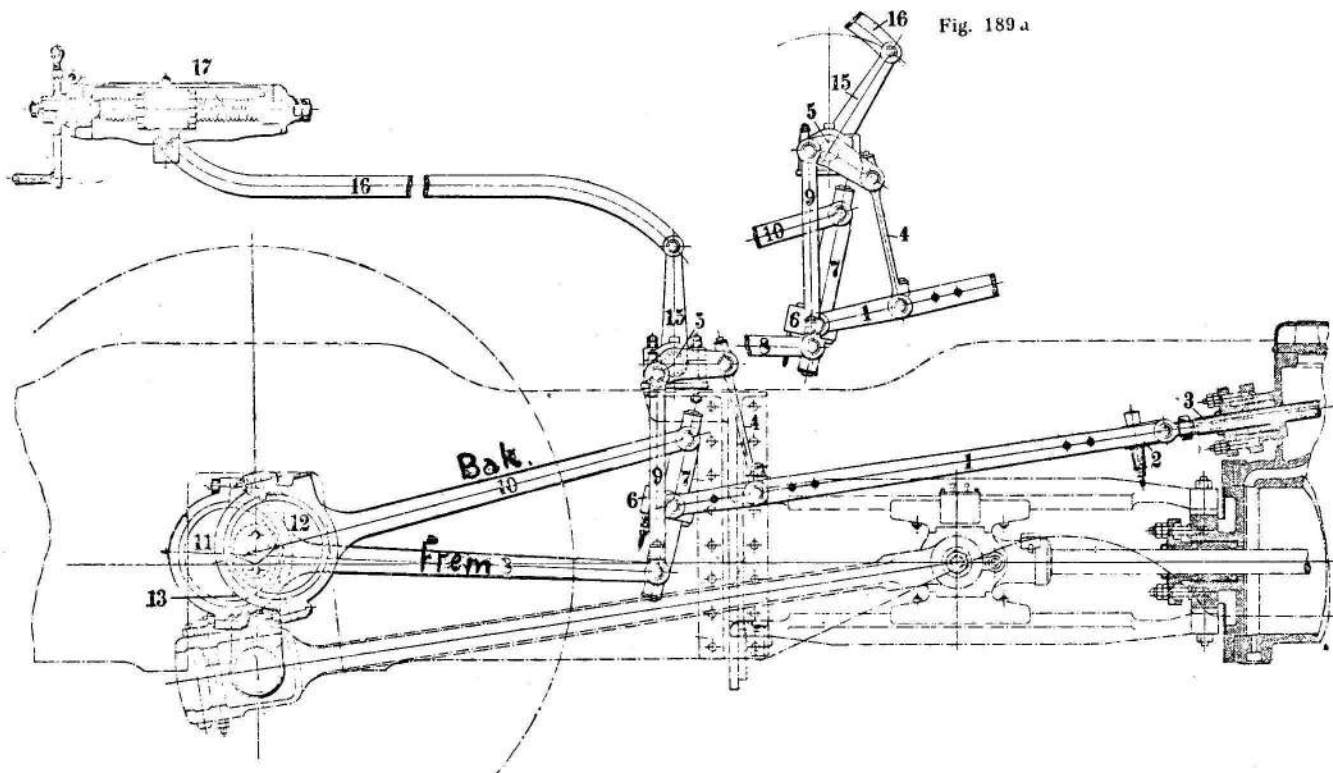


Fig. 189

HEUSINGER-STYRINGEN (i den engelsktalende verden kaldet WALSCHAERT). Fremfor de forhen benyttede styringer udmærker den sig ved en særdeles god dampfordeling.

Glideren bevæges dels gennem et par vægtstænger fra krydshovedet, dels fra en ekscentrik (de første D-maskiner) eller en vingekrumtap, d.v.s. en halv krumtap, der er fastgjort på en af kobbelhjulakslerne. Også her sker omstyringen ved at kvadrantklodsen hæves eller sænkes i for-

hold til kvadranten. Men lad os se lidt nærmere på fig. 190.

Gliderstangen 1 er fastgjort til gliderkrydshovedet, der styres af linealen 3. Gliderens trækstang 4 er fortil forbundet med pendulstangen 7, der foroven hænger i gliderkrydshovedet 2 og bevæges af et lænkeled 8 fra en kort arm på maskinens krydshoved 9. Bagenden af glidertrækstangen 4 er forbundet med kvadrantklodsen. Kvadranten 6 har form som en cirkelbue, hvis

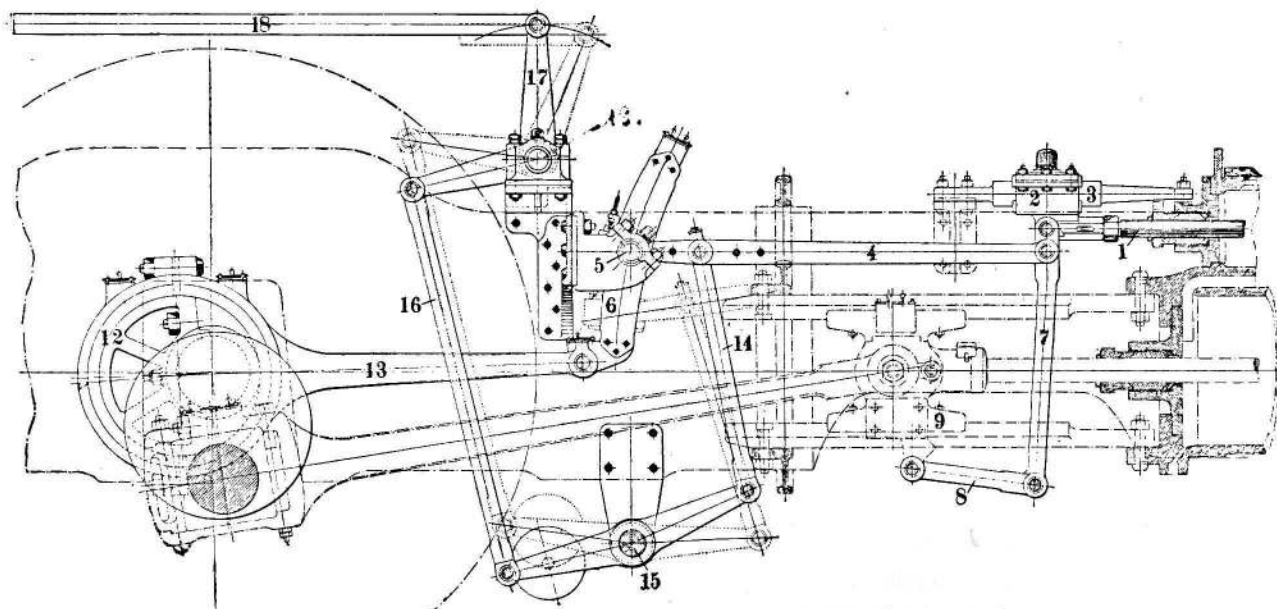


Fig. 190

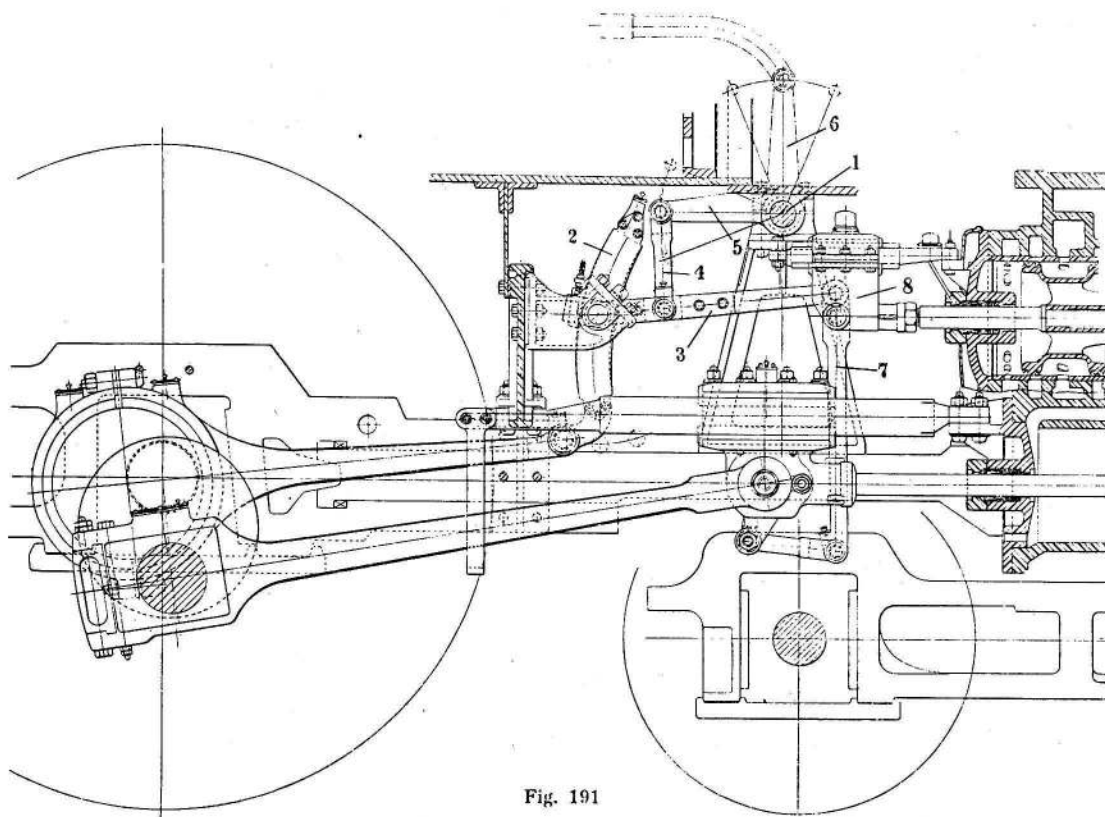


Fig. 191

radius er lig længden af glidertrækstangen. Glidertrækstangens fastgørelsespunkt på pendularmen 7 skal falde i centrum for kvadrantbuen når cylindrene står i dødpunkterne.

Kvadrantens midtpunkt drejer om en tap 5 i en lejubuk, fastboltet på maskinrammen. Den nederste ende af kvadranten er gennem ekscentrikstangen 13 i forbindelse med ekscentriken (eller en vingekrumtap) 12. Styringsakslen 15 har sit leje i en på rammen fastspændt lejubuk og om denne aksel drejer en kort dobbeltarm, hvortil de 2 arme 14 og 16 er fastgjort. Den forreste af disse arme 14 er tillige fastgjort i glidertrækstangen og den bageste 16 har gennem vinkelarmen 17, der drejer om tappen 19, igennem skiftestangen 18 forbindelse med skifteskruen/-armen i førerhuset.

Igennem disse led 14-15-16-17-18-19 kan kvadrantklodsen så bevæges på kvadranten og derigennem indstille glideren i den ønskede stilling.

Fig. 191 viser Heusinger-styringen på en P-maskine. Her er styringsakslen 1 ovenover og foran kvadranten 2. Glidertrækstangen 3 og kvadrantklodsen bevæges gennem leddet 4 af armen 5. Omstyringen sker gennem 6, der er fastgjort til skiftearmen. 7 er pendulstangen og 8 gliderkrydshovedet.

Ved 3-cylindrede loko kan man anvende 3

sæt styringer, 2 udvendige og 1 indvendig, men det kan forenkles ved kun at have de 2 udvendige styringer og bevæge den indvendige glider fra et overførelstøj fra en af de udvendige styringer. Den her nævnte fremgangsmåde anvendes på DSBs 3-cylindrede loko litra H, litra R nr. 954-63 og litra S.

Fig. 192 viser det - lidt skematisk - på en 3-cylindret R-maskine. Fra venstre drivhjul 2 overføres bevægelsen gennem vingekrumtappen 3 med sin ekscentrikstang 4 og den udvendige kvadrant 5 og mellemakslen 6 til den indvendige kvadrant 1 igennem de to mellemlid 7 og 8.

Mens vi er igang med flercylindrede loko, vil det være på sin plads at se lidt nærmere på, hvordan gliderne bevæges. Ved 4-cylindrede loko har man 2 eller 4 sæt styringer. De Glehn compound-loko har 4 sæt styringer og som følge heraf kan HT- og LT-gliderne indstilles uafhængigt af hinanden.

Der findes adskillige andre styringstyper end de ovenfor anførte - et par skal kort nævnes.

BAKER-STYRING - almindeligst i USA - er egentlig kun en modificeret Heusinger-styring, hvor kvadranten er erstattet af et system af små krumtapper og mellemlid.

GOOCK-STYRING adskiller sig i det store og hele

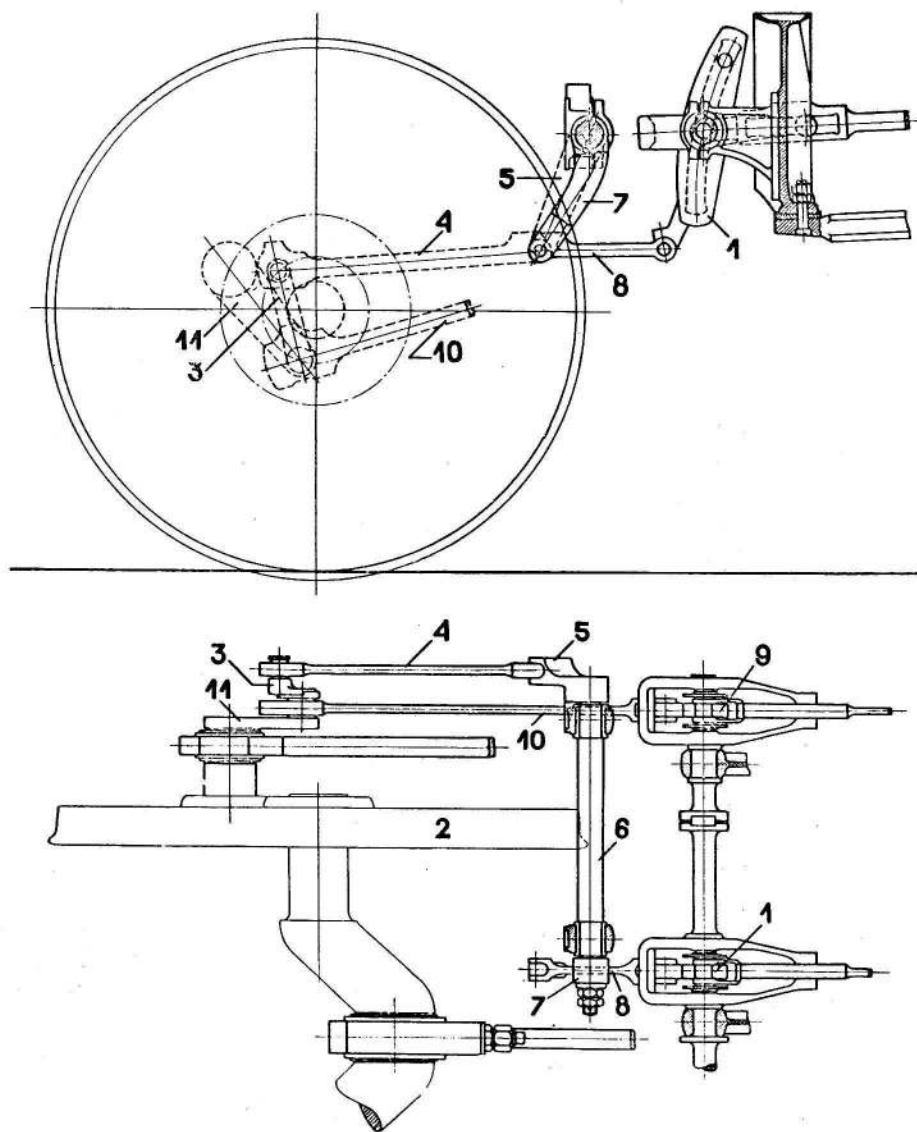


Fig. 192

kun fra Stephenson-styringen ved at kvadranten vender den konkave side bort fra drivakslerne.

JOY-STYRING blev anvendt en del i Centraleuropa indtil ca. 1910. Herhjemme fandtes en afart af den på GDS III (udrangeret 1899). Det har ikke været mig muligt at finde en ordentlig tegning af denne styring. Ved Joy-styringen anvendes ingen ekscentriker og fordelene ved denne styring skulle være, at den har færre bevægende dele end de almindelig anvendte.

KLOSE-STYRINGEN, opkaldt efter en ingeniør ved Esslingen lokofabrik, anvendtes i Würtemberg og Bosnien i forbindelse med 3- eller flerkoblede loko på strækninger med en forholdsvis lille krumningsradius. Opgaven lød: en maskine med 3-5 sammenkoblede hjul skulle beføre skarpe kurver. Klose forbandt gennem et system af lænkeled den forreste og bageste aksel, således at akslerne i

kurver kunne indstille sig radiale. Den derved nødvendiggjorte ændring i længden af kobbelstængerne muliggjordes ved at anbringe 2 parallelogrammer, der gennem diverse led, samt faste og løse tappe dannede en tilstrækkelig bevægelighed i gangtøjet - også gliderbevægelsen tilkoblede dette sindrige, men indviklede system.

Det kan faktisk ikke beskrives - det skal opleves - og det kan det endnu på de smalsporede baner i Bosnien; jeg har endda været så heldig at køre på - og selv køre et sådant aparte køretøj. Systemet fremgår - omend ikke særlig tydeligt af abb. 176.

På ældre - og mindre - loko brugtes mest en skiftearm til omstyringen, på større og nyere loko en skifteskruer, men der findes også eksempler på, at man har anvendt en lille dampmaskine, i ganske enkelte tilfælde trykluft - eller en elmotor til denne operation.

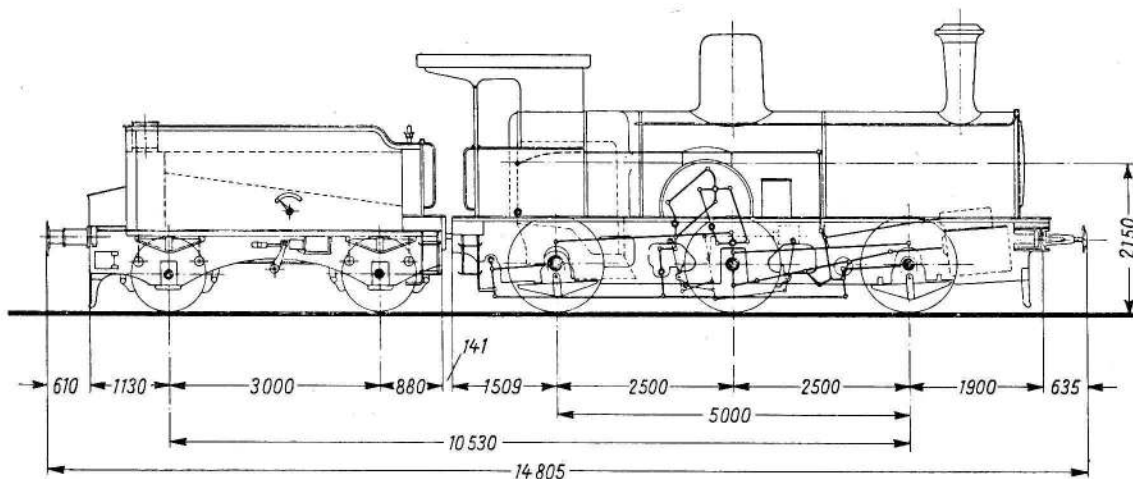


Abb. 176. C n 2 Güterzuglokomotive der Württembergischen Staatsbahn, Gattung F 1;

Men der er også en helt anden måde til regulering af damptilførslen end ved at lade den passere en glider. Det kan ske gennem ventiler. På dette område har især England og Italien været foregangslande, men også Frankrig, Østrig-Ungarn og Tyskland har været impliceret.

Man erstatter gliderkassen med en ventilkasse. Heri anbringes 2 sæt ventiler - 1 sæt til hver cylinderende, og hvert sæt bestående af 1 damp og 1 udstødsventil. Ventilene, der er fjederbelastede, åbnes af en roterende knastaksel, altså omtrent som ventilerne på en forbrændingsmotor.

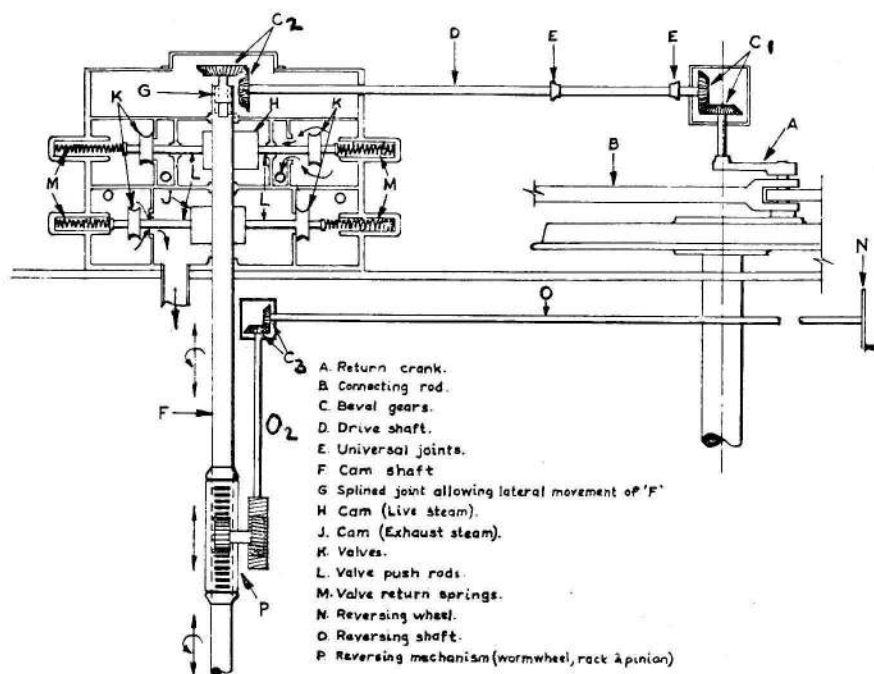
Lad os se lidt nøjere på de 2 måder, hvorpå det kan gøres - og da jeg har skitser af 2 iøvrigt

ens loko (LNER D 49 - et 2B loko) har jeg valgt dem.

1) Rotary Cam Poppet Valves, se fig. 91 og 17. På cylindertrækstangen B er krumtapakslen forlænget og bærer en vingekrumtap A, hvis bevægelse overføres gennem de koniske tandhjul C1 til en roterende drivstang D (E er koblinger, der er lidt bevægelige).

Endnu et sæt koniske tandhjul C2 overfører dens bevægelse til kamakslen F, der går igennem ventilhuset. Heri sidder 4 fjederbelastede ventiler K (fjedre M) - 2 damp- og 2 udstødsventiler, 1 sæt for hver cylinderende - og gennem ventilspindlerne L bevæger kamakslen ventilerne.

Gangskiftning og regulering af ventilernes



DIAGRAMMATIC LAYOUT OF ROTARY CAM VALVE GEAR

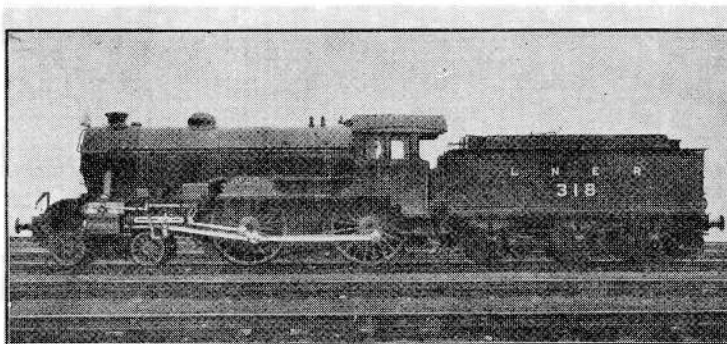


FIG. 16.

D.49 CLASS, 4-4-0 ENGINE—OSCILLATING CAM POPPET VALVES.

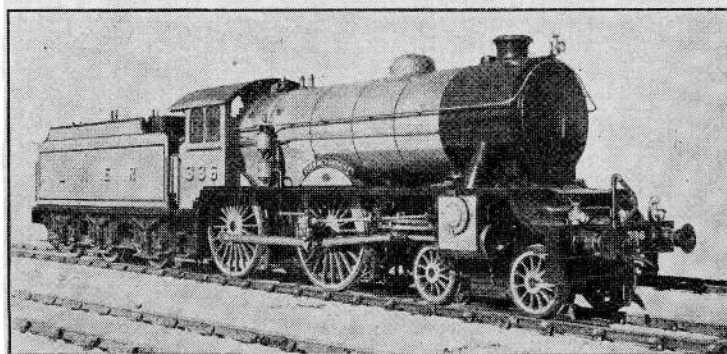


FIG. 17.

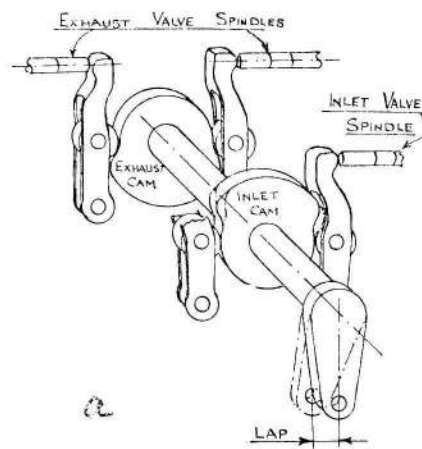
D.49 CLASS, 4-4-0 ENGINE—ROTARY CAM POPPET VALVES.

løftehøjde (svarende til gliderens vandring) sker fra skifteskruen N, skiftearmen O1, de koniske tandhjul C3, den roterende arm O2 og overførselstøjet P, bestående af 2 snækkehjul, kort akse, tandhjul og tandstang.

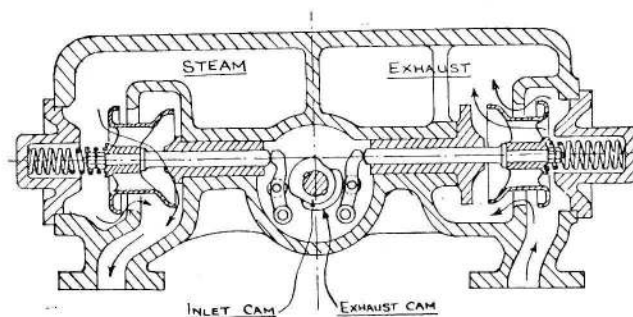
2) Den anden type Oscillating Cam Poppet Valves (frem- og tilbagegående) se fig. 16 og 94 a og b. Fig. 94b viser tydeligt ventilhuset og dets indmad. Det er delt i 3 rum: et damprum, et udstødsrum og et rum for kamakslen. Virkemåden fremgår med al ønskelig tydelighed af tegningen, blot skal det nævnes, at kamakslen føres ud gennem siden af ventilhuset (den ligger altså parallelt med lokomotivets aksler) og er gennem en krumtap eller ekscentrik forbundet med en ganske almindelig Heusinger-styring, hvis frem- og tilbagegående bevægelse omsættes til roterende (deraf navnet).

Fælles for de forskellige typer af ventilstyringer er, at firmaet Lentz, der har specialiseret sig i ventilstyringer, mest til stationære anlæg og i skibe, så at sige altid kommer ind i billedet - og også gjorde det ved de engelske.

To franske lokofoto medtages for at vise to forskellige systemer. Det der er mærket Est viser et de Glehn-compoundloko, det andet - mærket Nord - viser et loko med ventilstyring.



OSCILLATING CAM VALVE GEAR



OSCILLATING CAM OPERATED LENTZ VALVES

94

Ja, det var lidt om styringer. Der findes adskillige flere, men de fleste er bygget til specielle formål - eller af fabrikker, der ville forsøge noget nyt...

A. Gregersen

Til illustration af artikelserien om damplokomotivet har vi flittigt benyttet DSBs: Damplokomotivet og dets betjening, og de fleste figurer i denne artikel er også hentet herfra.

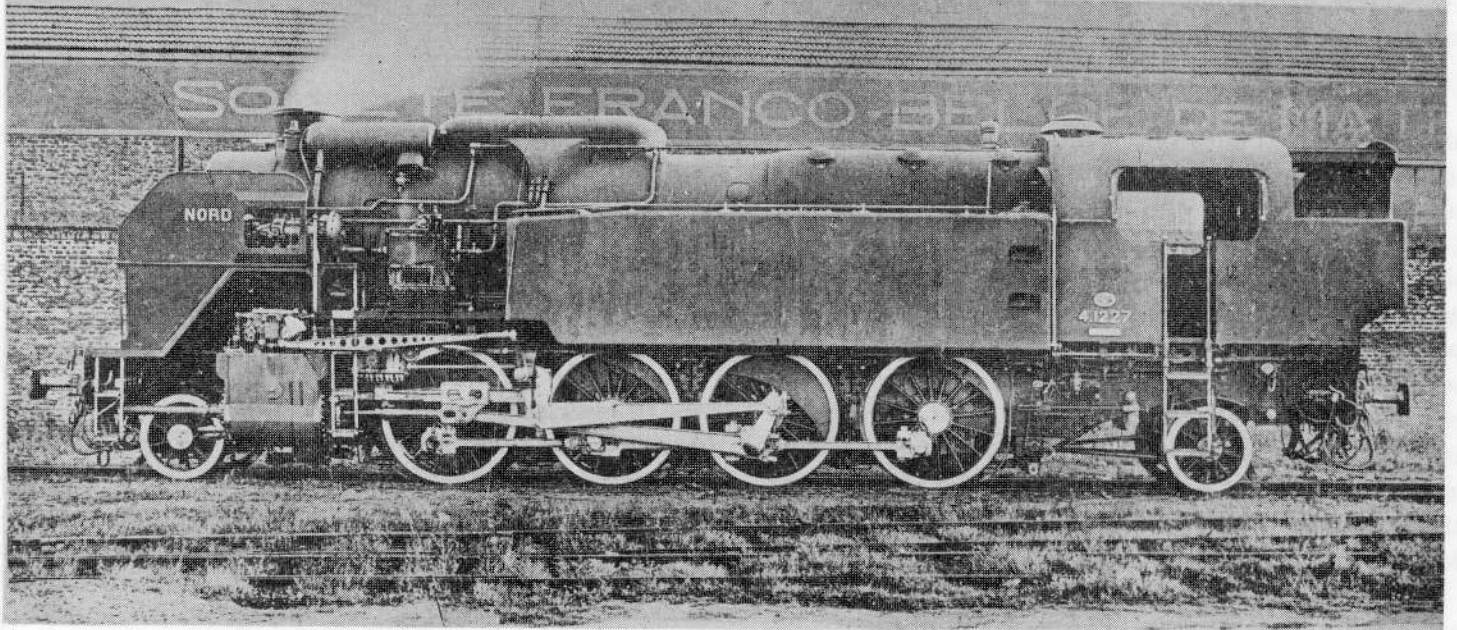
Desuden har vi hentet illustrationer fra bogen: Locomotives of the LNER, part 4, udgivet af The Railway Correspondence and Travel Society, 1968. Abb. 176 er fra bogen Die Entwicklung der Lokomotive, band II, udgivet 1937 af Verlag von R. Oldenbourg.

Fotografierne er hentet i forfatterens arkiv.

Nord

141 TCI-72

4.1201-72

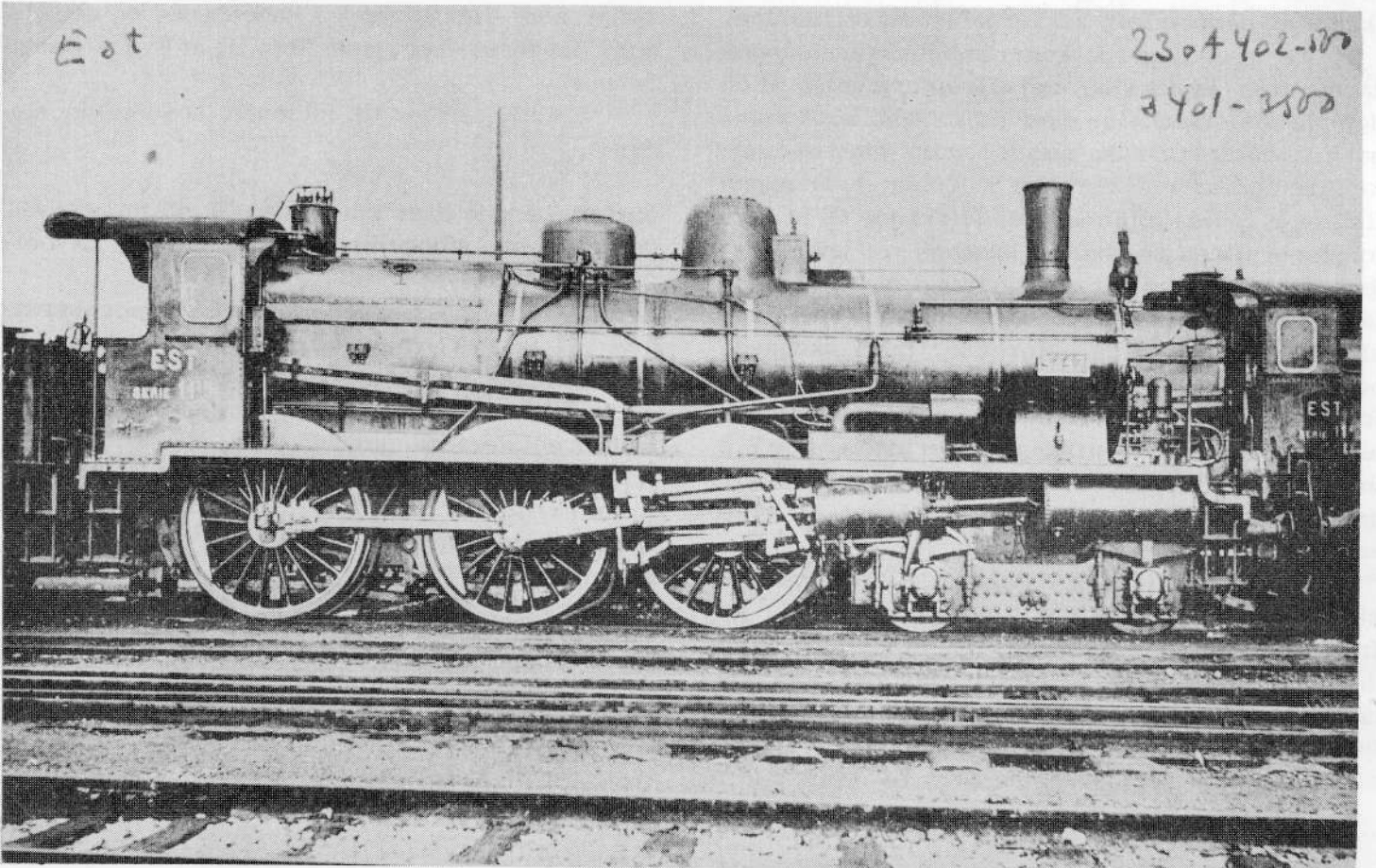


Faint, illegible text, possibly a caption or description, located below the first photograph.

Est

2304402-800

3401-3500



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

2-sporede damphulfærger til Storebæltsoverfarten og København-Malmø overfarten (1. del).

I 1872, samme år som Lillebæltsoverfarten blev åbnet, nedsattes en kommission, som skulle undersøge spørgsmålet om, hvorvidt der også burde etableres dampfærgesfart over Storebælt. Kommissionen afgav betænkning i 1874, og heri blev det foreslået, at der anskaffedes 2 dampfærger og anlagdes færgelejer i henholdsvis Korsør og Nyborg. Endvidere at der byggedes 2 havne ved henholdsvis Halsskov og Knudshoved samt en tilflugtshavn på Sprogø til eventuel benyttelse under isforhold. Herudover foreslog man anskaffet et til sejlads i is særligt egnet fartøj, bygning af 3 nye postdampskibe samt ombygning af et af de ældre.

Når kommissionen foreslog bygning af 3 nye postdampskibe, skyldtes dette, at man mente, at personbefordringen over Bæltet som hidtil skulle ske ved skib, medens de nye færger alene skulle besørge vognoverførslen, en efter alt at dømme meget uøkonomisk foranstaltning, som heldigvis ikke blev gennemført ved færgefartens etablering.

På grundlag af kommissionsbetænkningen fremsattes lovforslag om tilvejebringelse af en dampfærgesforbindelse over Storebælt. Lovforslaget fik imidlertid ikke nogen særlig gunstig modtagelse og sendtes derefter i udvalg, hvor sagen fik lov at hvile i nogle år. Medvirkende til at lovforslaget fik en så uheldig skæbne var uden tvivl den omstændighed, at etableringen af en dampfærgerute over Storebælt ikke havde det sjællandske Jernbaneselskabs interesse, man skønnede her (ganske fejlagtigt), at den daglige vognoverførsel højst ville andrage 4-6 vogne, hvilket var alt for lidt til at berettiggte investeringen af de 7,2 mill. kr. (6,0 mill. uden nødhavnen på Sprogø), gennemførelsen af lovforslaget ansloges at ville koste.

Staten overtog det sjællandske Jernbaneselskab den 1. januar 1880, og i december samme år fremsattes påny lovforslag om etablering af en dampfærgerute over Storebælt. Lovforslaget ophøjedes den 23. april 1881 til lov (Lillebæltsoverfartens succes var nu indiskutabel), hvorefter det bestemtes:

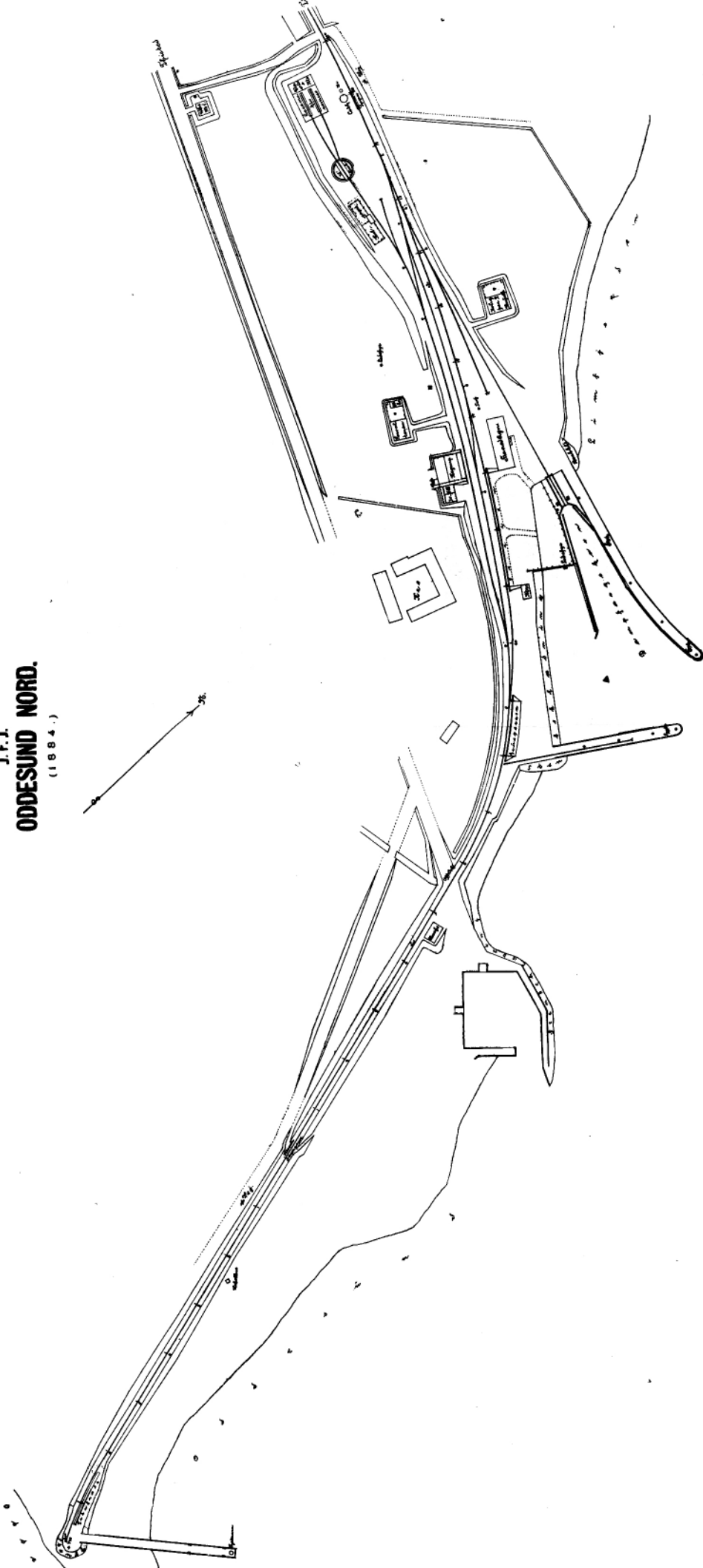
- 1) Der anskaffes 2 dampfærger hver med 2 jernbanespor. Deres fart skal være den samme som de hidtil benyttede postdampskibe.
- 2) Der bygges 1 færgeleje i hver af de to overfartsbyer Korsør og Nyborg.
- 3) Der anlægges 2 lette baner til henholdsvis Halsskov og Knudshoved og anskaffes en isbryder.

De to dampfærger som blev opkaldt efter de to overfartsbyer, Korsør og Nyborg, bestiltes ved det svenske skibsværft Kockums Mekanska Werkstads Aktiebolag i Malmø, og kontrakten blev underskrevet den 22. september 1881. De nye færger skulle leveres i Nyborg senest den 1. marts 1883 fuldt færdige til indsættelse på overfarten. Kockums var en ny leverandør af færger, men allerede dengang et særdeles velanskrevet værft, som påtog sig bygning af mange forskellige typer skibe. Værftet var det første i Skandinavien, som havde bygget så forskellige skibe som isbrydere og kanonbåde, og det blev også det første her, som kom til at bygge dampfærger.

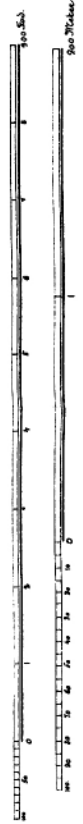
De nye færger fik følgende hoveddimensioner:

- Største længde over stævnene: 77,42 m
- do. mellem stopbommene: 72,80 m (Nyborg 72,40 m)
- Længde mellem stoppebom og frispormærke: 61,06 m (Nyborg 60,78 m)
- Største bredde over hjulkasserne: 17,68 m
- do. på spant: 10,37 m
- Bruttoregistertonnage: 945 tons
- Antal kedler: 4
- Antal Fyrsteder: 12
- Ildpåvirkningsflade: 521 m²
- Risteflade: 16,75 m²
- Kedeltryk: 5,6 kg/cm²
- Kulbeholdning: 56 tons
- Største kulforbrug pr. time: 1200 kg
- 2 dampmaskiner, hver med 1 HT-cylinder med diameter 857 mm og 1 LT-cylinder med diameter 1607 mm. Stempelslag 1372 mm

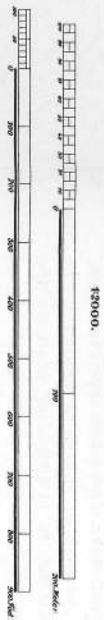
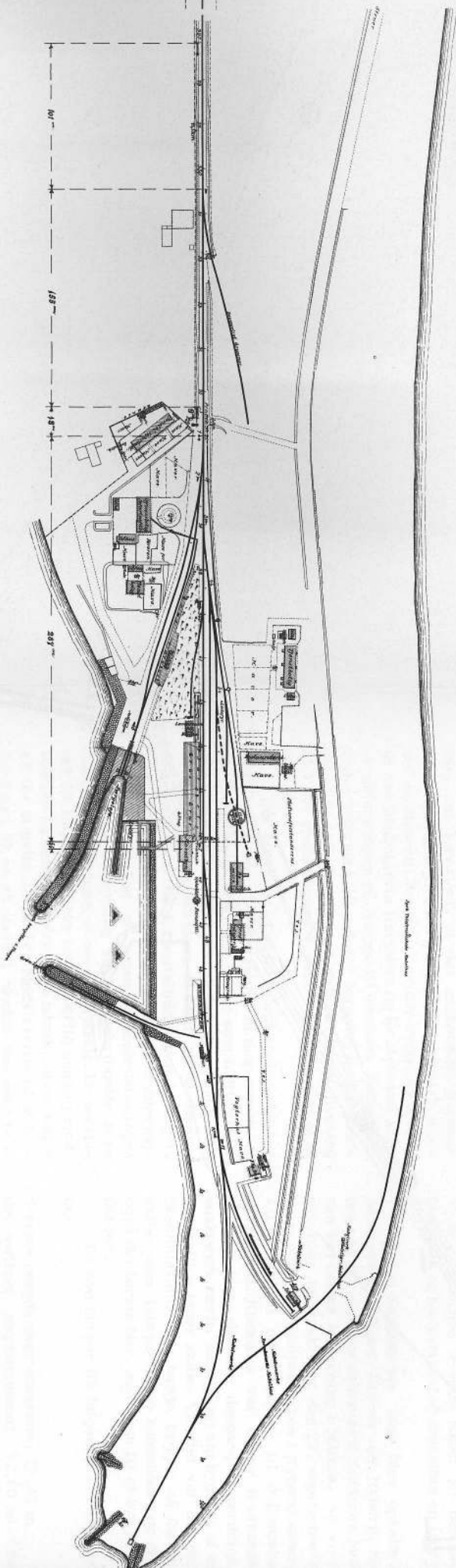
J. F. J.
ODDESUND NORD.
(1884.)



1:1500.

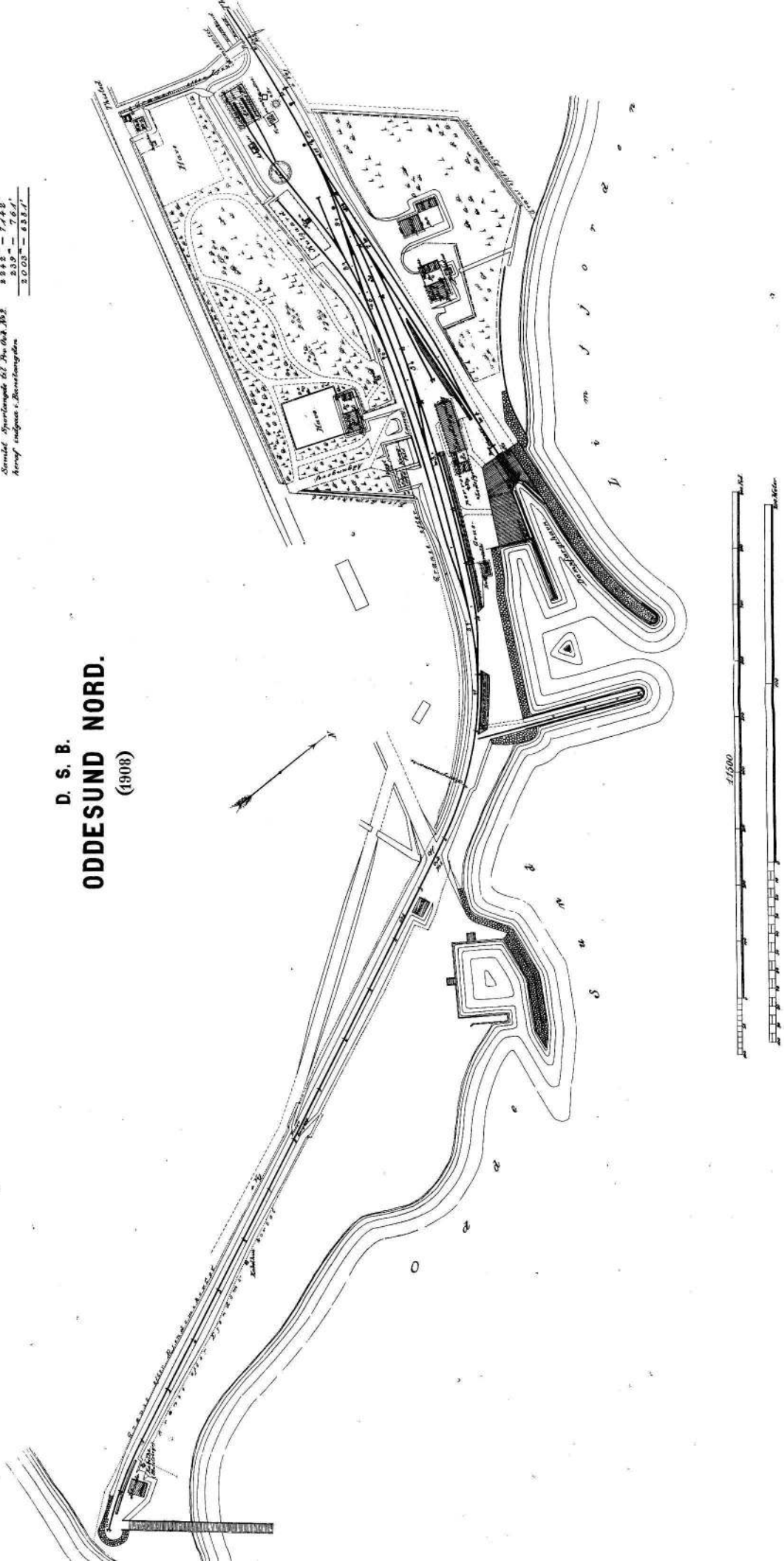


2. 2. 22
Obseernd Syd Station:
1912



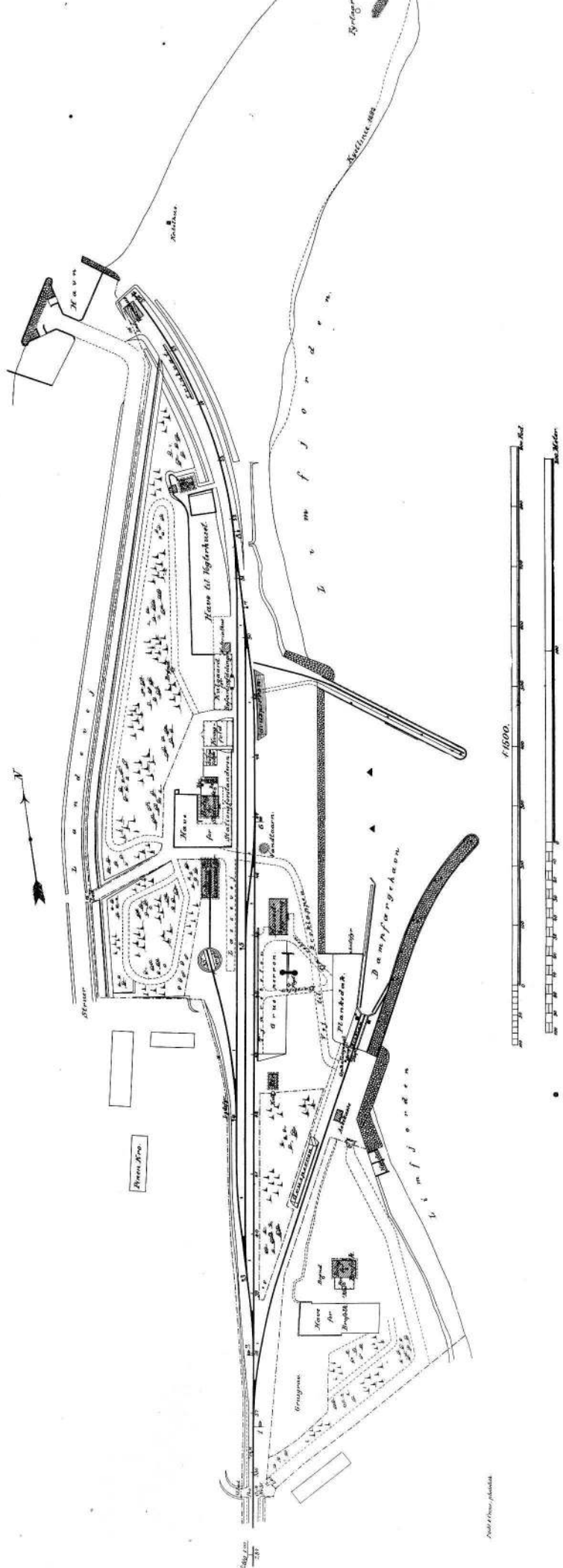
Staatl. Sperranlage d. des Odr. M. 2. 8942 - 7449,
835 - 767,
2000 - 8337.

D. S. B.
ODDESUND NORD.
(1908)



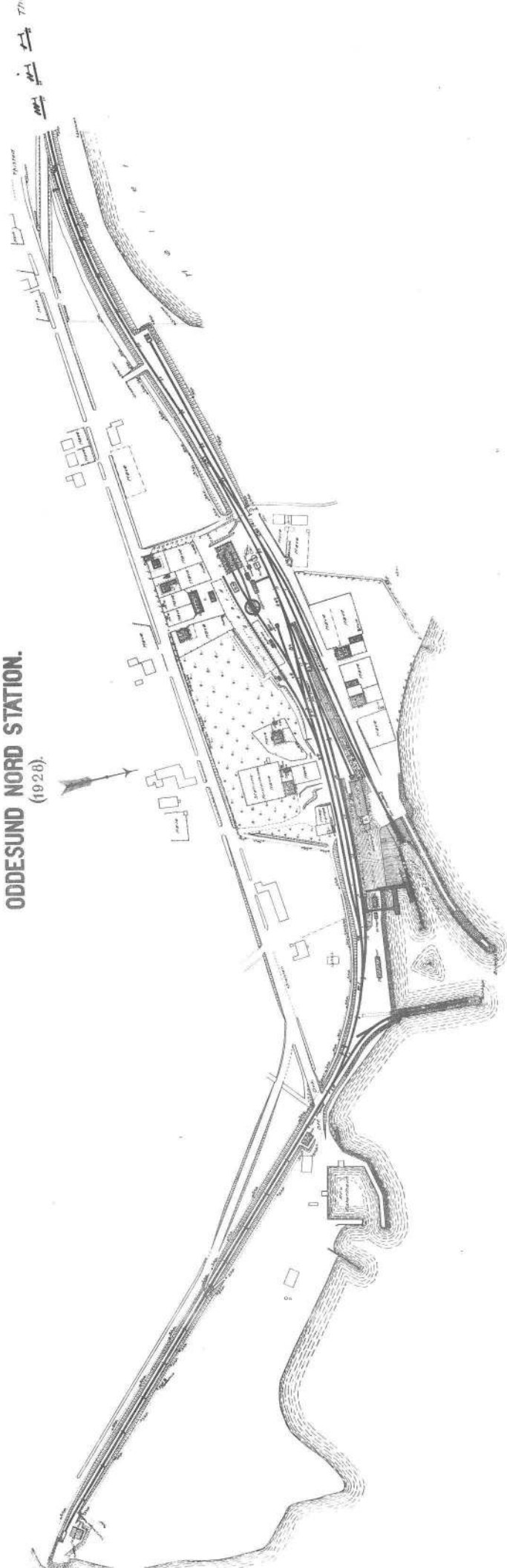
**D. S. B.
ODDESUND SYD.
(1896).**

Skizze der Stationen zwischen Skovby 1/2, 3/5 & 8/10 300
 Army's original's Beschreibungen.
 0553 - 1983 m
 850 - 387 m
 5308 - 4060 m

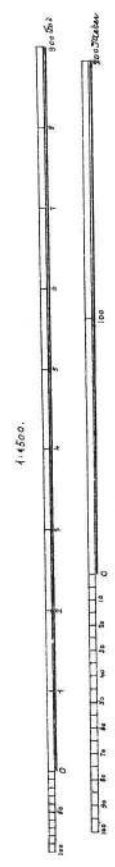
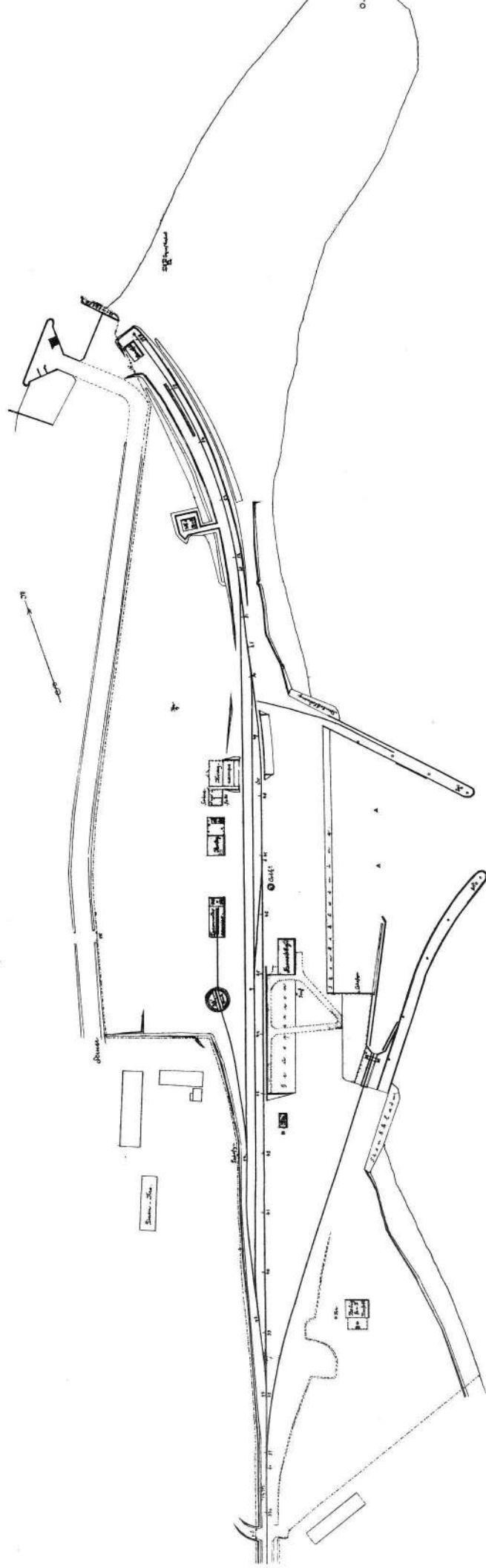


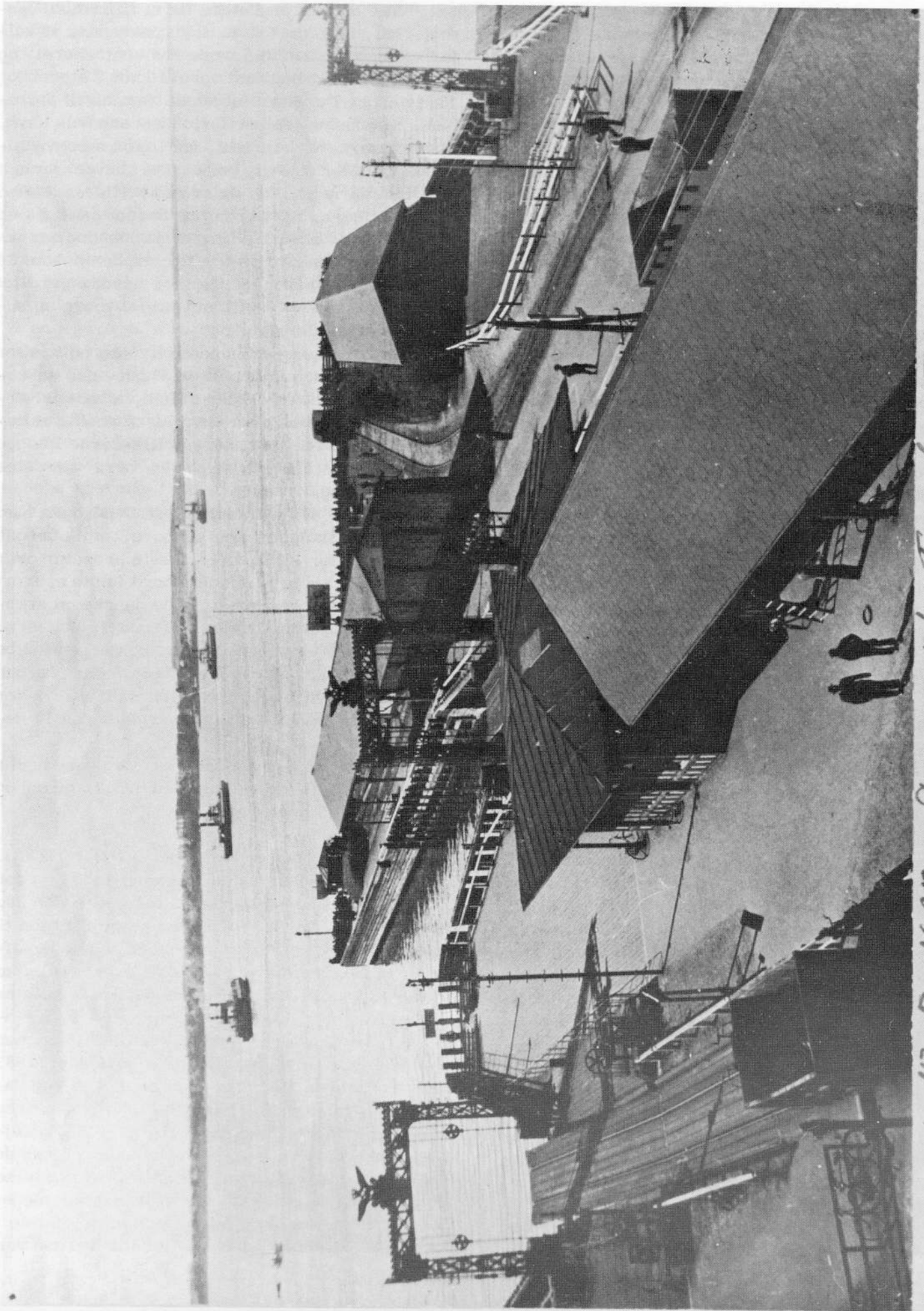
Samlet Spørreløse indenfor Spørskifte Nr. 12. 2832
Heraf indgear i Banelængden... 926
1906

D.S.B.
ODDESUND NORD STATION.
(1928).



J. F. J.
ODDESUND SYD.
(1884.)





15-5-1935 Our school from Fuducia

Max. omdrejninger pr. minut: 33
 Hestekraft, nominel: 363, indiceret 1200
 Diameter af hjul: 6020 mm
 Antal skovle pr. hjul: 10 bevægelige, mat. træ
 Max. fart: 12,25 knob
 2 dynamoer
 Overførselskapacitet: 235 tons vognlast og
 900 passagerer

Byggeår: 1883

Færgen KORSØR søsattes fra værftet i Malmø den 28. december 1882. Inden man nåede så vidt, havde det været nødvendigt at udvide udløbet fra værftets havnebassin med 12 fod, for at færgen ikke skulle blive indespærret. Den oprindelige frist for færgens aflevering kunne ikke overholdes, idet de danske statsbaner forlangte adskillige ændringer i skibenes indretning m.v. i forhold til de oprindelige specifikationer, hvorved byggeomkostningerne overskred det først budgetterede.

Den 25. juni 1883 var færgen så vidt færdig fra værftet, at den kunne sejle ud på sin første prøvetur. Denne forløb udmærket bortset fra, at der konstateredes en mindre fejl ved det ene skovlhjul. Fejlen blev snart rettet, hvorefter der afholdtes en ny prøvetur den 7. juli, hvorpå også medfulgte repræsentanter for den danske stat. Derefter sejlede færgen til København, hvor den blev taget ind i Orlogsværftets tørdok for at blive malet i bunden.

En ny prøvetur afholdtes den 27. juli i overværelse af en del af statens tilsynsførende, idet det var hensigten at foretage en nøje afprøvning af fartøjet inden afleveringen, herunder bl.a. om den kontraktmæssige fart på mindst 13 knob blev overholdt samt kontrollere kulforbruget. Færgen blev grundigt prøvet og alt viste sig at være tilfredsstillende. De forskellige prøver kunne ikke afsluttes i løbet af dagen, og færgen ankrede derfor ved mørkets frembrud op ud for Rungsted. Næste morgen vendte færgen tilbage til København for den 31. juli at gå ud på den sidste prøvetur inden afleveringen.

På denne den sidste prøvesejlads opstod der imidlertid under forceret bakning en skade på det ene skovlhjul, som nødvendiggjorde, at færgen returnerede til værftet i Malmø. Her viste det sig, at skaden var af betydeligt større omfang end først antaget, og der gik næsten 3 måneder, inden færgen kunne sejle ud på de officielle prøveture, der fandt sted i dagene 22. - 24. oktober. Inden da var sket endnu en ulykke i forbindelse med færgen, idet en af værftets maskinister en nat faldt overbord herfra og druknede i havnebassinet.

De officielle prøveture fik et tilfredsstillende forløb, idet det bl.a. konstateredes, at kulforbruget var ca. 20% lavere end kontraheret, og at færgens maksimalfart var 14 knob i stedet for 13,44 knob. Derefter afsejlede færgen til Storebælt, men inden skibet forlod Københavns havn, viste det sig, at det uheld, der lige fra begyndelsen havde fulgt skibet, endnu ikke havde forladt det, idet færgen på den indre red kolliderede med en ankerligger, S/S Alpha af Bergen, der fik en del ovenbords skader. Færgen kunne dog straks fortsætte rejsen til Nyborg, hvortil den ankom 14 timer senere efter en rejse i hårdt og uroligt vejr. Om aftenen forlod den atter Nyborg og anløb Korsør for første gang.

Den nye færge blev både i Nyborg og Korsør modtaget af en stor menneskemængde, der ønskede at bese dette teknikkens sidste vidunder. Færgen sejlede med en efter den tids forhold ret betydelig fart, og den imponerede tilskuerne i begge byer ved trods sin størrelse at være særdeles manøvreedygtig.

Efter at der var sat 16 jernbanevogne med hver 21.000 skålpund grus ombord, afgik færgen den 28. oktober 1883 på den første prøvetur over Storebælt til Nyborg. Med ombord fulgte et stort antal prominente personer, både danske og svenske, foruden naturligvis et stort antal teknikere. Prøveturen fik et heldigt forløb, og færgen forlod igen Nyborg kl. 14.30. Herefter skulle færgen være parat til at gå ind i regelmæssig trafik, der som forud bestemt skulle påbegyndes den 1. december 1883.

(Et skålpund er en gammel vægtenhed, der i Danmark og Norge var lig med 498,11 gram og i Sverige = 425 gram).

Den anden af de nye færger, H/F NYBORG, søsattes fra værftet den 10. april 1883, og den gik ud på sin første prøvetur i Øresund den 28. oktober 1883. Den 2. november ankom færgen til København for at rette kompasser, og dagen efter foretoges en ny prøvesejlads i overværelse af en række teknikere. Alle de opnåede resultater var særdeles tilfredsstillende, og der skete ingen af de uheld, man havde været udsat for med søsterfærgen KORSØR. Den 7. november 1883 blev færgen demonstreret for en del af Rigsdagens medlemmer, som landsattes i København hen på eftermiddagen, hvorefter H/F NYBORG afsejlede mod Korsør. Den 9. november foretoges de sidste prøvesejlads med færgen i overværelse af et prominent selskab, resultaterne var meget fine og gav anledning til en fortrinlig omtale i Berlingske Tidende. Til trods for at færgen var

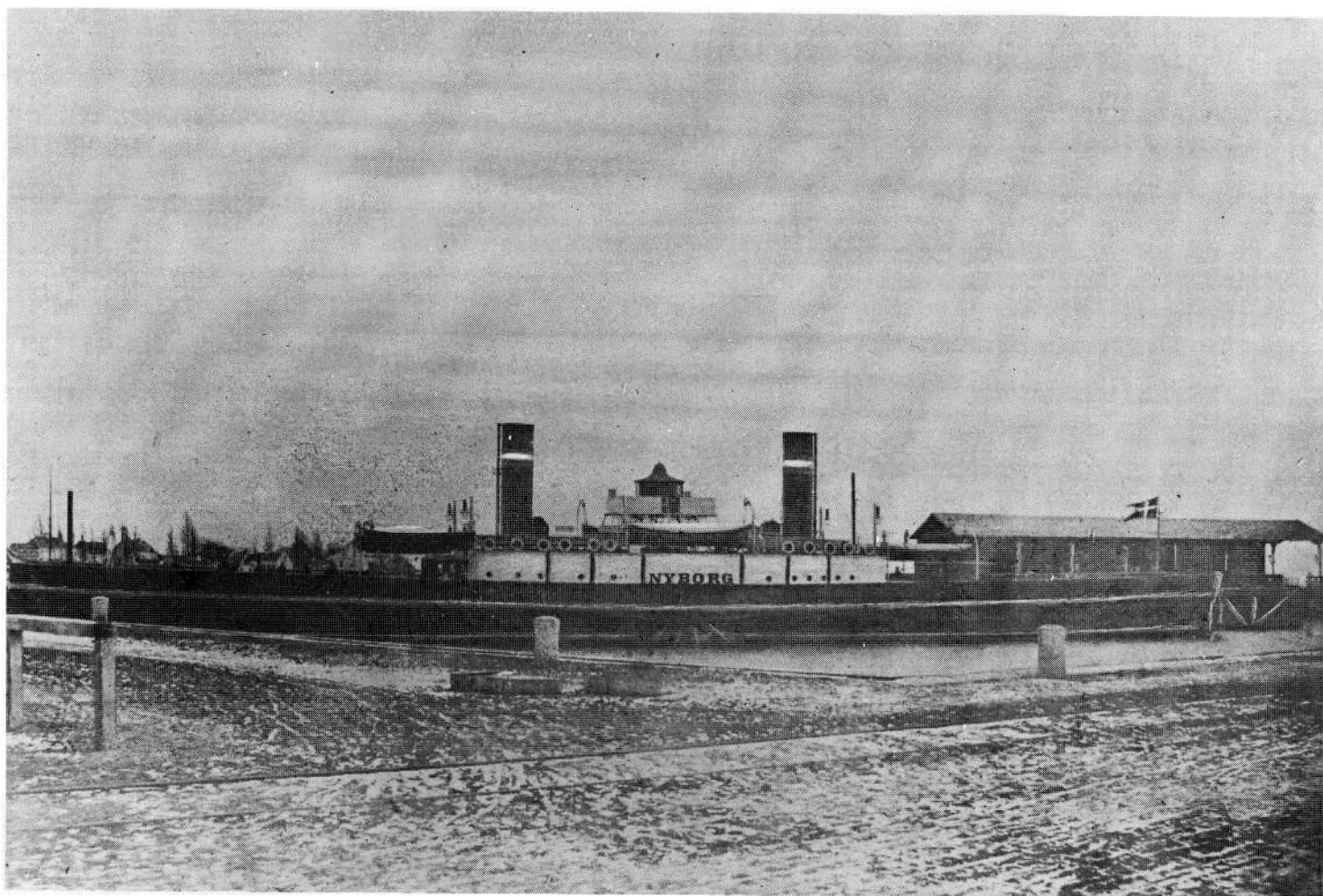
lastet med 16 jernbanevogne med 400.000 skålpund grus som ballast tog sejladsen fra Nyborg til Korsør kun 1 time og 8 minutter; det var særdeles tilfredsstillende dengang og ville for den sags skyld også være det i dag.

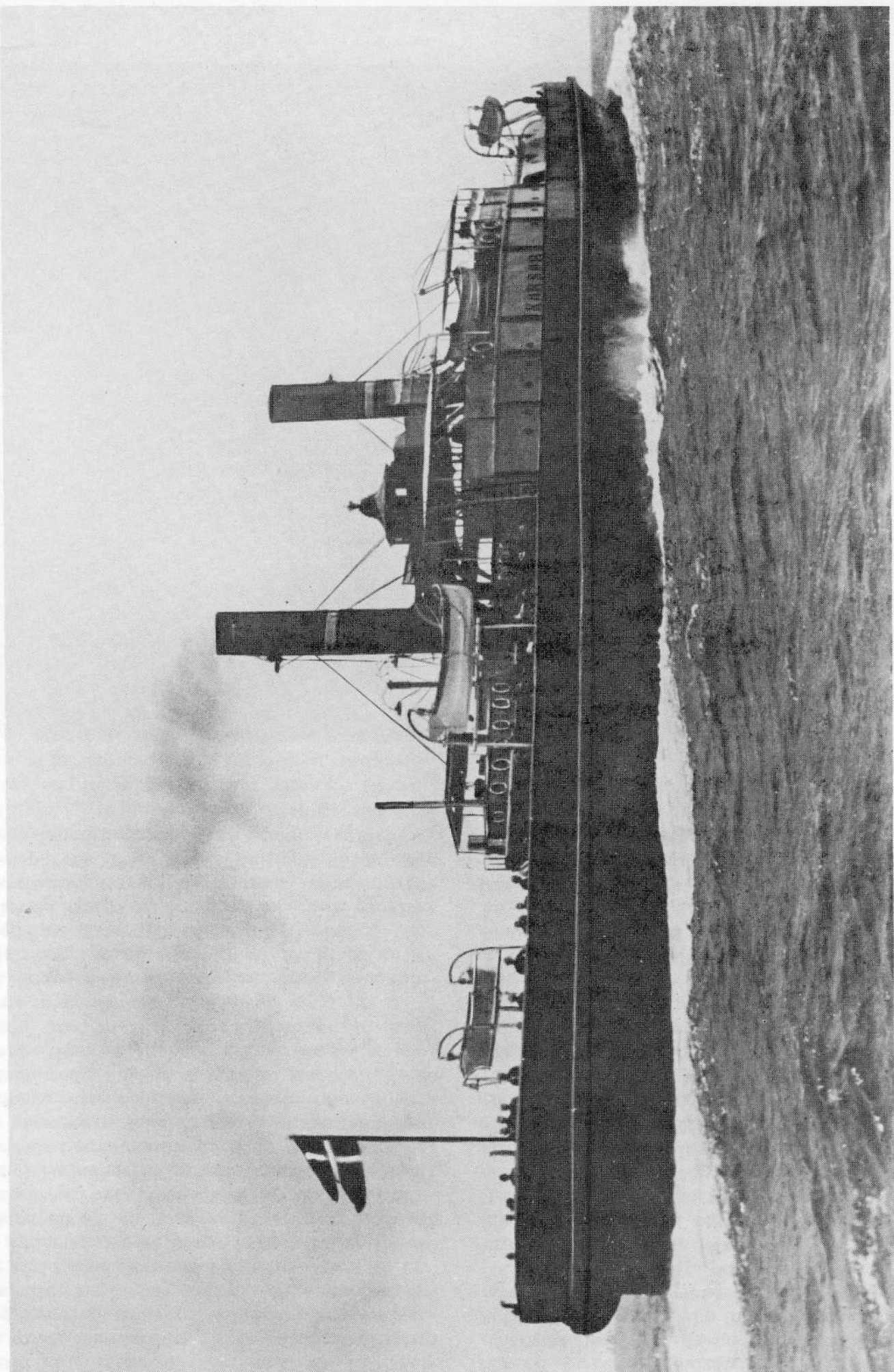
Indretningen af de nye færger fulgte i mange henseender de samme principper, som var gældende ved bygningen af de første Lillebæltsfærger. Størstedelen af averteringen fandtes under vogndækket og kun en mindre del i vingehusene. Over vogndækket fandtes midtskibs færgens kommandobro båret oppe af et jernskelet og midt herpå styrehuset, en ejendommelig pagodelignende bygning. Udsigten fra kommandobroen hæmmedes i nogen grad af skorstenene, der var placeret i skibets midterlinie.

På vogndækket fandtes 2 jernbanespor sammenløbende i begge ender med plads til i alt 16 almindelige godsvogne af datidens typer. Det var imidlertid kun på godsturene, den fulde overførselskapacitet kunne udnyttes, på personturene kunne sporene ikke fyldes helt op, da passagen til kahytsnedgangene, der fandtes midtskibs,

derved spærredes. Vognene blev derfor rangeret ombord således, at der ud for hver af de to kahytsnedgange midtskibs dannedes et mellemrum mellem jernbanevognene på de to spor på 3 fod (0,942 m). Pufferne på de tilstødende vogne dækkedes med sejldug, således at de rejsende undgik tilsmudsning af tøjet. Ombordsætningen og Ilandtagningen af vogne var iøvrigt ret besværlig dengang, der kunne i hvert spor højst hensættes eller ilandtages 1 eller 2 vogne ad gangen, derefter måtte der rangeres tilsvarende i færgens andet spor. Grunden til denne langsommelige rangering var færgernes ret smalle skrog og deraf følgende mindre stabilitet under stilleliggende samt manglende ballast- og trimtanke, hvormed alle nutidens skibe som en ren naturlig ting er udstyret.

I begge sider af færgen over vingehusene og hjulkasserne fandtes et udmærket promenadedæk for 1. og 2. kl. passagerer. Af bekvemmeligheder fandtes her et stort antal bænke, men intet overdækket læ, hvorfor promenadedækkene kun kunne benyttes i godt vejr i sommertiden.





I selve vingehusene nedenunder fandtes i styrbords side en elegant rygesalon for 1. og 2. kl. passagerer samt lukafer for nogle af skibets officerer. I bagbords side fandtes kabyssen, da den var ret lille, stod døren som regel åben, således at madosen kunne forsvinde den vej og fortælle de rejsende, hvad menuen stod på. Endvidere fandtes nogle toiletter, postrum og lamperum, medens den midterste del af vingehusene optoges af hjulkasserne.

Skibets forende optoges af lukafer for besætningen samt saloner for 3. kl. passagerer. Der var adgang hertil fra vogndækket ad en trappe i forenden i skibets midte til en forhal og herfra videre dels til en spisesalon og dels en særskilt damesalon. Endvidere fandtes i skibets styrbords side en række lukafer for en del af skibets officerer. Ad en korridor kom man frem til et stort fælles lukaf for de menige besætningsmedlemmer med i alt 10 køjepladser.

Kedel- og maskinrum var anbragt i færgens midterste del. Fremdrivningsmaskineriet bestod af 2 compounddampmaskiner, begge med skrånstillede cylindre og anbragt henholdsvis foran og bag hjulakslen, som de begge trak på. Kedlerne var placeret således, at der fandtes 2 foran maskinen og 2 agten for. Hver skorsten havde således røgaftrækket fra 2 kedler med deres i alt 6 fyrsteder. Der fandtes 4 kulkasser, 2 i hver side, der kunne fyldes gennem lemme i vogndækket. Kullene kørtes ombord på almindelige åbne godsvogne, senere anskaffedes selvtømmende vogne, som nedsatte den til bunkringen medgående tid ganske betydeligt.

I fartøjets agterste del fandtes saloner og kahytter for 1. og 2. kl. rejsende. Ad en trappe placeret i skibets centerlinie kom man ned i et forrum, hvorfra der var adgang til en stor spisesalon, hvor der i midten fandtes et større bord med tilhørende faste drejestole og i siderne 4 mindre. Langs væggene var der sofaer, der naturligvis ligesom stolene var polstrede.

Fra forrummet eller vestibulen var der endvidere adgang til kaptajnens kahyt og 2 separate saloner for henholdsvis damer og herrer. Endvidere fandtes en buffet og nogle toiletter, overalt fandtes smagfulde og dyre tæpper, og i det hele var disse for de mere velstående rejsende indrettede saloner efter datidens smag.

Som noget ganske enestående var de to færger udstyret med elektrisk lys. Den 28. oktober 1883 prøvede man belysningen ombord på H/F NYBORG, da den vendte tilbage til Malmø efter sin første prøvetur i sundet, hvilket fik Malmøboerne til at strømme ned til havnen i stort tal.

Senere fik beboerne i Korsør lejlighed til at overvære en konkurrence i belysningseffekt mellem de to færger, da de samtidig lå i Korsørs havn. Der benyttedes nemlig 2 forskellige belysnings-systemer: i H/F KORSØR anvendtes Siemens & Halskes system og i H/F NYBORG det danske firma Jürgensen og Dahls system. På begge færger bestod belysningen af 4 buelamper på dækket og 2 i maskinen, men nogen afgørelse opnåedes ikke, idet det danske system dog forekom det mest konstante. Endnu en teknisk forbedring kan nævnes, idet begge de nye færger var udrustet med dampstyreapparater, som var noget ganske nyt på den tid.

Storebæltsoverfarten mellem Korsør og Nyborg fik en sejlængde på 26,4 km. I hver af de to overfartsbyer blev der bygget 1 færgeleje. I Nyborg anlagdes færgehavnen lige syd for den daværende stations hovedbygning. Arbejdet med færgehavnens bygning udførtes i tør byggegrube, idet hele havnen blev omgivet med en fangedæmning. Korsør færgehavn kunne ikke placeres i den eksisterende havn, da pladsforholdene ikke var tilstrækkelige. Færgehavnen blev da bygget nord for havneområdet, idet den næsten fuldstændig blev udgravet i land.

Ib V. Andersen

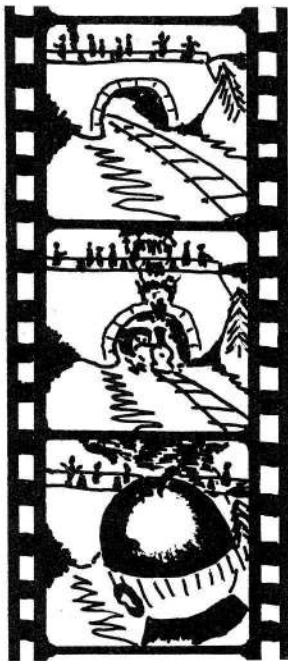
Rettelse til forrige artikel (7. årg. nr. 2) side 59, 1. spalte, linie 27: læs: bygget helt af stål. I teksten til illustrationerne var glemt at anføre, at stationsplanerne var hentet fra Rigsarkivets imponerende samling. Vi undskylder begge fejl.

I de indlagte tegningsark finder De stationsplaner for Oddesund N fra 1884, 1908 og 1928 og for Oddesund S fra 1884, 1896 og 1912. Disse planer er hentet fra Rigsarkivet. Desuden findes tegninger af færgerne Hjalmar, Kronprinsesse Louise og Thyra. Disse tegninger er stillet til rådighed af DSB. Fotografierne af færgerne er hentet på Jernbanemuseet. Kvaliteten er ikke god, men det var det eneste, der kunne findes.

Disse tegninger svarer ikke til den i dette nummer bragte tekst. Grunden er, at stationsplanerne må spredes langs ad vejen i tilknytning til artikelserien, og de bringes iøvrigt i samme orden som de omtales i teksten. Det samme gælder til en vis grad for færgetegningerne, men vi har ikke hidtil kunnet finde tegninger af Korsør og Nyborg, der var brugelige, derfor benytter vi dette nummer til supplerings af forrige afsnit.

Adams Hjørne

Kupesnak om smalfilm



I flere af vore medlems- og jernbaneblade er vi blevet fortalt og belært om, hvad der forstås ved foto-kultur blandt deltagerne i en særtogsudflugt. Tilfældet behøver ingen nærmere forklaring, da det må være indlysende at man er taget med på turen, ikke for at få en masse hele og halve hoveder o. s. v. på filmstrimlen, men i håb om nogle optagelser der viser at sådan så et jernbanetog altså ud en gang for længe siden.

Arrangørerne gør sig da også de bedste bestræbelser for at disse særtog kan blive så tillokkende som muligt, og da indførelsen af en smule disciplin forekommer nødvendig, ja, så må vi også tage dette med.

Et andet men nok så ømtåleligt begreb er de såkaldte foto-pirater ("krybskytter" havde efter min mening været nok så betegnende) og da et særtog uden det nødvendige betalende antal publikum indebærer en alvorlig økonomisk risiko for

de ansvarlige, er det ikke noget under, at disse mennesker må have luft for deres ærgrelser.

Nu skal man ikke komme og fortælle mig, at det er af økonomiske årsager man drives til krybskytteri, for sammenholdt med de udgifter som bil, benzin og filmforbrug udgør, så er prisen på en deltagerbillet jo kun en bagatel. Det ligger derfor snublende nær at antage, at det er manglende foto-kultur blandt deltagerne eller måske ulysten ved at være afhængig af en "kødrand" der foranlediger, at landevejen foretrækkes.

Tilbage bliver så konstateringen, at kan vi ikke længere befolke et udflugtsarrangement så det økonomisk hviler i sig selv - eller formå vore landevejsvenner til at indse, at også de må betale deres andel i gildet - ja, så stopper det jo helt af sig selv, men det har en pirat eller krybskytte sikkert ikke fantasi nok til at kunne forestille sig.

I virkeligheden var det ikke for at udgyde ovenstående galde, at jeg kastede mig over skrivemaskinen, men da jeg både som menig deltager og senere som foreningsformand har haft denne problematik tæt inde på livet, så kunne jeg altså ikke nære mig for at give mit bidrag til diskussionen.

Som deltager har jeg aldrig været generet af for mange medrejsende, tværtimod - som gammel "jernbaneamatør" har jeg nok set det jernbane, jeg ville se, og det glæder mig derfor nu at se hvor mange flere vi er blevet i mellemtiden.

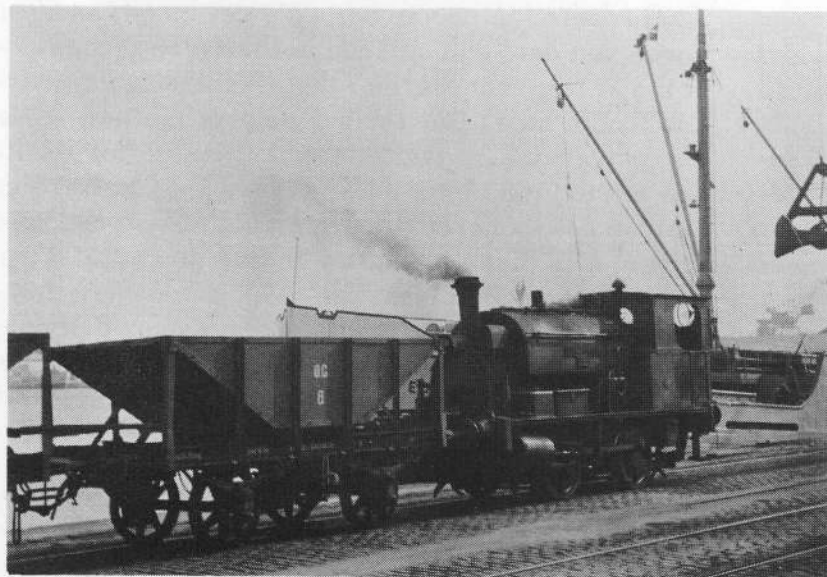
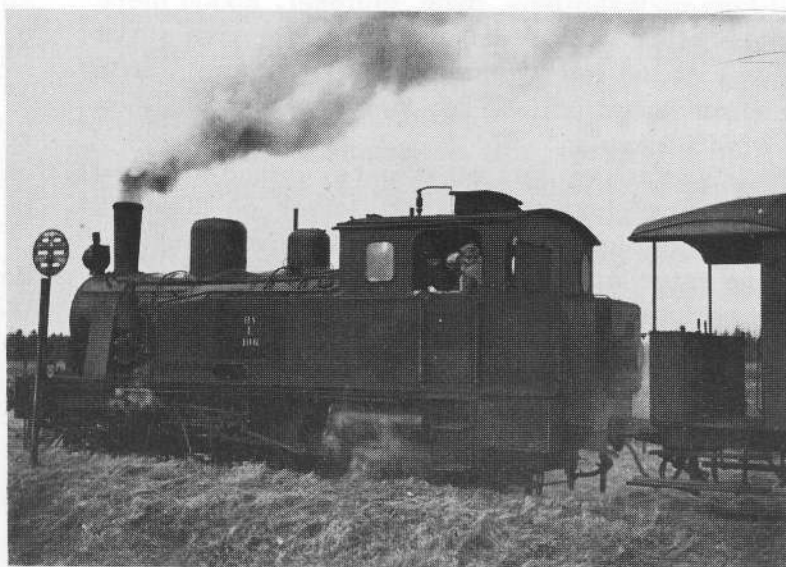
Kødrand og fotokultur er derfor heller ikke mit problem, men hvad der imidlertid kan få mig til at undres er spørgsmålet: Hvad får disse "fotoelskende" mennesker egentlig ud af al den utrolige energi og aktivitet, der udfoldes ved vore sammenkomster? Bevares, vi præsenteres for en hel del på klubaftener og lignende møder, men i betragtning af de i kilometervis af smalfilm der er optaget i løbet af et år, så må det være en ganske lille brøkdelen, der når frem til at blive vist for andre af foreningens medlemmer, og jeg må derfor spørge: hvad er der sket med resten? Var det så elendigt, at det havnede i brokkassen eller nøjes de med halvt arbejde. Bliver disse filmstrimler ikke redigeret og stykket sammen til et nogenlunde seværdigt hele? eller må de få udvalgte tilskuere finde sig i filmpluk, hvor frembrusende eksprestog efterfølges af onkel Anders ved middagsbordet, alt i en pærevælling?

Der er et gammelt ord der siger noget om at feje for egen dør, før man fejer for andres, hvilket min kone, omend det var indirekte, temmelig tydeligt gjorde mig opmærksom på, da vi en aften for ikke så forfærdelig længe siden havde



SJ 139 - nogonstands
i Sverige.

Horsens Vestbaner -
findes ikke mere!



Østre Gasværk.
Kulbanen nedlagt.
ØG nr. 1 solgt til
HgJK.

en diskussion om opbevaringen af alt det ragelse der altid hænger ved en mand med mange fritidsinteresser og ringe ordenssans.

Smalfilmeriet havde jeg dyrket i de sidste seksten-sytten år, men selv om jeg ind imellem havde forsøgt mig med sammenklippede kortfilm så var det nu aldrig blevet til noget videre. Jeg havde imidlertid blot filmet løs når lejligheden bød sig, og som læseren sikkert allerede har gættet, med det resultat, at skabe og skuffer nu flød over i et sådant omfang, at det blev min ellers så tålmodige og forstående kone en grad for slemt. Efter hendes opfattelse måtte der kunne skabes bedre plads, for som hun sagde, der måtte være en hel del imellem, der kunne smides ud.

Det var ikke nogen behagelig opvågnen, da det omsider gik op for mig, at jeg selv var offer for dette et eller andet der bevirker, at vore filmruller efter et flygtigt gennemsyn forvises til kommodeskuffens dybe glemsel. Endnu mere ubehageligt skulle det nu forresten vise sig at blive, da jeg i de kommende uger måtte sande min kones ord om, at der kunne smides ud, men derom senere.

Nu var der kun et at gøre, i gang med arbejdet og så iøvrigt tage skuffelser og glæder i den rækkefølge de dukkede op. Æskerne som filmene returneres i efter fremkaldelsen var kun mangelfuldt mærkede med årstal og notater om deres indhold - intet om kvaliteten, så det hele måtte igennem "betragteren" endnu en gang. Herpå fik æsken et nummer, der refererede til en liste med tydelig angivelse af hver filmrullens indhold, kvalitet o.s.v. Samtidig benyttede jeg lejligheden til at kassere diverse under- og overbelyste sekvenser plus alle de idiotier man indlader sig på når der kun er lidt tilbage af filmrullen og man er forhoppet på at få en frisk i apparatet.

Jeg skal ikke her gøre mig til ekspert, det vi behøver at vide om smalfilm kan vi læse os til i en af de mange fagbøger, der behandler dette emne, men når vi i henhold til lærebogen konsekvent bør kassere de forkert eksponerede sekvenser, så kan det komme til at gøre gevaldigt ondt dersom netop disse stumper hidrører fra en udflugt på en nu nedlagt banestrækning, eller er optagelser hvor der er absolut nul muligheder for at gøre arbejdet om. Der er selvfølgelig den udvej, at film af ovennævnte karakter reserveres til eget brug, eller kun vises i en forsamling med den rette sans for forståelse og overbærenhed, men den kan ikke anbefales.

Den trods mange skuffelser alligevel ret fyldige liste lå nu foran mig. Den særeste blanding

var det, og da mit tekniske udstyr samt egenindsatsen ikke var så absolut blændende, så stod det mig ret klart, at skulle jeg gøre mig håb om at redde stumperne så nogenlunde tørskoede i land, så måtte det blive en omhyggelig redigering og klipning, der skulle til.

Det må være indlysende, at en film, dens titel, ide og handling må være nøje knyttet til hinanden. Her er der ganske vist tale om jernbaner, en interesse vi er fælles om, men det er ikke nok. Jernbaner er da meget forskellige og en film der sprudler med frembrusende damploko, røde og grønne signallamper o.s.v. kan måske nok for en stund begejstre tilskueren, men vil i den sidste ende kun efterlade et forvirret indtryk dersom de viste sekvenser er en utidig blanding af privat- og statsbane, optaget i samme utidige blanding af sommer og vinter, sol og regn.

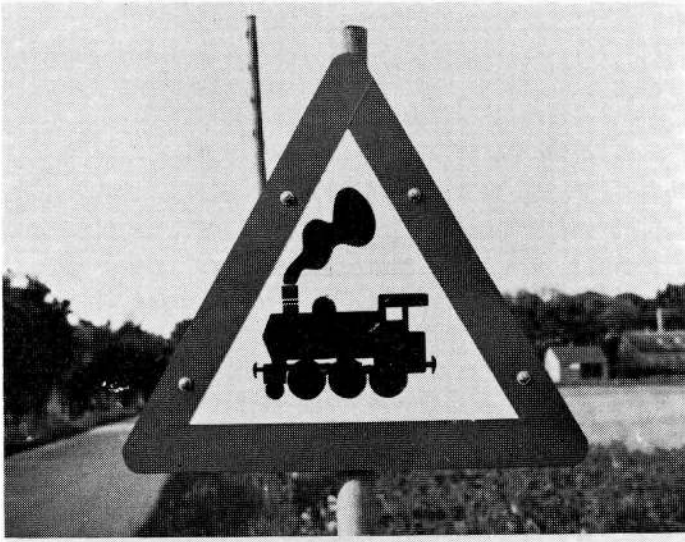
Ud fra disse betragtninger gav jeg mig i kast med min spiseseddel og kom til det resultat, at den indeholdt tre former for "rød tråd" efter hvilke jeg kunne bygge mine film op.

Den første var udflugter og særtogsture i selskab med vore foreninger, nummer to blev ganske enkelt industribaner og den sidste lod jeg bestemme af årstiden.

Alle tre arter kan varieres efter det forhåndenværende færdige filmmateriale eller udstyres med forestående optagelser, men man må dog gøre sig det klart, at det der her er tale om kun kan komme til at figurere som reportage eller dokumentarfilm og at planlægning og optagelser af en film med et handlingsforløb nok skal behandles efter langt mere seriøse metoder.

Udflugter og særtog gav sådan set sig selv. Det er i virkeligheden ikke så forfærdelig mange meter film vi når at få i kassen på en enkelt udflugt, og når jeg så ovenikøbet måtte kassere ca. 25 procent, ja så var der ikke ret meget andet at gøre ved det, end at lade det blive en opsummering af begivenhederne i den rækkefølge, de havde fundet sted. Der er dog sondret mellem stats- og privatbane. Adskillelsen mellem de forskellige særtog må indtil videre nøjes med at være en stump ueksponeret film, men det er mit håb med tiden at få disse udskiftet med næroptagelser af foreningsmeddelelsen fra de pågældende udflugter, billetter m.m. samt landkort over den gennemkørte strækning. Jeg har også sat mig for at få lavet egne tekster, idet det forekommer mig forvirrende, at medens billedet vises på det dertil indrettede lærred, så kommer teksten - foreviserens kommentarer - fra et helt andet sted i salen, og som oftest ude af fodslag med filmen.

I et enkelt tilfælde - det var DMJKs afskeds-



Falsk reklame!

tur på Langelandsbanen - havde jeg materiale nok til en selvstændig film, d.v.s. næsten da, for efter min opfattelse bør forevisningstiden holde sig omkring de 20 til 25 minutter, længere kan man i alle tilfælde ikke udholde at betragte mine resultater, men her kneb det altså lidt med tiden. Den egentlige Langelandstur - sejladsen med dampfærgen Mjølner og køreturen med banen - blev derfor puttet ind mellem tilfældige sekvenser fra "rodebunken", der illustrerer afgangene fra København H. og hvad dertil hører som en indledning, og afsluttet med optagelser af Langelandsbroen, der jo var en af årsagerne til banens ophør.

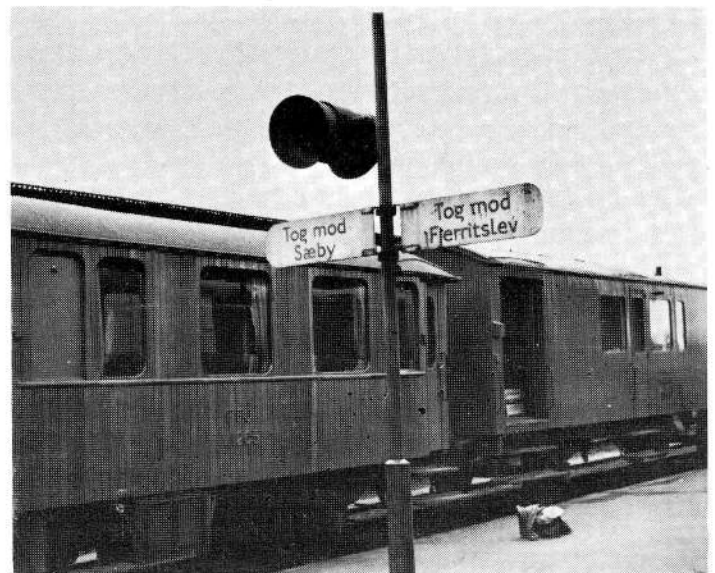
Industribanerne er filmmæssig bygget op omtrent på samme måde som ovenstående og i det omfang min kommodeskuffe kunne supplere med de fornødne materialer. Optagelserne hidrørte fra besøg på diverse gasværker, teglværker, skærfefabrikker, roebanerne og meget andet godt. Besøgene var foretaget enten i selskab med nogle få medinteresserede eller på egen hånd, og når vi efter en præsentation på virksomhedens kontor havde opnået tilladelse til at vandre rundt på egen hånd og egen risiko, så var det helt naturligt at følge det derværende smalsporsnet fra ende til anden. Det har mange fordele, blandt andet bestemmer man selv tempoet og der er ingen "kødrand"; de arbejdere som af naturlige årsager befinder sig på området er ikke i vejen, men falder naturligt ind i billedet. Den største fordel ligger i, at vi bagefter kan klippe en film, der eksempelvis viser forløbet fra det øjeblik kuldamperen lægger til kaj og dens last af kul via kran og kulbane tømmes i gasværkets siloer. Det omvendte kan også tænkes, f.eks. den dyrebare

mursten. Hvor kommer den fra?? - hvorpå vi på filmen fører tilskueren fra byggepladsen til oplagsplads og herfra til teglværket for til sidst at ende ved gravemaskinen i den smattede lergrav.

Undervejs kan filmen så dvæle ved nogle af de særheder som kameramanden har fundet karakteristiske enten for smalsporsbanen eller for den pågældende virksomhed i det hele taget. Sekvenser fra firmaets hovedport, der som regel er forsynet med navn, kan anvendes som "overskrift" til filmen og emballage eller mærkater meddeler os hvor de færdige produkter omsider ender.

Det forholder sig på samme måde ved industribanerne som hos de rigtige jernbaner: der bliver stadig færre og færre af dem, og medens jeg sad og planlagde mine filmideer, måtte jeg gang på gang konstatere, at havde jeg blot haft en bid af dette eller hint, så havde jeg her eller der kunnet fremkalde et mere naturligt forløb, men dabanen ikke eksisterer længere er det vanskeligt at finde på udveje til at løse problemerne og jeg kan kun ærgre mig over ikke i tide at have udvist fornøden omtanke.

De årstidsbetonede film opstod af alt det filmmateriale, som det af en eller anden grund havde voldt mig vanskeligheder at få puttet ind de rigtige steder. I begyndelsen betragtede jeg det derfor som en art nødløsning, men selv om det indtil nu kun er blevet til en enkelt film - vinter og trafik - så er det nu min opfattelse, at netop denne "røde tråd" er den som volder de færreste knuder. Titel, ide og handling er naturligt sammenholdt i trafikens vilkår sådan som vinteren



Nul muligheder for at gentage dette sceneri.

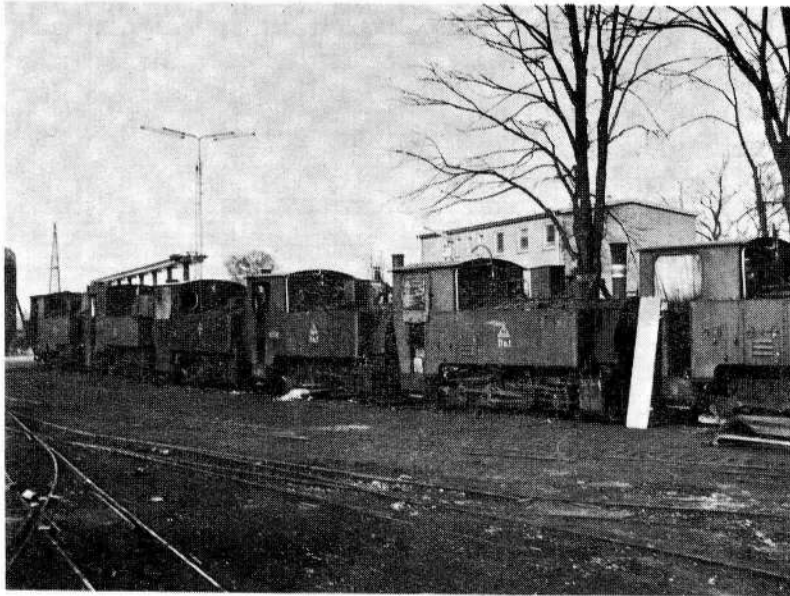
præger dem, eller i silende efterårsregn, hvor alt er vådt i vådt både inde og ude.

Min vinterfilm blev udnyttet på den måde, at jeg bevidst skubbede min jernbaneglæde i baggrunden og kun anvendte hvad jeg selv anså for de mest seværdige strimler og da vinterhalvårets vekselvirkning mellem det dystre, næsten dramatiske og over til den helt store naturskønhed i sig selv burde kunne fænge tilskuerne, så vil man i jernbanekredse nok kunne forvente at få tilgivelse for sekvenser med landevejstrafik, isbrydning i bælt og havn, samt andet sne og is, der har sneget sig ind mellem tilfrosne sporskifter og snedækkede, prustende damplokomotiver.

Ovenstående er sikkert nok kun nogle få af de metoder, der kan tages i anvendelse hvis De som jeg forsøger at få et blot nogenlunde anstændigt og seværdigt hele ud af en særdeles broget beholdning af årgamle filmruller. Det kunne muligvis have været gjort på en mere effektiv el-

ler praktisk måde, så hvis De sidder inde med ideer og erfaring, som vi andre kan have fornøjelse og gavn af, så lad os høre om det. Iøvrigt mindede dette filmarbejde mig meget om mine første modeller, der blev fremstillet med ret så primitivt værktøj og efter det såkaldte "forhåndenværende søms princip". Modellerne blev måske ikke helt så forbilledlige af udseende, til gengæld var arbejdet langt mere interessant idet det hele tiden appellerede til min praktiske sans, opfindsomhed og snilde. De samme forhold gør sig også gældende ved "klippebordet", og opnår vi ikke den helt store filmsucces så har vi da i alle tilfælde tilbragt nogle aldeles fornøjelige timer ved arbejdet, der jo blandt andet også resulterede i en sikkert tiltrængt oprydning i rodekasserne.

ADAM

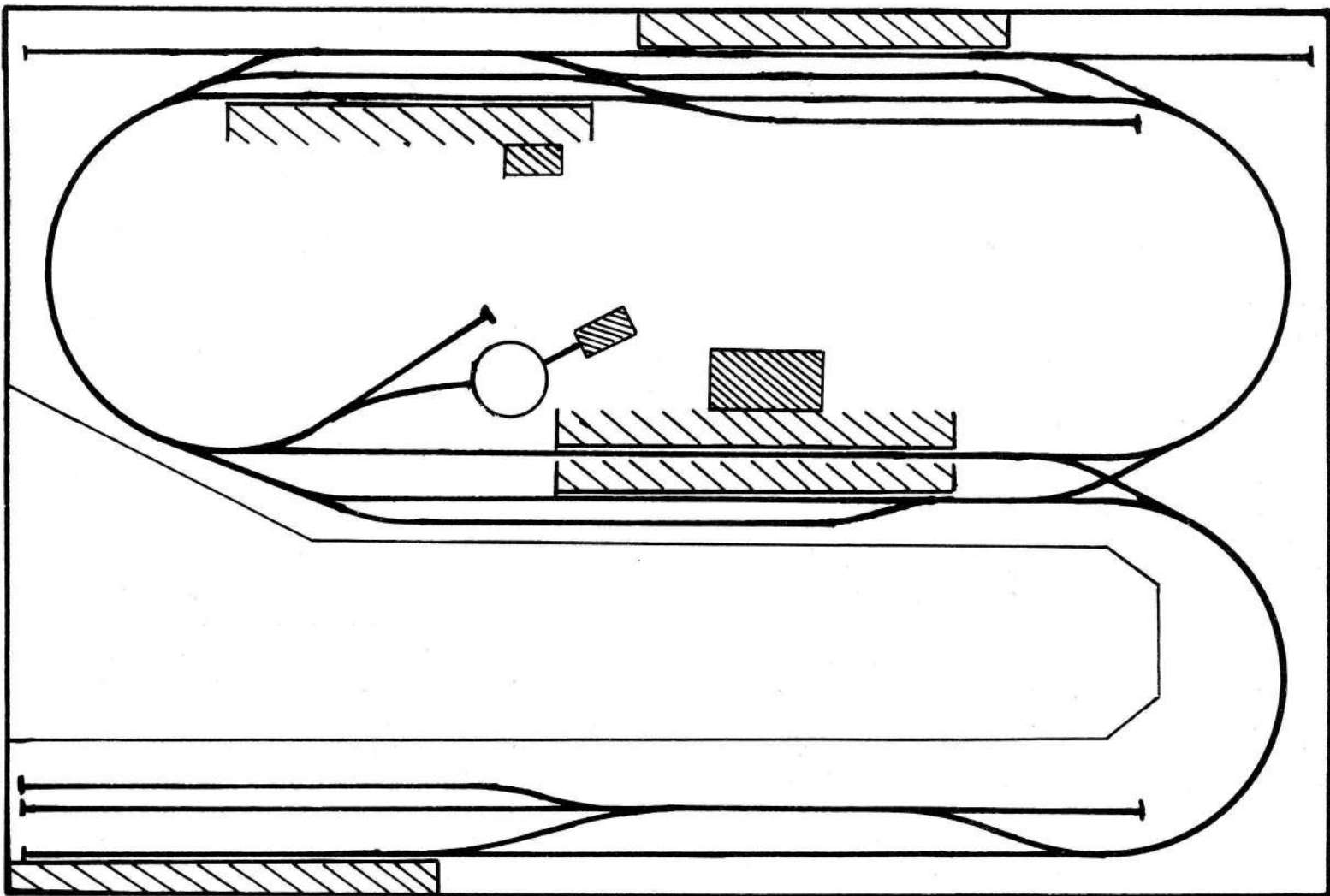


Roebanelok i Saksøbing inden fordeling til museer, DJK og ophuggeren.

Månedens 2x3m sporplan

Atter i dette Nummer vil jeg vise et Eksempel paa et H0-Anlæg i et Lokale paa 2x3 m. Det er det sidste Anlæg af denne Type, der vil blive bragt, hvis der da ikke indkommer Forslag fra Læserne til saadanne Sporplaner. Vi er i det hele

taget meget interesseret i at se Sporplanforslag fra Læserne, enten til Optagelse i Bladet eller til Brug i Forbindelse med Udarbejdelsen af vore egne Sporplanforslag.



Dette Nummers Sporplanforslag er bygget op omkring en Forgreningsstation paa enkeltsporet Bane, nærmere betegnet Kagerup, der tidligere har været omtalt her i Bladet. Anlægget bestaar af en Ringbane med en Sidelinie. Sideliniens Endestation er af meget beskednen Størrelse, og tænkes blandt andet hverken at have Drejeskive eller Maskindepot. Banens Trafik antages derfor at foregaa med Tenderlokomotiver og Motor-materiel, der er hjemmehørende enten paa Forgreningsstationen eller - hvad der nok er mere sandsynligt - paa en tænkt Hovedstation beliggende hinsides Forgreningsstationen. Ringbanen skal ved Forgreningsstationen illudere Banen fra Hovedstationen til en anden Endestation, og den maa derfor have yderligere en Station, hvor der er de fornødne Omløbsmuligheder, saa dette kan illuderes. Det har derfor ikke været muligt at faa denne Station til at ligne en virkelig Mellestation i sin Opbygning.

Landskabsmæssigt er dette Anlæg ikke helt velegnet, idet det jo er temmelig haabløst at søge at camouflere Ringbanen, naar den bageste

Station af Hensyn til Rangerarbejdet skal være synlig. Yderligere ligger Sidelinien paa et temmelig smalt Bord. Paa et saa lille Anlæg som det foreslaaede er det imidlertid næsten aldrig let at opnaa god Plads til Landskabet, og Mulighederne maa her siges at være i alt Fald acceptable.

Køreplanmæssigt vil der være to forskellige Muligheder at vælge imellem. Enten kan man betragte Anlægget som en Hovedlinie med en Sidelinie, eller man kan betragte det som en Banelinie, der deler sig i to lige betydende Baner. I det sidste Tilfælde vil en stor Del af Rangeringen komme til at foregaa paa den bageste Station, og hvis man regner med at køre Tog, der paa Forgreningsstationen skal deles henholdsvis samles, vil man ogsaa paa den faa et ret stort Rangerarbejde. Hvis man derimod vælger den første Løsning, vil man have Mulighed for at lade Trafikken i Ringen køre mere eller mindre stift, og udelukkende koncentrere sig om Sidebanetrafikken, i alt Fald hvad Rangeringen angaaer.

Klubnyt

Jeg har flere gange lovet at oprette en rubrik under ovenstående navn, og skulle også forlængst have udsendt en opfordring til alle danske model- og jernbaneklubber med de nærmere regler for omfang, indsendelse m.v.

På grund af den evige tidnød har jeg udskudt dette adskillige gange, men da nu flere klubber - uopfordret - har sendt bidrag til den lovede spalte, kan jeg ikke være bekendt at udsætte det længere og derfor disse ord som indledning.

Spalten KLUBNYT står åben for alle model- og jernbaneklubber for korte indlæg med meddelelser om klubnyheder, klubarrangementer, salgs-tilbud m.v. Indlæggene ses gerne illustreret - foto skal være i målene 7 x 10 eller 13 x 18 cm. De skal være egnede til reproduktion, d.v.s. ikke for mørke og ikke for stærke kontraster. Som hovedregel bør tilstræbes, at indlæggene maksimalt er på 25-30 linier.

Meddelelser om arrangementer må ledsages af en oplysning om udenforståendes eventuelle deltagelse.

Indlæg skal være redaktionen i hænde senest 4 uger før næste nummer udkommer (se sidst under Nyt fra redaktionen) og de bør være letlæselige (helst skrivemaskine).

Samtidig hermed bortfalder vort tilbud om løse indlæg i bladet, der ganske vist giver "hottere" nyheder, men belaster vort udgivelsesarbejde urimeligt meget.

ALBERTSLUND MODELJERNBANEKLUB

AM har afviklet et forsøg på at udbygge vor tekniske forståelse for modelbanebygning. Vi har besøgt tre københavnske modelbaneklubber i den sidste tid, således at vi opfordrede 3 grupper á 4 medlemmer til at besøge henholdsvis modeljernbaneklubben H0, Tingbjerg Modeljernbaneklub og Dansk Model-Jernbane Klub.

Hos H0 havde vi valgt sporskifter, sporskiftemotorer og montering heraf til aftenens emne. Vi er klubben i Rødovre meget taknemmelige for det store forarbejde, de havde gjort til vores aften. Alt var forberedt - der var lavet mapper med tegninger af sporskifter til gæsterne, man gennemgik sporskifter i de forskellige opbygningsstadier og havde god støtte i klubbens prøver her-

af. Ved besøget i Tingbjerg modeljernbaneklub, hvor aftenens emne var montering af kørestrømsventiler og transformere fortalte Ib Damm klart og letfatteligt om det umiddelbart forvirrende emne. Endvidere fik vi løfte om at låne en mindre trafo, således at vi ret hurtigt kan få strøm på. Et resultat af vort besøg i denne klub er, at vi nu har loddet ledninger på de første MEC ventiler. Aftenens emne hos DMJK var lodning og gennemgang af opbygning af køreplaner og lægning af ud- og indgangskurver. Efter en kort gennemgang af mulige køreplaner for vort anlæg drøftede vi kørekontrolmuligheder.

Roar Johansen

VIBORG MODELJERNBANEKLUB

Viborg Modeljernbaneklub har en handelsafdeling, der tilbyder en mindre parti af nedenstående billeder i 9 x 13 og til en pris af kr. 15,- pr. serie. Bestilling sker ved indsendelse af beløbet pr. postanvisning til Viborg Model-Jernbaneklub, Handelsafdelingen Timianvej 11 8800 Viborg.

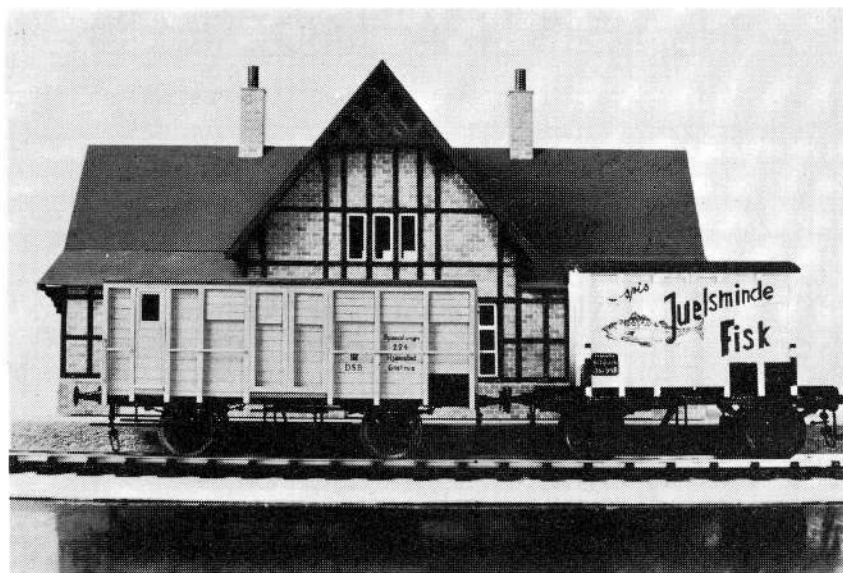
Særtilbud, serie 1

H 800 på drejeskive, maskindepot, Herning
H 800 Herning maskindepot (frontalt)
R 946 på Viborg station
P 925 Langå station (demonteret)
CS 246 Struer remise (front - indendørs)
CS 246 do (sidebillede - indendørs)
MT 162 Viborg maskindepot (uombygget)
MK/FK 675/676 Århus H
F 658 Struer havn
CU-vogne Langå station

Særtilbud, serie 2

VLTJ 5 på Hadsundbanen (ved Norup)
APB M 1 Mariager station
VNJ SM 17 Varde vest
VNJ D 12 Grindsted
VGJ SP 28 Grindsted
AHP M 4 Langå station
OHJ 38 Nykøbing Sj.
F 665 i forspand på Gerlev station
E 984 Herning maskindepot
Triangelmotorvogn på Århus Ø

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB



Fra JMJK meldes om fornyet aktivitet efter den store indsats sidste år i anledning af klubbens 25 års jubilæum. Gastrup som er den ældste station på anlægget har fået nyt underlag af spånplader og sporarbejdet er næsten færdigt. Klubbens landskabsekspert F. Lekbo er gået i gang med at udforme landskabet på hele denne side af anlægget. Også en anden aktivitet er lagt for dagen. I december måned blev udskrevet en rask lille vognbygningskonkurrence til generalforsamlingen i februar med to præmier. Der kom 4 vogne, et resultat som må siges at være flot, den korte tid taget i betragtning. De to præmierede vogne er:

1. præmie: DSB specialvogn nr. 294 (ex HB), iøvrigt bygget efter fotografiet i bogen DSB OLD-TIMERE i model, side 192, af K. Stender.

2. præmie: HHJs fiskevogn med blå bemaling: Spis Juelsminde Fisk og en torsk i grønt, bygget af F. Lekbo. De øvrige modeller var en tankvogn fra OHJ bygget af J. A. Petersen og en åben godsvogn fra AHJ bygget af P. E. Mortensen.

Dette gav blod på tanden efter flere vogne til at køre på anlægget og der er allerede en personvognskonkurrence i gang, men herom senere i Klubnyt.

KS & FL

JERNBANEHISTORISK SELSKAB & DANSK MODEL-JERNBANEKLUB

Klubben afholdt sin årlige generalforsamling den 26. april 1971. Den helt store nyhed var, at klubben nu har fået nye lokaler, nemlig i kælderen under Københavns nye godsbanegård. Det drejer sig her om ialt ca. 300 m² fordelt på 5 næsten ens rum, alle rektangulære og regulære. Eneste mi-

nus er den lave loftshøjde (ca. 2 m).

Lokalernes udnyttelse er nu genstand for dybtgående overvejelser og vi håber på, at vi kan nå frem til dels et virkeligt hyggeligt mødelokale (hvilerum) og dels et modelanlæg, der bliver så naturtro som muligt og så godt som menneskeligt muligt.

Med henblik på klubbens ændrede forhold havde bestyrelsen stillet forslag til en serie vedtægtsændringer, der bl.a. fjernede beløbsangivelser fra vedtægterne og overlader det til den årlige generalforsamling at bestemme kontingentet.

Bestyrelsens forslag om kontingentstørrelse for 1971 blev vedtaget og kontingentet er herefter: for medlemmer øst for Storebælt (excl. Bornholm) kr. 100,- og for øvrige medlemmer kr. 50,-. Beløbene opkræves i rater af kr. 25,-, altså kvartalsvis henholdsvis halvårsvis. Indskud for nye medlemmer er kr. 25,-.

P. Adamsen blev med akklamation genvalgt til formand og iøvrigt fik bestyrelsen følgende medlemmer: Jørgen Christensen (næstformand), U. Holtrup (kasserer), Terry Rasmussen (sekretær) og Ole Buskgaard.

Der er nu plads i foreningen til mange nye medlemmer - såvel modelbyggere som alene jernbaneinteresserede - og det er vort håb, at vi nu kan finde frem til nogle af de mange i Storkøbenhavn, som vi ved har interessen, men som vi ikke tidligere har haft plads til.

Nærmere oplysninger vil De om kort tid kunne få ved henvendelse til foreningens sekretær:

Terry Rasmussen,
Spentrup Alle 20
2770 Kastrup.

Holtrup

SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

8. afsnit: Overkørsels- og bomanlæg (fortsat)

Sidste gang gennemgik jeg strømskemaerne for et simpelt overkørselsanlæg på fri bane (ved fri bane forstås sporene mellem to stationers indkørselssignaler), men som i virkeligheden kan det ikke undgås at der kommer til at ligge overkørsler inde på stationerne (stationsbyer er som regel bygget på begge sider af en bane, således at indbyggerne behøver en mulighed for at komme fra den ene byhalvdel til den anden), eller så tæt ved en station, at et af tændstederne kommer til at ligge inde på stationen. På mange modelbaneanlæger den fri bane iøvrigt ofte så kort at tændstederne til en overkørsel, selv om denne placeres nøjagtig i midten af strækningen, begge kommer til at ligge inde på hver sin station.

Fig 8.26 viser de hyppigst forekommende placeringer af overkørsler ved stationer, lad os se på, hvordan tændstederne skal indrettes på disse.

Fig 8.26.a viser et fribaneanlæg, men dette er beliggende så tæt ved station A, at tændingen må ske inde på stationen. Af hensyn til rangering på stationen kan vi ikke bruge en skinnekontakt, idet enhver rangering ville sætte anlægget i gang. Vi kan derimod bruge nogle af de muligheder vi har i stationens sikringsanlæg. Det vi er interesseret i er, at anlægget kun tænder for tog, der kører fra station A mod station B, og da vi så har stillet en udkørsel (signal B) i dette tilfælde og toget under udkørsel passerer sporisolationerne 2 og 1, kan vi erstatte skinnekontakt 1 i strømskemaet fig 8.18 med fig 8.27. Tændekredsen bliver så afbrudt når der er signal (signalstyrelæet for signal V er trukket), og isolation 1 bliver besat (sporrelæ 1 frafalder), og anlægget

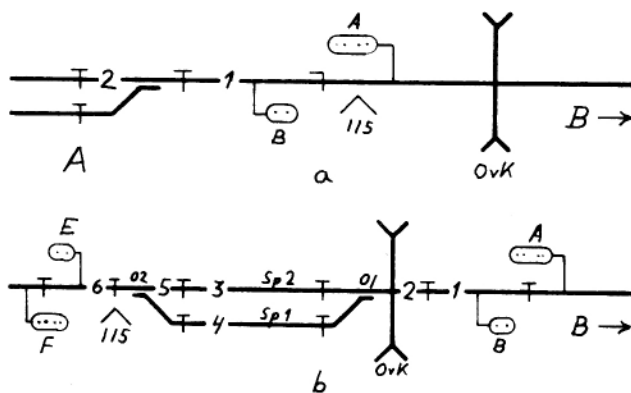


Fig 8.26

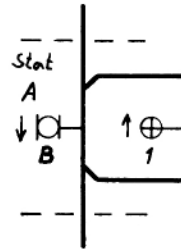


Fig 8.27

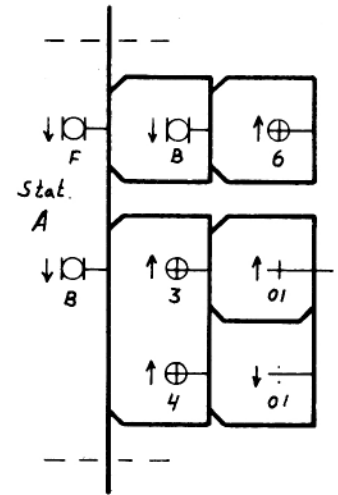


Fig 8.28

går igang. Såfremt en tænding ved isolation 1 er for sen (overkørslen ligger tæt ved indkørselssignalet) må kontakten fra isolation 1 erstattes med en kontakt på sporisolation 2, anlægget tænder herved før ved udkørsel. I dette strømløb undgår vi også bagtænding af anlægget ved kørsel fra station B mod station A, men skinnekontakt 2 må stadig udformes som fig 8.22.

Fig 8.26.b viser et typisk stationsanlæg, hvor overkørslen ligger umiddelbart ved indgangssporiskiftet. Tændingen er her betydelig mere kompliceret ved tog fra A mod B, idet vi må skelne mellem gennemkørende tog og standsende tog. Fig 8.28 viser tændekredsen, og lad os først se på de gennemkørende tog. Anlægget skal selvfølgelig tænde for sådanne tog, og vi benytter os igen af kontakter fra stationens sikringsanlæg. I den øverste del af strømløbet i fig ses, at tændekredsen vil blive afbrudt: når der er indkørsel (styrelæet for signal F trukket), når der samtidig er udkørsel (styrelæet for signal B trukket) og når isolation 6 befæres (sporrelæ 6 frafaldet). Signal F plus signal B er som bekendt gennemkørsel eller gradvis gennemkørsel, hvis det sker gennem krydsningssporet. Hvis der kun er indkørsel, vil anlægget ikke tænde, hvilket heller ikke er nødvendigt, idet overkørslen ligger bag togets standsningssted. Vi skal nu blot have overkørslen igang før toget kører ud, hvilket vi bruger nederste del af strømløbet til. Anlægget går igang når isolation 3 er besat (sporrelæ 3 frafaldet) og udkørslen er stillet (styrelæ B trukket), idet vi regner med, at sporskifte 01 står i plus (udkørsel fra gennemkørselssporet). Hvis vi har udkørsel fra krydsningssporet (spor-

skifte 01 i minus), tænder anlægget når isol 4 er besat samtidig med at udkørslen er stillet. Kontakterne på sporskiftetekontrolrelæerne er nødvendige for at undgå utilsigtet tænding, hvis der holder tog i et af sporene, medens der er stillet gennemkørsel ad gennemkørselssporet, eller gradvis gennemkørsel gennem krydsningssporet.

Med hensyn til tænding af et sådant anlæg ved kørsel fra B mod A er det desværre ikke så let som i de forrige eksempler, idet anlægget som bekendt vil tænde, så snart tændestedet passerer. Men hvis stationen nu ikke er klar til indkørsel, så vil toget holde for stop foran indkørselssignalet, medens overkørslen er i gang - hvilket ingen bilister er glade for. Vi må altså også "i denne ende" lave en speciel tændekreds. Først må vi tage skinnekontakten (sk 2) ud og lave et strømløb hvori tændingen kan "magasineres". Strømløbet ses i fig 8.29. Vi bliver nødt til at have en strækningssporisolation, d.v.s. en sporisolation, der strækker sig fra station As indkørselssignal til station Bs indkørselssignal. Sporrelæet for denne isolation er i strømløbet benævnt Strkn. Det ses af strømløbet, at "magasineringsrelæet" falder fra: når strækningen er indstillet for tog fra B mod A (retningsrelæ A trukket), når der er tog på strækningen (sporrelæ Strkn frafaldet) og skinnekontakt 2 befares.

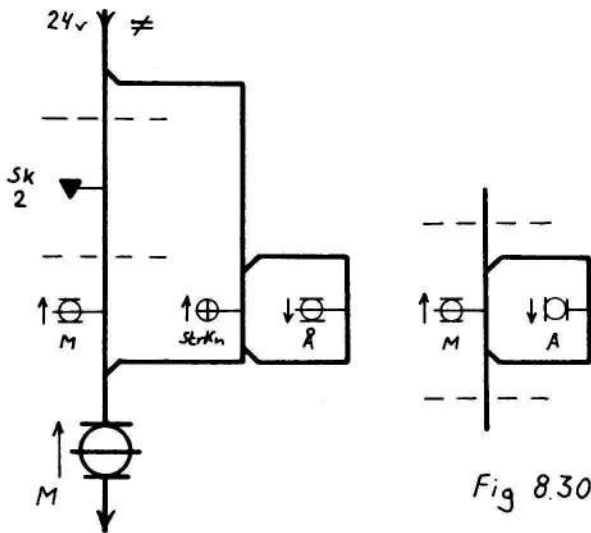


Fig 8.29

Fig 8.30

Når skinnekontakten er befaret vil relæ M forblive frafaldet indtil strækningssporisolationen bliver fri. Vi har nu opnået hvad vi ville - toget har passeret tændestedet, men holder nu for stop. Ser vi nu på fig 8.30, der viser den del af tændekredsen, der gælder i stedet for skinnekontakten, ses det tydeligt, at anlægget nu tænder, når der stilles indkørsel (styrerelæ A trækker), idet re-

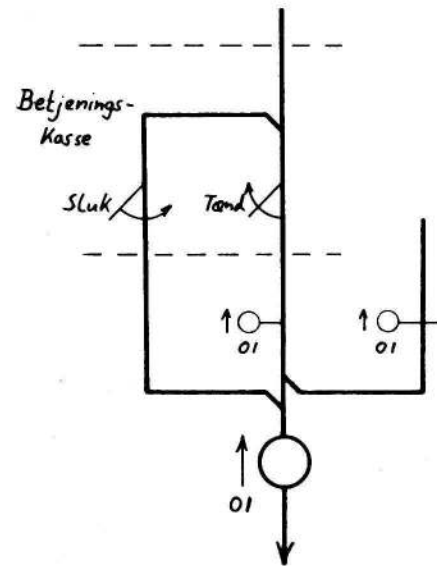


Fig 8.31

læ M er frafaldet. Hele tændekredsen for et anlæg af den type, bliver altså en sammensætning af fig 8.28 og 8.30.

Anlæg der ligger på stationer, skal selvfølgelig også sættes igang når der rangeres over dem. Til det brug har man i virkeligheden betjeningskasser opsat på stationsbygningen, indeholdende én knap for tænding, én for slukning og en kontrollampe, der viser hvidt blink når der er kontrol på anlægget (samme som det hvide blink i kontrolsignalet). En sådan betjeningskasse kan vi sætte på modelbanens sportavle. Det skal blot være to tryknøgler (en slutte og en bryde) samt en tableaulampe (der får spænding sammen med kontrolsignalernes hvide lys - se fig 8.23). Nøglerne indsættes i tændekredsen som vist på fig 8.31. Indtrykkes tændeknappen "Tænd", falder relæ 01 fra og anlægget går igang. Indtrykkes knappen "Sluk", trækker relæ 01 igen, og anlægget går i normal stilling igen.

Vi talte før om nødvendigheden af en strækningssporisolation af hensyn til magasineret tænding. Men vi kan komme ud for at have en overkørsel på fri bane, hvor der er strækningssporisolation, se fig 8.32. Hvad så når banen be-

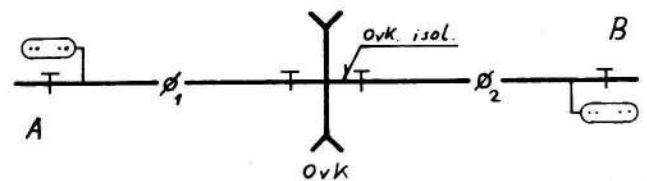


Fig 8.32

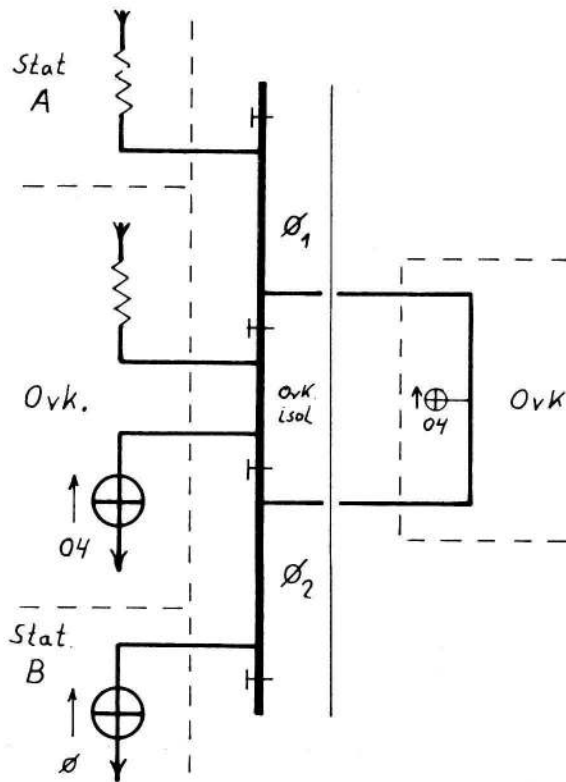


Fig 8.33

fares af et enkeltkørende lokomotiv eller en motorvogn, og dette holder på overkørsels slukkeisolation? Så er strækningen jo fri - da strækningssporisolationen (\emptyset) ikke er besat. I sådanne tilfælde må vi føre strækningssporisolationen ind igennem overkørselsanlægget som vist på fig 8.33. (I virkeligheden klarer man dette problem ved at etablere en tonefrekvenssporisation på 10 eller 12 kHz oven i strækningssporisolationen). Det ses af fig, at strækningssporrelæet \emptyset er frafaldet: når der er tog på afsnit \emptyset_1 (sporet er kortsluttet), når der er tog på overkørsels slukkeisolation (kontakten på relæ 04 bryder strømmen) eller når der er tog på afsnit \emptyset_2 (sporet er kortsluttet). Overkørsels slukkerelæ 04 er derimod kun frafaldet, når der er tog på slukkeisolationen.

Dette var en god bid at sluge, så jeg mener det er bedst at vente med bømmene til næste - og afsluttende del af artiklen, hvor der også vil være et fuldstændigt strømskema over et overkørselsanlæg.

Ole Faurhøj

SIGNALPOSTENS LÆSERSERVICE:

HO ★ ★ ★ byggetegninger

Dette nummers GRAMO-byggetegninger er af en helt anden karakter end sædvanlig, nemlig dels en (forholdsvis moderne) DSB godsvogn litra GS og en specialvogn under DSB, nemlig en undervisningsvogn for Jydsk Teknologisk Institut ombygget fra tidligere S-togs vogn FM 886. Især den sidste vil - med sine livlige farver - pynte på et modelbaneanlæg, omend den for det meste skal have fast ophold på et sidespor.

GRAMO kommenterer selv således:

"Denne måneds byggetegning er en nyhed mest beregnet for sidesporet. Mandag den 15. februar 1971 havde Jydsk Teknologisk Institut "Danmarkspremiere" på sin nye undervisningsvogn i Haderslev.

JTIs afdeling for levnedsmiddelindustrien har herved fordoblet sin mobile undervisningskapa-

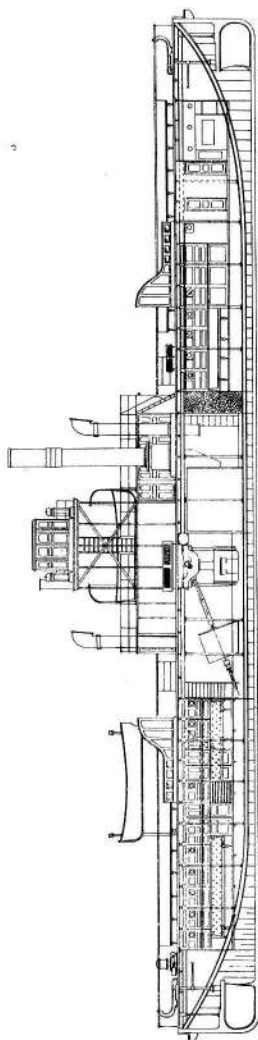
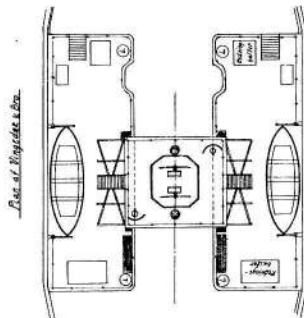
citiet indenfor bagerfaget og har investeret herved 300.000 kr. i indretningen af vognen som et bageri med el-ovn, ælte- og røremaskiner og hvad der ivoirigt hører til undervisning og forskning indenfor bagerfaget.

Vognen kørte før ombygningen (i januar-februar 1971) som S-togs-vogn FM 886, men er altså nu at finde i Jylland som DSB nr. 20 86 095 0 982-2. En del af vinduerne og dørene er blevet lukket og der er isat et par døre svarende til de i B-vogne anvendte. Vognen er malet i TIs festlige farver."

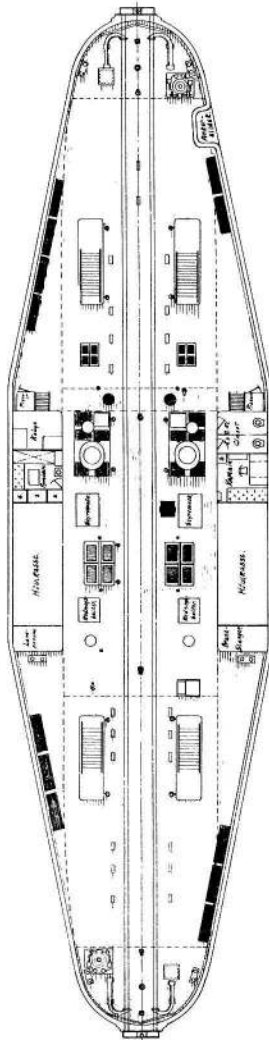


D/F HJALMAR

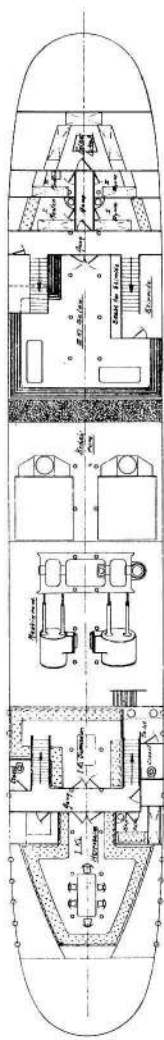
BYGGET HOS F. SCHICHAU, ELBING, I 1883



Dee af Hoveddekket



Dee af Hoveddekket

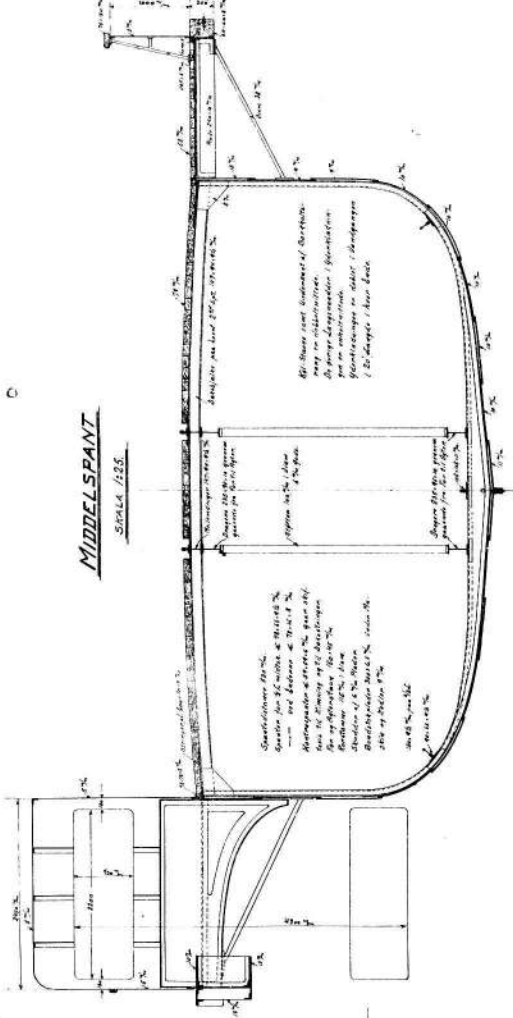


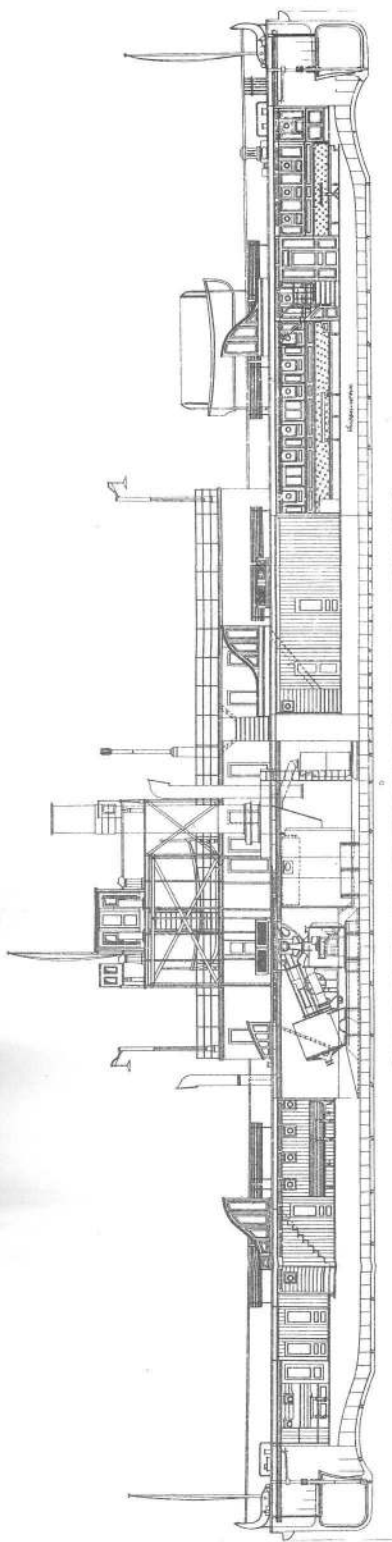
Skala 1:250

Længde, største over Stevne	51.51	Meter
Bredde, " Fenderlist	13.38	"
Dybde fra Hoveddecksbjælken Reel. til Kølens O. K.	3.06	"
Fri Højde paa Hoveddekk (fra Hoveddæks O. K. til Brodecksbjælken U. K.)	4.85	"
Sportlængde, største effektive mellem forreste og agterste Støpbom	49.47	"
Passagerantal	633	Sik.
Dyngsaende, middel, med Last	2.70	Meter
Brutto Register Tonnage	332.05	Tons
Netto " "	135.16	"
Antal Baade	4	Sik.
" Redningskræse	13	"
" Redningsbøtter	560	"
Fart med Last	10.25	Knob

MIDDELSPANT

Skala 1:25





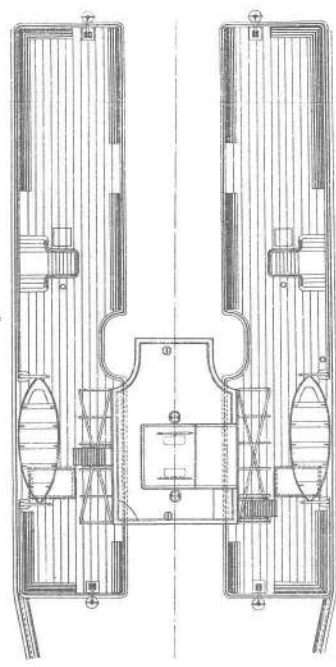
D/F

KRONPRINSESSE LOUISE

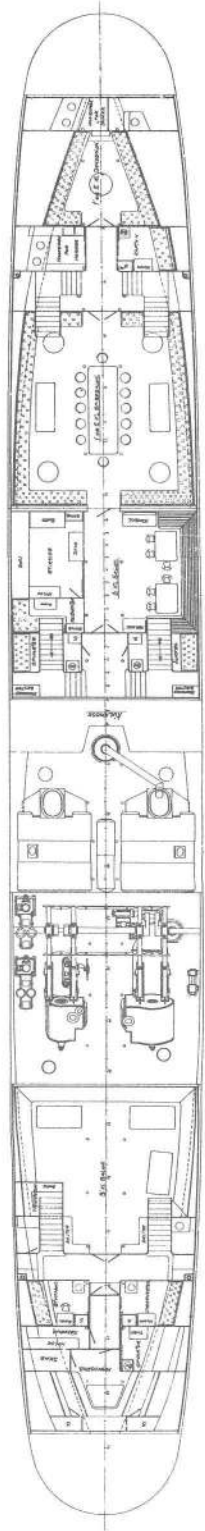
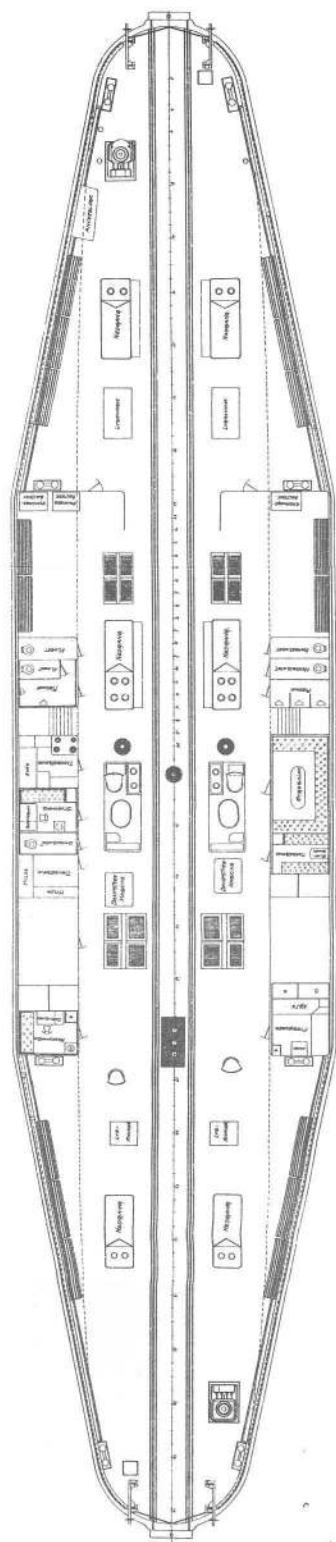
BYGGET PAA A/s HELSINGØR JERNSKIBS- OG
MASKINBYGGERI I 1891

Forlænget paa A/s Burmeister & Wain's Maskin- og
Skibsbyggeri i 1905

Skala 1:250

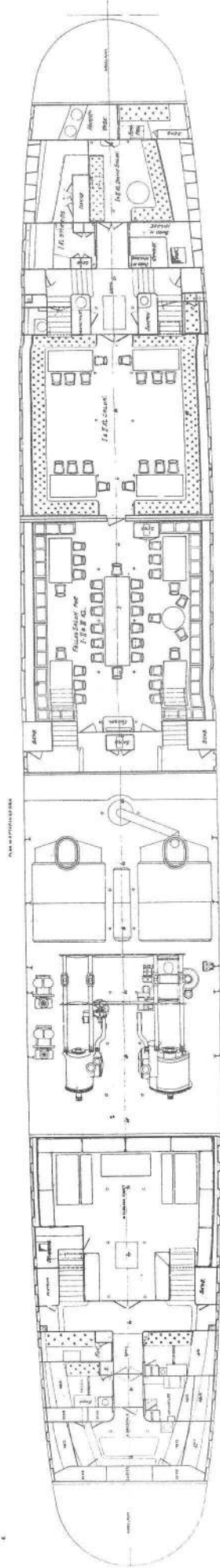
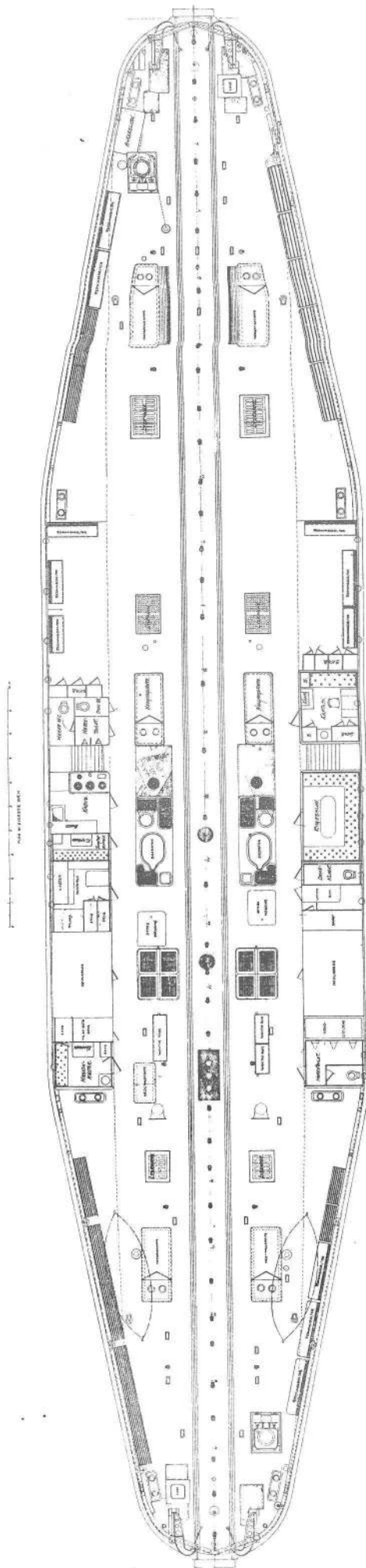
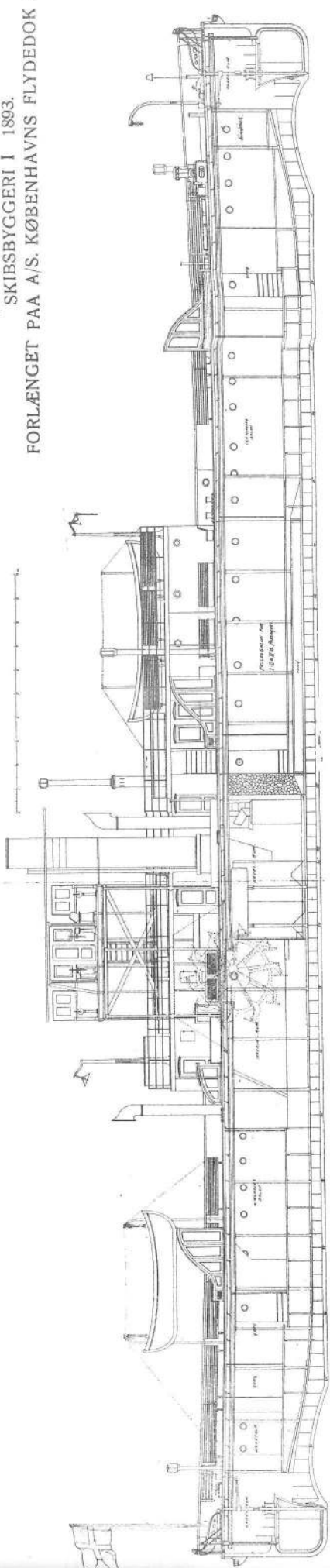


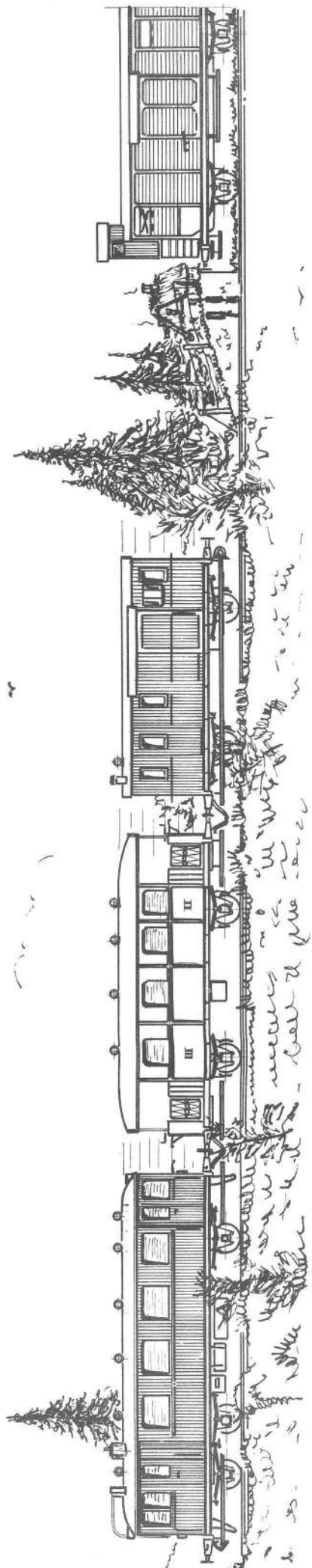
Længde, største over Stevnene.....	63.85	Meter
Bredde, " " Fenderlist	13.38	" "
Dybde fra Hoveddæksbjælken Retl. til Køllens O. K.	3.885	" "
Fril Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddæks O. K. til Brodæksbjælken U. K.)	4.90	" "
Spornlængde, største effektive mell. forr. og agt. Stopbomme	61.95	" "
Passagerantal.....	850	Stk.
Dybgaaende, middel, med Last.....	2.60	Meter
Brutto Register Tonnage.....	515.65	Tons
Netto " "	287.87	" "
Antal Baade.....	4	Stk.
" Redningskranse	27	" "
" Redningsbæltter	762	" "
Fart med Last	10.0	Knob



D/F „THYRA“

BYGGET PAA A/S. BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG
SKIBSBYGGERI I 1893.
FORLÆNGET PAA A/S. KØBENHAVNS FLYDEDEK I 1903



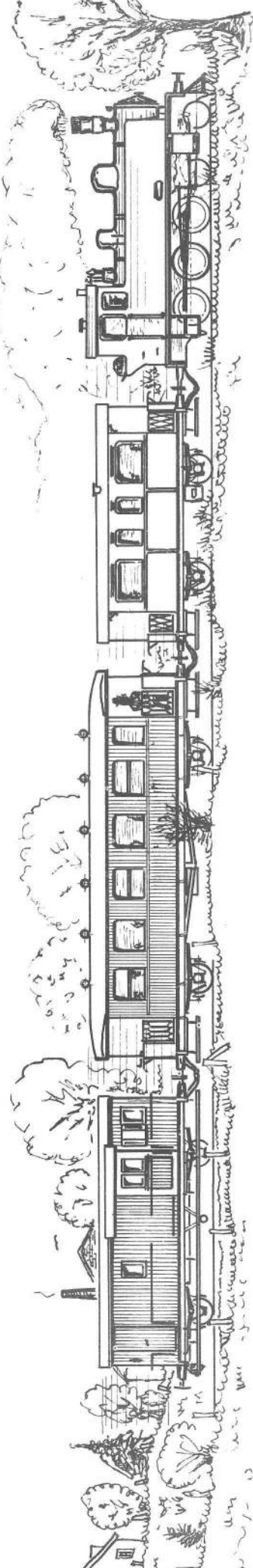


GDS. M4.

C32

D51

Q 123.

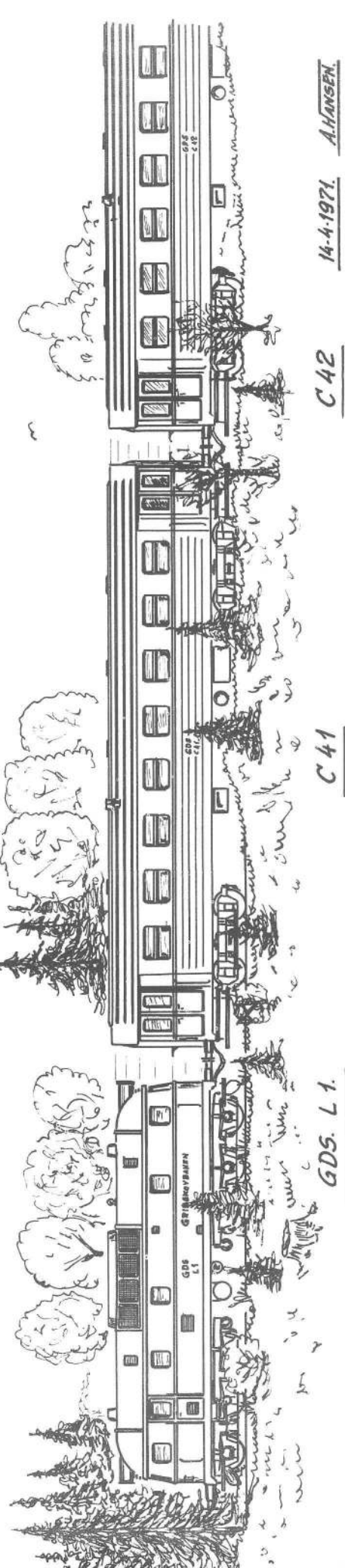


D53

C37

C40

GDS. 11



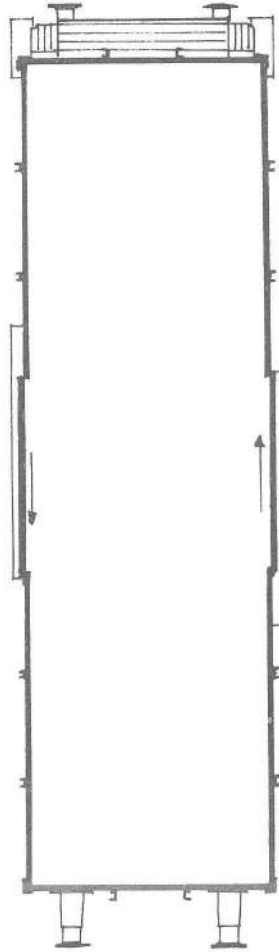
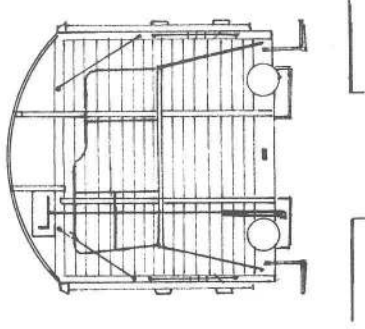
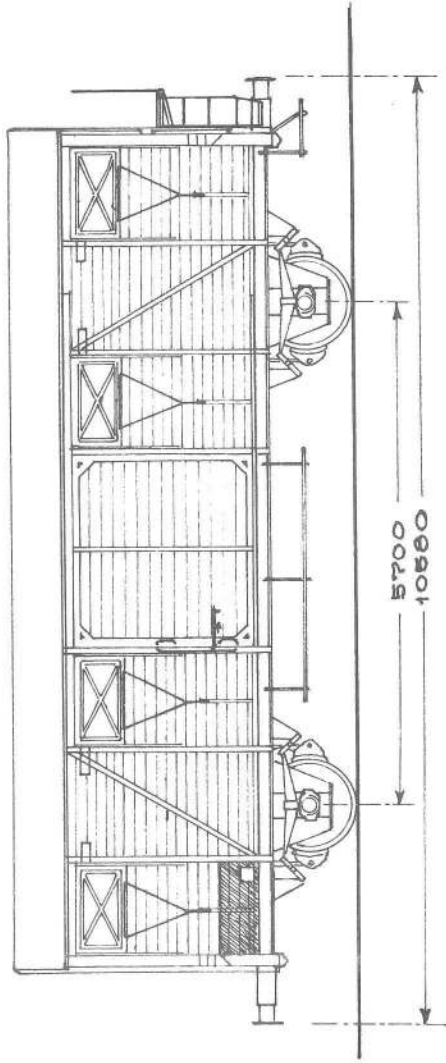
GDS. L 1.

C41

C42

14-4-1971

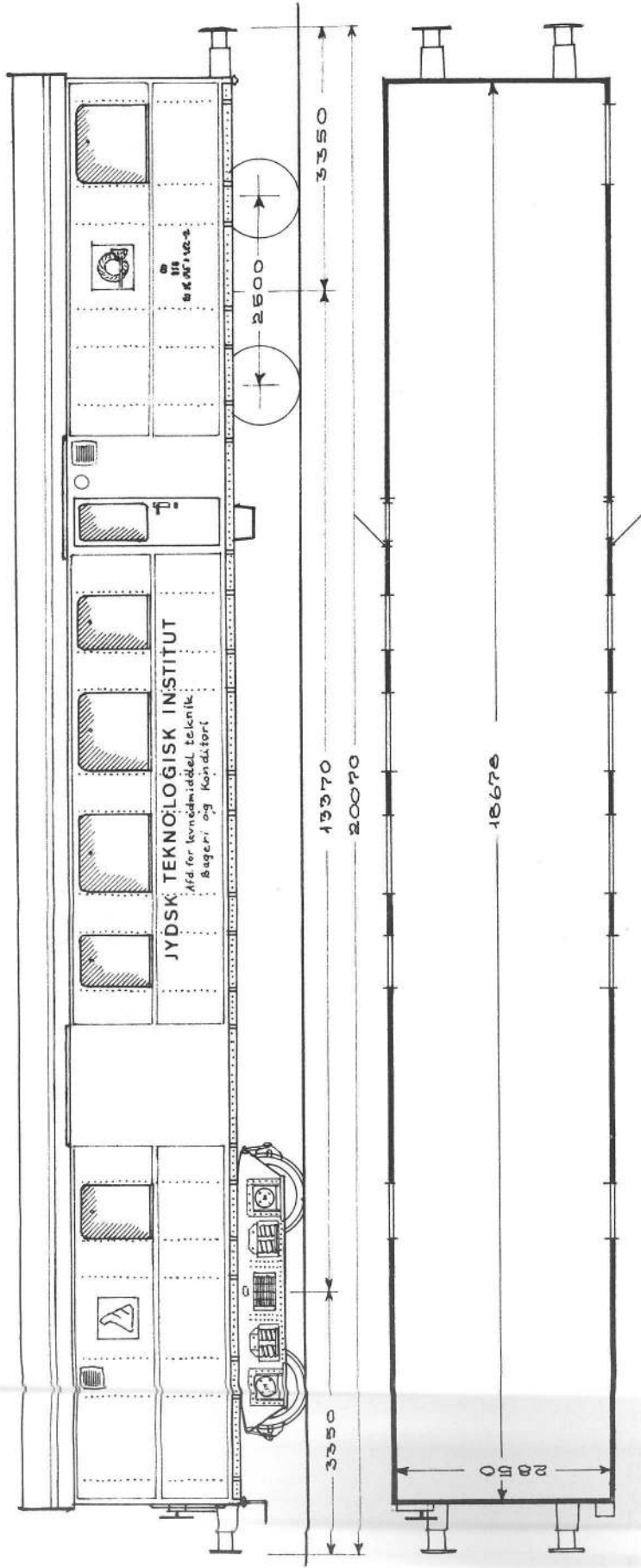
A.HANSEN.



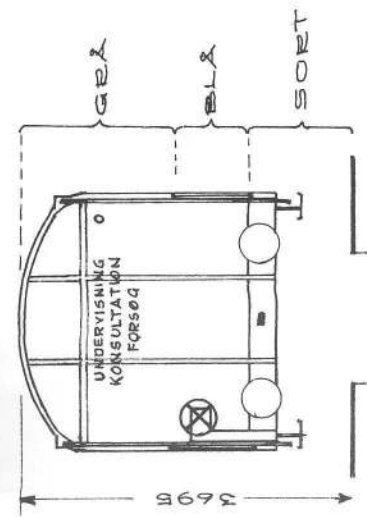
TARA: 12.200 KG
 BUNDFL.: 25,2 M
 INDY. LÆNGDE: 9,70 M.
 AKSELAFSTAND: 5,70 M
 BUNDRINGE FOR KREATURER.
 FÆRVER:
 PÅSKRIFT: HVIDE
 SIDER: BRUNE
 UNDERYOGN: SORT

MÅL 1:87	D.S. TEGNING NR.:	D. S. TEGNING NR.:	DØ DANSKE STATS BANER
STR. H.O.	MÅLT. 14-12-70 HAD. HAYN.	MÅLT. 14-12-70 HAD. HAYN.	LUKKET GODSVOGN LITRA .GS 120 1 733 - 7
LBNB.: 1124/31	TEGN. 17-8-1971 AF GRAMO	TEGN. 17-8-1971 AF GRAMO	BYGGET 1952 AF ØKANDIA, RANDERS.

DSB



UNDERVISNINGSGOGEN FOR
 JYDSK TEKNOLOGISK INSTITUT
 AFD. FOR LEVNEDSMIDDEL TEKNIK
 BAGERI OG KONDITORI
 OMBYGGET JAN. 1971 FRA TIDL.
 LITRA FM (1962)
 FARVER:
 TAG + OVERDEL - GRÅ
 UNDERDEL - BLÅ
 UNDERGOGN - SORT
 TAB. CA. 34.800 KG



D.S.B.	DE DANSKE STATSBANER	J.S. TEGNINGS NR:	MÅL 1187
SPECIALVØGN NR: 20 86 095 0 982-2	MÅLT 16-2-1971	STR.: H.O.	
BYGGET 1933-35 AF SCANDIA (OMB JAN. 71)	TEGN. 22-2-1971 AF GRAMO	LENE: 1120/52	

Såfremt læserne skulle ønske lystryk til arbejdsbrug af de i bladet bragte GRAMO-tegninger, kan man bestille disse ved at indbetale kr. 1,50 pr. stk. plus porto 0,80 til H. Chr. Grauslund, Kroghs Kobbøl 41, 6100 Haderslev. Over 10 stk. sendes portofrit, men husk at fortælle hvilke løbenumre det er, De ønsker.

Til de hidtil bragte byggetegninger har vi også fået nogle supplerende oplysninger fra vore læsere

Vedr. bænkevogne (6. årg. nr. 4) fortæller Sv. Jørgensen, at vognen som bænkevogn havde langsgående tripbrædder i hele vognens længde og til-lige langsgående håndlister (af hensyn til billetteringen) og endvidere havde vognen to tagventilatorer.

bs skriver om AHB CB 42 (6. årg. nr. 2): bygget 1912 (ikke 1922) og med oprindelig litra CV 114, ændret i 1922, men altså først 3. kl. personvogn med kedelrum bygget til Nordjyllands forenede Privatbaner. Der var ialt 3 af denne type: CV 108-09 og 114. De to første blev ombygget i 1924 og fik nr. FFJ CB 2-3.

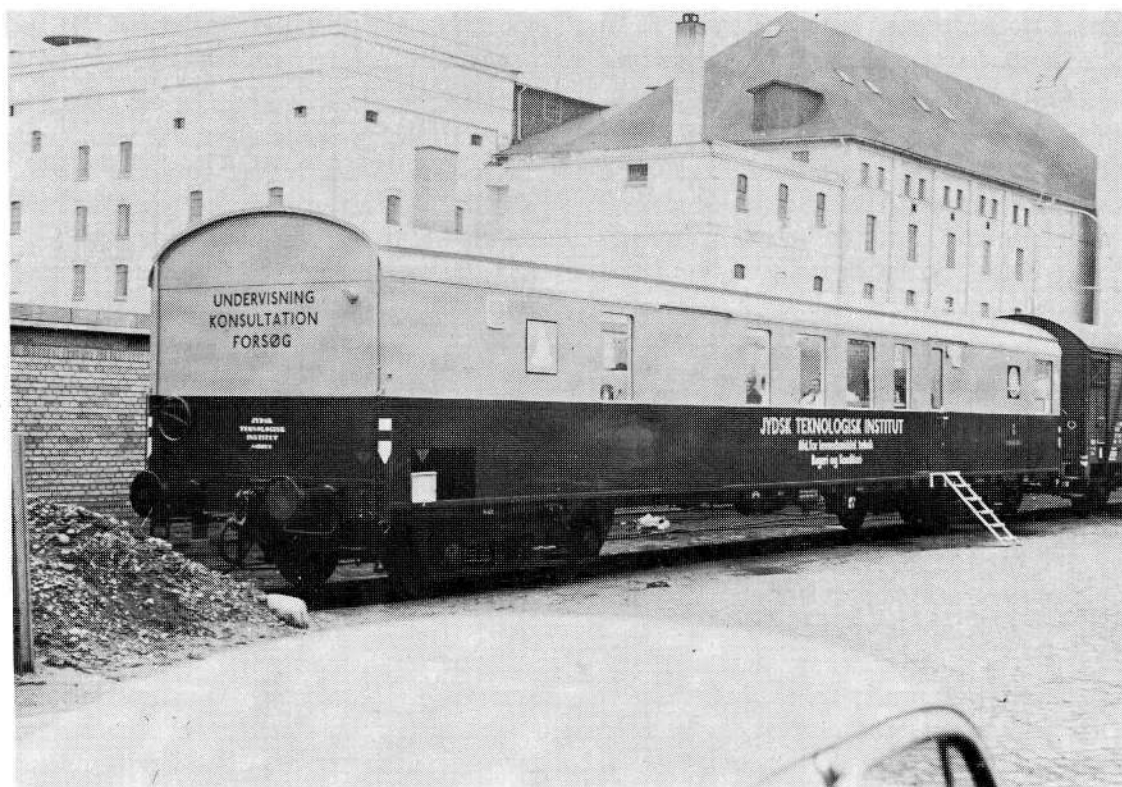
FS skriver om FFJ A 4 (6. årg. nr. 6): bygget af Scandia 1898, akselafstand 4800 mm. Om AHB EB 55 & 57: bygget af Vulcan i 1899, opr. E 181 & 183.

EE supplerer om FFJ DCE 22 (7. årg. nr. 2): 10 siddepladser, tara 11.800 kg, vognvægt 17.000 kg, L.o.P. 13.110 mm, postrum 13,4 m² - last 4.000 kg, rejsegods 3.000 kg. Trykløftbremse P, udvendig beklædning: fyrretræ. Faste vinduer. Bygget 1923 af Scandia, moderniseret 1957 af APB, gl. nr. DCE 125.

Iøvrigt vil jeg slutte med atter en gang at bede læserne indsende - eller give oplysning om besiddelsen af - materiale, der af GRAMO kan forarbejdes til byggetegninger i H0 (evt. 0). Endvidere hører vi gerne fra læserne om eventuelle ønsker for emner til byggetegninger. GRAMO har meget på tegnebrættet, men vil selvfølgelig helst færdiggøre det, der må formodes at have størst interesse.

Skriv venligst til redaktionen.

Holtrup



VI en sporvogn BYGGER:

På det store udstillingsanlæg på Danmarks tekniske museum kørte en sporvognslinie som havde Århus sporveje som forbillede. Det var et pynteligt indslag i anlægget, og i denne - samt en følgende - artikel fortæller Jesper Reinfeldt lidt om dels ÅS, dels linien på udstillingsanlægget og om bygningen af en sporvogn i model.

ÅRHUS SPORVEJE:

Den skinnebårne bytrafik i Århus startede allerede i begyndelsen af 1880'erne, hvor en vognmand drev en hestesporvognslinie mellem Banegårdspladsen og Store Torv, d. v. s. igennem Ryesgade-Søndergade-Sct. Clemensbro. Linien blev i folkemunde kaldt "Onkel Toms hytte" og ældre folk, der har kørt med den, påstår, at de aldrig har set andre end kusken som passager - om det passer skal jeg lade være usagt. Men selv om ruten kun var ca. 1,5 km lang, blev den dog holdt igang ca. 10 år. I de sidste år prøvede man at få den forlænget til Østbanetorvet, men den gik ikke. Guldsmedgade var for smal til sporvognskørsel, så Onkel Toms hytte måtte pænt køre i remise igen og vente på bedre tider.

Som bekendt blev det - heldigvis da - ikke sidste gang, sporvognens lystige klokkeklemten kom til at lyde i Århus' trange gader. Samtidig

med, at København gik over til elektriske sporvogne, begyndte forskellige projekter i 1897-98 at dukke op. Blandt ansøgerne var der i 1898 en oberstløjtnant, hvis navn jeg totalt har glemt, der ansøgte om koncession på en elektrisk ringlinie. Ringlinier var meget populære omkring århundredskiftet, navnlig i Sverige, hvor de fleste større sporvejsbyer havde indtil flere ringlinier. I Danmark har vi kun haft én - såvidt jeg ved - og det var en bus. Nå, tilbage til Århus.

Byrådet afslog andragendet. I samme periode blev der også foreslået kørsel med dampsporvogn fra havnen til Ørnereden, men også dette forslag blev afvist. Endelig i 1903 kom det afgørende forslag, som byrådet godkendte, da det tilføjede var et temmelig kapitalstærkt aktieselskab der søgte om koncession. Koncessionen blev givet til Aarhus Elektriske Sporvei.

I 1903 rev man ejendommene ned i Guldsmedgade m.fl., gaden blev udvidet, sporet lagt og 7. juli 1904 rullede den første sporvogn fra Dalgas Avenue til Trøjborgvej.

Linien var overalt enkeltsporet med krydsningsspor ved stoppestederne. Alle vognene kørte i starten mellem Sankt Pouls kirke og Østbanetorvet, idet kun hver anden vogn blev ført helt igennem til Dalgas Avenue og Trøjborgvej. Ved Østbanetorvet kobledede man endvidere bivognene fra, idet motorvognenes motorer var for svage til at trække bivognene op ad den stejle Skovvej og Trøjborgvej. Den oprindelige vognpark bestod af 13 motorvogne (nr. 11-23) og 10 åbne bivogne (nr. 2-10 og 30).

Motorvognene var meget små, med 3 lige store vinduer i vognkassen, åbne perroner og en akselafstand på 1,8 m. Vognkasserne blev leveret af Scandia medens den elektriske udrustning

Interimsbroen, Bruuns bro
1920 (arkiv: J.R.)



Postkort ca. 1910
(red. arkiv)



blev leveret af UNION, Berlin. Af bivogne fandtes 2 typer, begge åbne og begge leveret af Scandia, nemlig en kort med 3 "kupeer" og en lang type magen til Københavns sporvejes så kendte "skovvogne".

Denne vognpark holdt sig uforandret indtil 1909, hvor man på grund af landsudstillingen "Hvide By" måtte anskaffe yderligere 8 åbne bivogne (nr. 31-38), som skulle have været leveret til København, men på grund af udstillingen blev indrettet til meterspor og overdraget Århus.

Inden udgangen af 1911 var alle motorvogne blevet forsynet med lukkede perroner og i 1916 blev alle de første bivogne ombygget til lukkede.

I 1921 anskaffedes 5 motorvogne fra Norddeutsche Waggonfabrik, Bremen. Disse vogne var betydelig større end de oprindelige, nemlig med 24 siddepladser og 17 ståpladser, hvor de gamle vogne kun havde henholdsvis 18 og 11 pladser.

Århus kommune overtog sporvejen fra 1/1 1928 og man satte nu ind på at få gjort hele foretagendet mere tidssvarende. Biltrafikken var efterhånden blevet så stor, at det kneb med at overholde køreplanen. Det var især galt ved mødesporene, hvor ventetiden for en modgående vogn somme tider var urimelig lang.

Man begyndte derfor først i trediverne at lægge dobbeltspor over hele strækningen. Dette arbejde varede helt til 1935. I 1931 anskaffedes fra Scandia 3 motorvogne (nr. 50-52). Disse vogne var omtrent mage til de i 1921 leverede. Vinduesinddelingen var lidt anderledes med 3 store og 2 små, ruftaget var afskaffet og erstattet med tøndetag. Akselafstand og ydre mål var det

samme, og det er morsomt at betragte de to tegninger og se, hvor meget Scandia har skelet til den tyske vogn.

I 1935 åbnedes en ny sporvognsline (linie 2) fra Banegårdspladsen til Kongsvang og endvidere forlængedes samme år linie 1 fra Trøjborgvej til Marienlund (Riis skov). Som følge af denne trafikforøgelse anskaffedes 4 brugte bivogne (nr. 39-42) fra Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen. Disse vogne havde 20 siddepladser og 26 ståpladser.

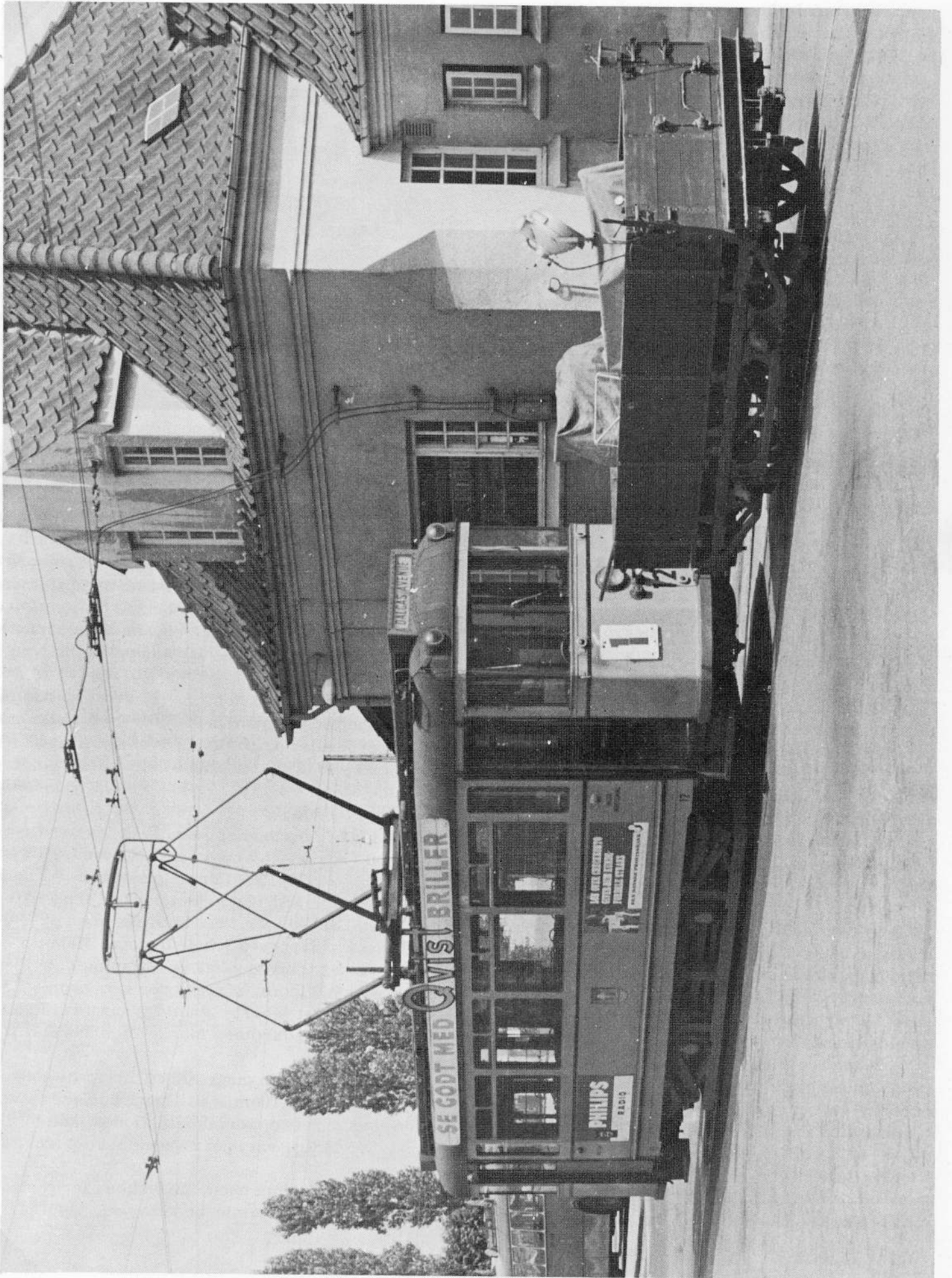
Det var nu økonomisk umuligt at udvide sporvejsnettet, hvorfor man gik over til at anvende busser - eller trambusser - som det hedder i Århus. Fra 1932-40 oprettedes ialt 5 linier, nemlig linie 3 og 4 i 1932, linie 5 i 1936 og endelig linie 6 og 7 i 1938.

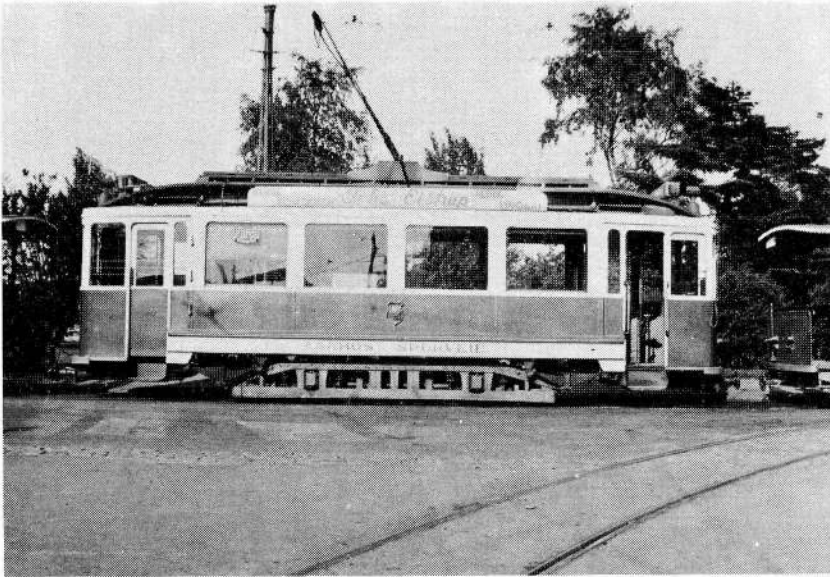
I 1942 lykkedes det Scandia at levere 4 motorvogne (nr. 53-56) med samme hovedmål som nr. 24-28 og 50-52. Denne gang bar vognene stærkt præg af KS' boggiemotorvogne fra 1930.

Den 22. oktober 1944 blev remisen på Dalgas Avenue ødelagt ved Schalburgtage. Hele vognparken på nær 2 bivogne gik op i flammer, hvilket jo var en katastrofe, især på den tid, hvor sporvognen var det eneste stabile transportmiddel, der overhovedet fandtes, måske lige bortset fra hestevognen.

Flere store firmaer tilbød hjælp til genopbygningen, bl. a. Thomas B. Thrige og Københavns sporveje, og hvis materialesituationen ikke havde været så umulig, var sporvognene hurtigt kommet igen.

Ved genopbygningen anvendtes, for motorvognenes part, 12 gamle undervogne, nemlig fra





ÅS nr. 26, 13/7-35
(Jan Walter)

alle motorvogne efter 1921, der var i en sådan stand, at de kunne genanvendes. For bivognenes vedkommende blev ligeledes 12 undervogne genanvendt. Motorvogn nr. 1 og bivogn nr. 41 blev genopbygget på Københavns Sporvejes hovedværksted efter samme tegning som de 2-akslede "scrap"-vogne, der blev sat i drift i 1942.

Den 18. juli 1945 indsattes de første 2 motorvogne og 1 bivogn på linie 1 og i september samme år 2 vogntog på linie 2, der var ført ad linie 1-sporene fra Banegårdspladsen til Riisskov.

De gamle vogne havde lyrebøjler som strøm-aftager. På de nye gik man over til pantografer, der skulle give en bedre kontakt i frostvejr.

Med udgangen af 1947 havde Scandia leveret

19 motorvogne (nr. 2-20), deraf 11 genopbyggede på gamle undervogne samt 8 helt nye. Dertil var leveret 18 bivogne (nr. 42-59), hvoraf 12 var genopbyggede og 6 nye.

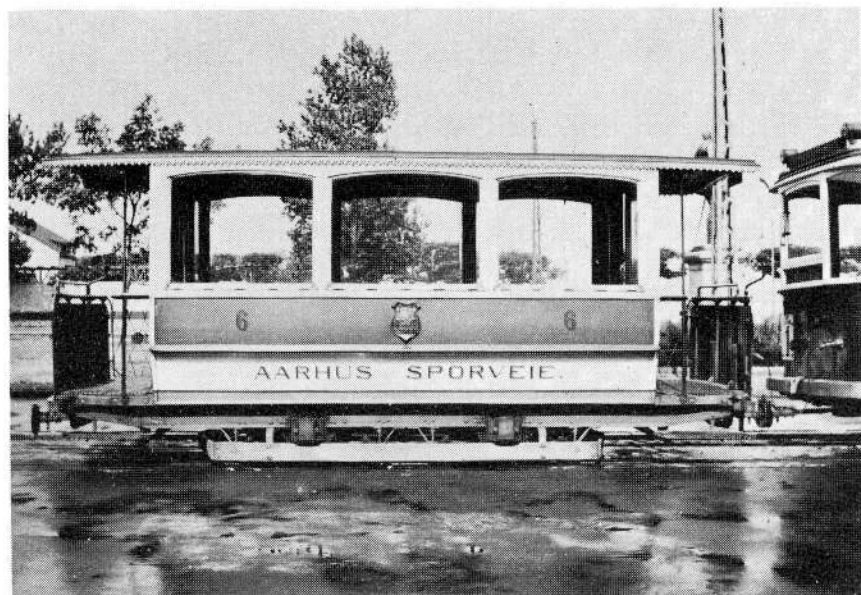
Af arbejdsvogne råder man over 1 stk. saltvogn (undervogn fra 1904 med lad og plov), 1 stk. tårnvogn, 1 stk. trådrullevogn samt en saltvogn som er den ene af de overlevende bivogne.

Linie 1 har hvide skilte med røde tal og én rød lanterne om natten, linie 2 har grønne tal og grøn lanterne.

J. Reinfeldt.

(artiklen fortsættes)

ÅA nr. 6, 21/4-41
(Jan Walter)



NEDLAGTE BANER

Himmerlandsbanerne

Af A. Gregersen

Nu må vi jo ikke have så travlt med at nedlægge jyske privatbaner at vi på vor zig-zag-vej ned gennem Jylland glemmer de nedlagte statsbaner, der er ganske vist kun få endnu - men jeg er slet ikke nervøs for at flere ikke skal følge.

Statsbanernes Himmerlandsbaner er strækningerne Hobro-Ålestrup og Viborg-Ålestrup-Års-Løgstør. Som allerede nævnt under Hvalpsundbanen var der på et tidligt tidspunkt interesse for jernbaneanlæg i Himmerland. Så tidligt som i 1871 begyndte man at diskutere anlæg af en jernbane mellem Hobro og Løgstør, og der blev nedsat en komite, der skulle finde den bedst mulige løsning, men da den kom til det resultat, at banens sydlige endepunkt skulle være Onsild (østjyske hovedbane, første station syd for Hobro) - vel for at bringe banen nærmere og i mere direkte kontakt med Randers - gik Hobro stærkt imod dette projekt, hvad der satte det videre arbejde med sagen i stå.

4 år senere nedsattes en ny komite, med repræsentanter for de interesserede kommuner, ialt 11. Det blev - som sædvanlig - en lang og besværlig omgang før man fandt en linieføring

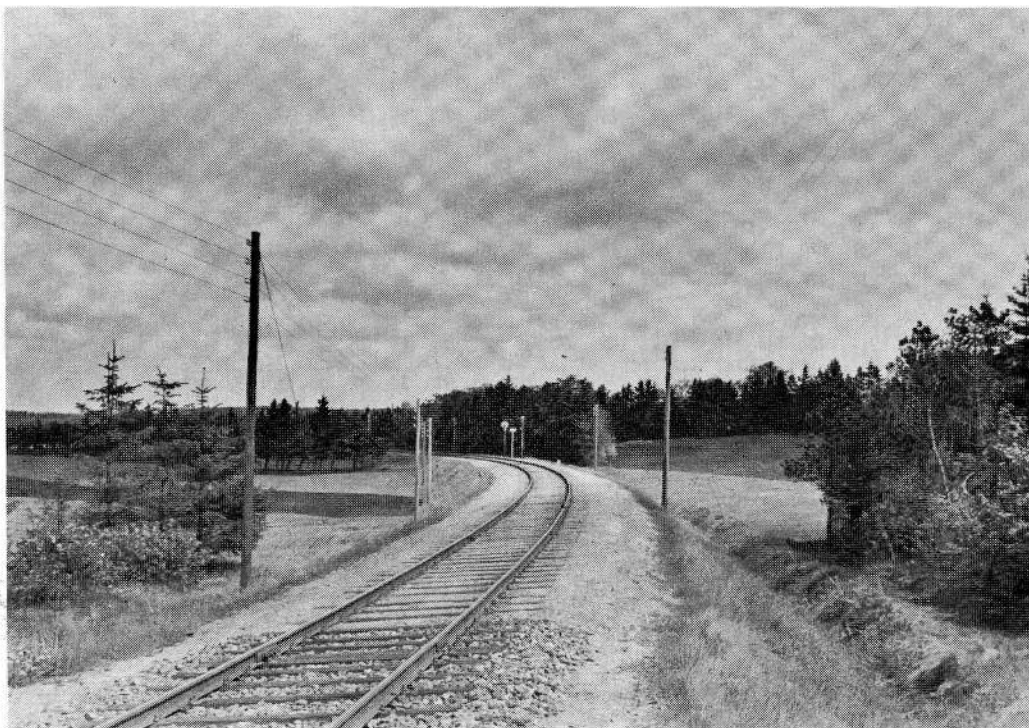
alle kunne godtage, så først til rigsdagssamlingen 1885/86 kunne forslaget om en let bane Hobro-Ålestrup-Års-Løgstør forelægges.

Det bør lige nævnes, at en tid lang var der betydende kræfter igang for at banens nordlige endestation skulle være Aggersund, vel helt godt hvis banen blot også berørte Løgstør, og det kunne nok uden større besvær have været gennemført.

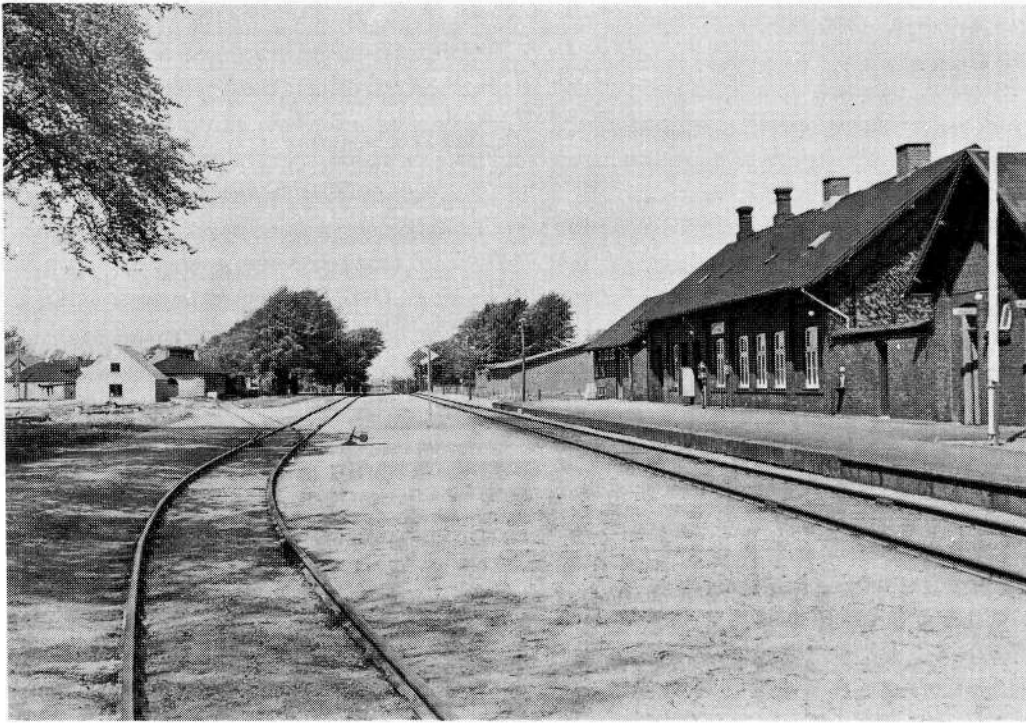
Først ved lov af 12/4 1889 blev forslaget om banen vedtaget, dog på den betingelse, at anlægssummen ikke måtte overskride 290.000 kr. pr. mil, d.v.s. ialt ca. 2,7 mill. kr., men heraf skulle de interesserede kommuner i løbet af højst 15 år tilbagebetale 360.000 kr. (40.000 kr. pr. mil). En tilsvarende sparsommelighed gjaldt anskaffelsen af materiel, højst 50.000 kr. pr. mil (ialt ca. 450.000 kr.).

Samtidig med at banen blev anlagt måtte Hobro station udvides og tildels ombygges.

I samme lov (lovbuket var det vel blevet kaldt idag!) bestemtes det, at der skulle anlægges en bane fra Viborg til Ålestrup; den var egentlig tænkt som privatbane med et statstil-



Ved Lille Sjørup mellem Hornum og Gatten, 19/5-66 (EVP)



Hornum station, 19/5-66 (EVP)

skud på 80.000 kr. pr. mil til anlægssummen, samt udredning af halvdelen af ekspropriationsudgifterne.

Koncessionen tildeltes statsbanerne, hvad der vel også var ganske rimeligt, idet de to baner, der var af ganske ens karakter, herved opnåede mange fordele ved drift, personale og rullende materiel - samt at man sparede en privatbanes administration og værksteder. Sidstnævnte bane var altså i virkeligheden en statsdrevet privatbane.

Først lidt om linieføringen:

Løgstørbanen førtes ud af Hobro stations nordende, derefter snart i vestlig retning gennem Døstrup og Nørager til Ålestrup, hvor man anlagde stationen i byens nordende. Herfra videre mod vest, en ganske kort strækning, så mod nord gennem Østrup til Års og herfra i nordvestlig retning gennem Hornum, Gatten og Vindblæs til Løgstør, hvor stationen blev lagt tæt ved havnen. I Års havde man en tid det mærkværdige fænomen, at statsbanen og privatbanen havde



Gatten station, 19/5-66 (EVP)

hver sin ekspedition - i perioden 5/1 1903 til 2/7 1910.

Fra Ålestrup mod Viborg løb banen ud ad stationens østende, derefter mod syd gennem Hvam til Møldrups, herfra i sydvestlig retning gennem Skals, over Skals å ved dens udløb i Hjarbæk fjord (egentlig over selve det inderste af fjorden), så mod syd gennem Løgstrup og ind til Viborg fra byens vestside langs banen fra Skive. Dog slet så nemt gik det ikke de første år i Viborg.

Ved anlæg af statsbanen Langå-Viborg-Skive-Struer blev Viborg station bygget som en rebroussementsstation i byens sydøstlige ende ved Viborg sø. Viborg by havde længe været utilfreds med stationens placering, og nu da Ålestrupbanen skulle bygges benyttede man lejligheden til en flytning. I 1890 søgte man ministeriet om tilladelse til at få flyttet stationen til det såkaldte Trekroner - et højdedrag sydvest for byen og da også statsbanerne var interesseret skulle den hellige grav være vel forvaret - men som så ofte før skulle man nu til at kæmpe mod befolkningens særinteresser med det resultat at stationens endelige placering ikke var vedtaget da banen i 1893 blev åbnet, hvorfor man løste problemet med Ålestrupbanens indføring ved en midlertidig tilslutning til Skive-Viborgbanens spor ca. 4 km vest for Viborg.

Flytning af Viborg station blev vedtaget ved lov af 8/5 1894 og overdraget entreprenørfirmaet Andersen, Sørensen og Jessen, og den 1/12 1896 toges den nye station med tilhørende sportilslutninger i brug, og den gamle station blev herefter nedlagt.

Strækningen Hobro-Ålestrup-Løgstør blev åbnet for drift 15/7 1893 og strækningen Viborg-Ålestrup den 15/9 1893.

Af lokalbaner at være var linieføringen ikke værst, idet man ikke som ved mange andre baner af samme karakter i bestræbelse for at få det hele med fik en alt for lang og slynget banelinie.

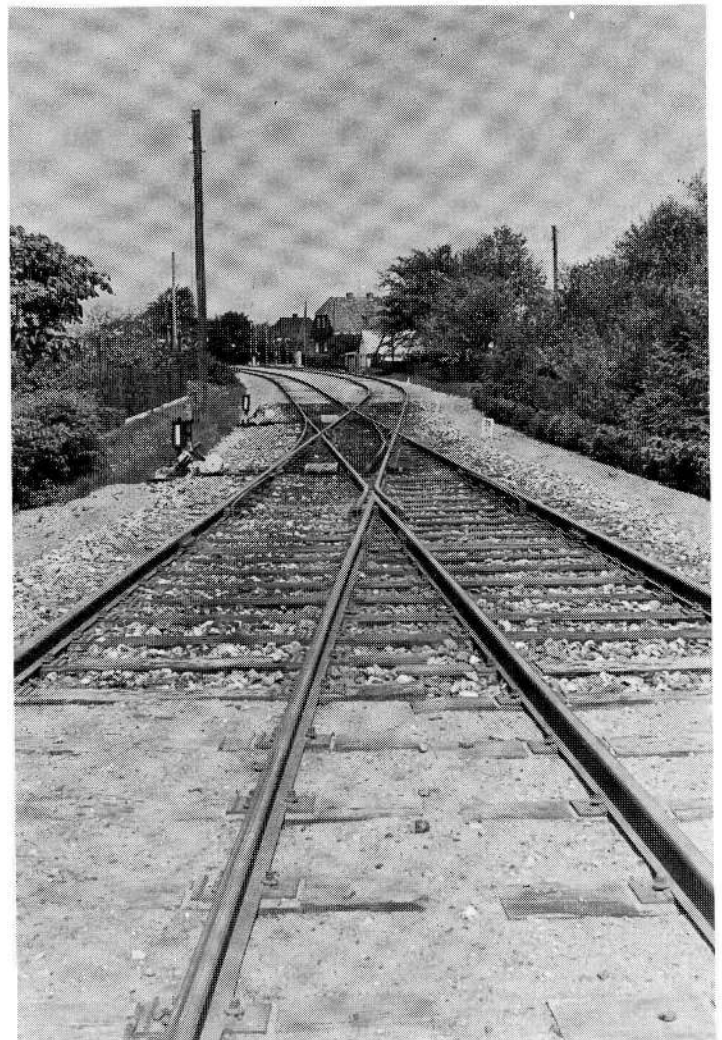
Banerne blev anlagt som lokalbaner, men klog af skade gentog man ikke det gamle princip som anvendtes ved anlæg af Thy-, Salling- og Assensbanerne: et meget let spor (17,5 kg/m) og de mindst mulige jordarbejder, altså ret store stigninger og skarpe kurver.

Himmerlandsbanerne blev anlagt som uhegnede, uden centralaflysning af sporskifter og med 22,5 kg/m skinner, hvilket betød, at af den lokopark der fandtes i 1893 var der af jyske loko kun A-maskinen, der ikke kunne benyttes.

Sporet blev efterhånden elendigt - man kvædede sig ved udskiftning og forstærkning på grund

af den ringe trafik i 1930'erne, og under krigen nedsattes maksimalhastigheden til 30 km/t over visse delstrækninger. I 1942 begyndte man at udskifte sporet, der anvendtes hovedsagelig brugte svære skinner, og det tog ca. 10 år) og med indretning af lyssignaler ved overkørslerne kunne hastigheden forhøjes til 75 km/t fra 1953.

Der er vel ingen der nogensinde har drømt om at Himmerlandsbanerne skulle blive rentable eller få en stor trafik. Oplandet er tyndt befolket og ret ufrugtbart, så banernes mission var at støtte egnen og hjælpe industri og landbrug - og især de to byer Års og Ålestrup har de gavnnet. Personbefordringen har aldrig nået op i de store højder, den har været ret beskedet, men jævn, hvad der betød lille reservehold af personvogne. Godstrafikken var i mange år ret god, men blev trængt hårdt, da lastbilerne i 1920'erne satte ind. Med anskaffelsen af de små Triangel-motorvogne indsattes flere tog, de fleste som motortog og godsbefordringen henvistes til et enkelt blandet, senere rent gods-, tog.



Skæring i Års mellem DSB og AHB
19/5-66 (EVP)

Under 2. verdenskrig steg trafikken betydeligt, trods det at man her, som andre steder, måtte nedskære køreplanen og oplægge motorvognene. Det er ikke muligt at opgives tal for person- og godstrafik, da disse størrelser går ind i et samlet hele for alle statsbanestrækninger - til gengæld har vi, efter DSBs årsberetninger - opgivet togenes gennemsnitsstørrelse i ax/tog - og har skelnet mellem persontog og blandede- og godstog. Strækningen Hobro-Ålestrup-Viborg blev i mange år tilført kunstig godsbeholdning, idet gods afsendt fra stationer nord for Hobro til stationer vest for Viborg blev befordret over Ålestrup, idet den rute er 23,2 km kortere end over Hobro-Løgstør-Viborg. At det så tog betydelig længere tid og krævede 3 omrangeringer mod 1 (Langå) generede ikke store ånder - nå! det er jo blot en af de mange sikre måder hvorpå trafikken kan formøbles.

De forskellige trafikkommissioner, der i de sidste årtier har haft jernbanenettet under lup har selvfølgelig også haft deres meninger om Himmerlandsbanerne - og med en vis ret kunne de hævde, at med de mange buslinier og private biler, måtte man se i øjnene, at persontrafikken på et eller andet tidspunkt måtte afskrives - men med bibeholdelse af et dagligt godstog.

Der kom selvfølgelig de sædvanlige protester fra egnen - skåret over den sædvanlige læst med banernes store betydning for erhvervslivet - en ting man passende selv kunne have bevist allerede ved i større omfang at bruge banen.

Fra 31/5 1959 kørtes på strækningen Viborg

-Ålestrup kun godstog og på strækningen Hobro-Løgstør 1 blandetog. Den 22/5 1966 blev Hobro-Ålestrup nedlagt, persontrafikken indstillet på Ålestrup-Løgstør og herefter kørtes 1 hverdagsgodstog Viborg-Ålestrup-Løgstør.

Det er blevet kritiseret - og vist med rette - at man ikke i 1959 helt nedlagde strækningen Hobro-Ålestrup og drev Viborg-Ålestrup-Løgstør som person- og godsbane - og senere, f.eks. i 1966 indstillede persontrafikken - eller indskrænkede den til nogle få togpar.

TRÆKKRAFT:

Til Himmerlandsbanerne anskaffedes J-maskiner, sådan at forstå, at de anskaffedes for det afsatte beløb for nyanskaffelser til banerne. J 13-18 blev anskaffet for regning Hobro-Løgstør og J 19-20 til Viborg-Ålestrup.

I tidens løb har der været anvendt forskellige typer på strækningerne, af damploko litra D, G type I, II og III, J II, L, T og DJ og af motortrækraft ME, MF, MH, ML, MO, MP, MQ og MT, om anvendelsen fortælles nærmere under omtalen af kørselsfordelingerne.

VOGNE:

Der anvendtes 2-akslede kupevogne samt små D og E-vogne, og med indsættelsen af motorvogne kom de små F-vogne ind i billedet og nu forsvandt jo også de gamle kupevogne hastigt, og i damptogene anvendtes foruden F-vognene også de såkaldte "rystevogne" og senere CP og CR.



Vindblæs station, 19/5-66 (EVP)

AKSLER/TOG

Første kolonne persontog, anden blandede og gods

	1918/19	1919/20	1920/21
Vg-Aat	41,8 27,8	22,9 37,3	21,1 30,9
Aat-Ør	16,3 21,8	16,5 24,1	14 22,6
Aat-Hb	27,2 32	27,1 33,3	22,6 35,6

	1921/22	1922/23	1923/24
Vg-Aat	15,3 23,1	15,1 25,4	15,8 27,1
Aat-Ør	14,6 20,1	14,1 20,4	14,4 20,8
Aat-Hb	20,5 27,6	20,5 28	22,5 29

	1924/25	1925/26	1926/27
Vg-Aat	16,6 25,5	14,1 26	12,6 24,4
Aat-Ør	16,1 18,3	15,3 21,1	15,1 20,2
Aat-Hb	23,4 28,3	20,5 28,7	18,6 28,7

	1927/28	1928/29	1929/30
Vg-Aat	17 28,2	10,9 28,6	10,8 24,3
Aat-Ør	11 30,3	11,3 18,2	6,3 31
Aat-Hb	12,7 23,5	13,2 26,4	9,5 27,8

	1930/31	1931/32	1932/33
Vg-Aat	7,2 20,7	7,4 18,5	
Aat-Ør	7,9 16,4	7,8 14,3	
Aat-Hb	9,2 20,6	8,5 16,7	

	1932/33	1933/34	1934/35
Hb-Aat	7,1 13,3	4,5 11,8	7,8 10,9
Vg-Ør	5,3 14,8	5 16,7	6 24,2

	1935/36	1936/37	1937/38
Hb-Aat	7,3 18,6	7,3 13,3	9,6 10,6
Vg-Ør	6,6 18,5	5,7 17,8	5,6 16

KØREPLANER og KØRSELSFORDELINGER:

Der er i det følgende afsnit anvendt følgende stationsforkortelser:

Vg = Viborg
Hb = Hobro
Aat = Ålestrup
Ør = Løgstør
Hr = Herning
Lg = Langå
Rd = Randers

Til slut skal jeg give nogle prøver på køreplaner op gennem tiden, og samtidig - i størst muligt omfang - oplyse om maskinbenyttelsen, men først skal jeg lige komme med et par bemærkninger hertil:

Planerne vedr. 1906-20 beror på løse notater, og er derfor ikke ret fyldestgørende.

Vedr. tog nr.: ifølge planerne var strækningen delt som Hb-Ør og Vg-Aat. Under maskinbenyt-

	1938/39	1939/40	1940/41
Hb-Aat	8,6 9,9	7,8 10,8	11,7 12,8
Vg-Ør	4,7 19,9	5,5 18,4	7,7 15,1

	1941/42	1942/43	1943/44
Hb-Aat	13,5 16,8	14,6 17,5	15,8 20,7
Vg-Ør	9,9 16,1	10,1 17,5	11,6 18,2

	1944/45	1945/46	1946/47
Hb-Aat	15,3 21,4	17 22	10,3 17,2
Vg-Ør	11,6 18,2	13,1 20,5	9,4 13,6

	1947/48	1948/49
Hb-Aat	9 20,7	Hb-Ør 9 18,9
Vg-Ør	8,2 20,2	Vg-Aat 8,1 18,3

	1949/50	1950/51	1951/52
Hb-Ør	9,3 27,4	9,5 30,4	9,5 31,7
Vg-Aat	8,4 24,7	8,5 21,3	8,4 25,8

	1952/53	1953/54	1954/55
Hb-Ør	9,4 28,1	? ?	9,4 27,2
Vg-Aat	8,4 24,4	? ?	8,4 26

	1955/56	1956/7	1957/58
Hb-Ør	9,4 24,8	9,7 25,1	9,9 24,5
Vg-Aat	8,7 23,7	8,5 9,4	8,7 14,2

	1958/59	1959/60	1960/61
Hb-Ør	10,9 27,3	13,1 24,4	12,7 11,9
Vg-Aat	8,7 14,2	8,9 -	

	1961/62	1962/63	1963/64
Hb-Ør	11,8 8,0	11,1 7,3	10,7 8,5

	1964/65	1965/66	1966/67
Hb-Ør	8,1 11,6	8,6 12,3	8,0 11,7

telse m.m. ses derfor for strækningen Vg-Aat-Ør to numre med / imellem. Første nummer er tognr. for Vg-Aat og det andet for Aat-Ør og for den modsatte kørselsretning naturligvis omvendt. I visse tilfælde er også Herning-Viborg banen nævnt i køreplanen.

Men maskinafdelingen delte strækningen som Vg-Ør og Hb-Aat, således at Vg kørte Vg-Ør (og Herning) og Aat til Hb, samt holdt nedbrudsreserve for Himmerland og Vb-Hr, medens Vgs nedbrudsmaskine havde Langå-Skive (A-maskine der ikke måtte køre på sidebaner).

Da man motoriserede blev motortogene kørt fra Vg og damptogene fra Vg og Hb, idet Aat blev nedlagt, - og senere kom også Rd ind i billedet.

(Fortsættelse følger)

fortsat fra omsl. 2.

KUPESNAK

Vor brevdyng vokser betragteligt og efterhånden må vi se at få omtalt og besvaret nogle af de mange breve, der ikke kræver direkte svar, men har mere alment sigte.

Adskillige læsere efterlyser "moderne" stof og "udenlandsk" stof og helst en kombination af disse to begreber. En læser tilbyder iøvrigt selv at skrive om udenlandske baner, hvis vi selv intet stof har.

Det er et meget vanskeligt problem, der rejses her, og jeg ved faktisk ikke rigtig, hvad jeg skal svare. Læserne vil utvivlsomt kunne mindes, at vi ind imellem klager over pladsmangel (og dette nummer er ingen undtagelse) for diverse af vore faste artikelserier. Disse serier omhandler hovedsagelig jernbanehistorie, der - alt andet lige - kan "tåle" at de skydes over et nummer eller to, bl.a. fordi stoffet ikke forældes. Helt det samme vil ikke være tilfældet, såfremt artiklerne skulle omhandle jernbanen af idag og dertil kommer 1) at SIGNALPOSTENS produktionstid er forholdsvis lang, at 2) udførlig omtale af moderne baner vil blive meget pladskrævende, meget mere end vi mener at kunne ofre, og at 3) disse emner bliver behandlet på forbilledlig vis af andre tidsskrifter (Vingehjulet, Jernbanen, Jernbanebladet m.fl.).

Det samme som her nævnt gælder - og måske i endnu højere grad - for emnet udenlandske baner (alene antallet af baner her er svimlende) og vort svar til læsernes efterlysning må derfor blive, at vi kun undtagelsesvis vil kunne få plads til stof om disse emner og at vi vil koncentrere os om danske baner og for disse det ikke helt så moderne.

Vi har dog bragt artikler om udenlandske baner og disse linier skrives ikke for at afskære eventuelle forfattere fra at indsende stof, men for at fortælle, at vi ikke tør love, at vi kan få plads til at bringe ret meget heraf.

En forøgelse af SIGNALPOSTENS læserskare ligger ikke alene redaktionen på sinde, adskillige læsere kommenterer i deres breve dette problem og stiller forslag til yderligere udbredelse af vort lille blad, bl.a. ved salg gennem kiosker, boghandlere og hobbyforretninger.

Vi takker for interessen og de gode forslag, som vi dog ikke mener at have råd til at gøre brug af.

Selv om Danmark er et lille land er der nemlig mange kiosker m.v., så mange, at skulle vi kontakte dem alle ville det koste en mindre formue, og dertil kommer, at selv om nogle skulle reflektere positivt, ville det ikke give ret mange penge i kassen - forhandlere skal have provision - og vi skulle forøge oplaget væsentligt for at dække de mange forhandlere, og det uden at have sikkerhed for afsætning.

Den fortsat bedste metode til flere penge i kassen er den personlige reklame som vore læsere kan gøre, og vi har også flere eksempler på, at en abonnent - ved fremvisning af bladet til kolleger på arbejdspladsen - har skaffet mange nye abonnenter.

Vi har også fået en del supplerende oplysninger til de i bladet bragte artikler. Til nedlagte baner, artiklen om Randers-Hadsund Jernbane, fortæller en læser, at DL 41 har Frichs fabr. nr. 478 og at den er solgt til HHJ, at SM 55 er ex HTJ SM, at TKVJ SM 8 og HP MS 30 ikke blev omlitreret eller ommalet på RHJ. H 8 var en Scandiavogn fra 1905, QA 101-5 var bygget af Scandia 1944 med fabr. nr. 18374-78. T 1 er bygget af Scandia i 1906. K 1 og 2 er af type DSB PU med akselafstand 3500 mm.

En anden læser har følgende bemærkninger: M 1-2 havde postrum med midtgang til førerrum og 78 pladser. M 3-4 havde ikke postrum og derfor 86 pladser. M 4 var ikke en diesel-elektrisk forhenværende MD-vogn, men en Scandia-Kieler-vogn ex OMB MH 6. HP MS 30 blev ophugget bag remisen sammen med de øvrige skinnebusser. TKVJ SM 8 var kun udlejet til RHJ. Den blev senere solgt til VLTJ og omlitreret til SM 15.

SLUTSIGNALET

Bagsidebilledet er SFJ nr. 9 taget i 1921 på Syd-fynske jernbaners værksteder. Billedet er lånt på Jernbanemuseet.

Så er det slut for denne gang. Som sædvanlig nåede ikke alt at komme med, men vi har det bedste håb om at få bedre plads i næste nummer, der påregnes afsendt i sidste halvdel af august 1971.

GOD SOMMERFERIE - og på genhør!

Holtrup

