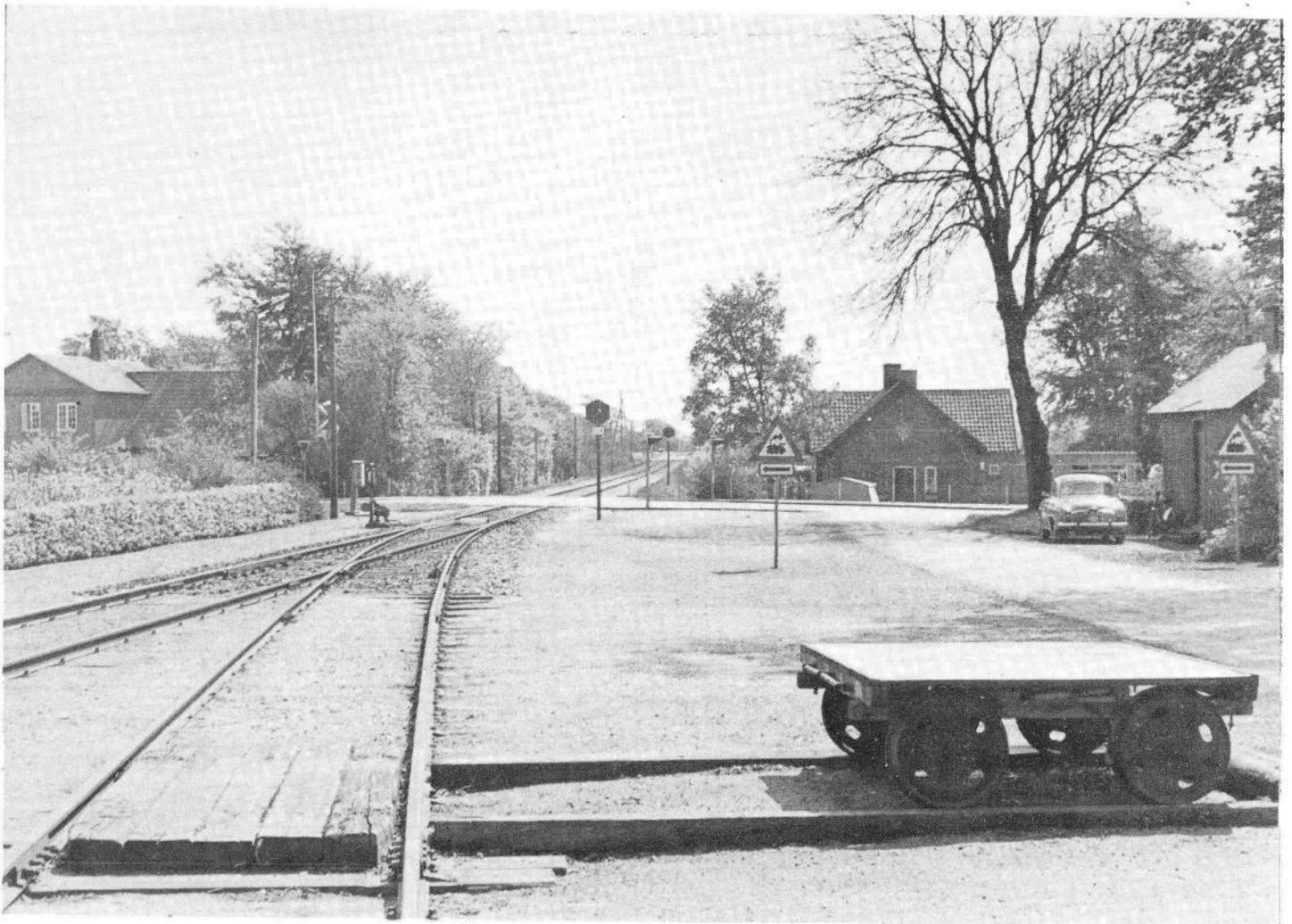
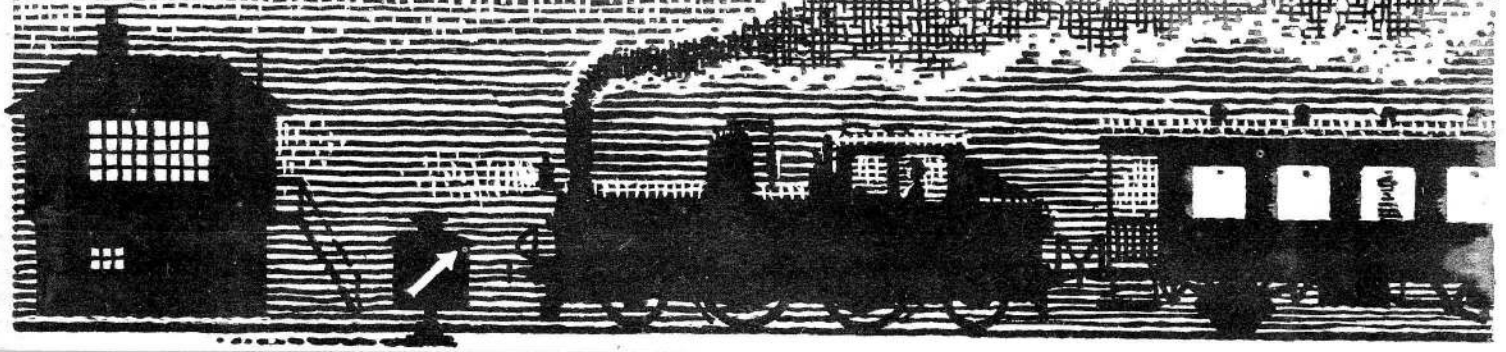


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

7. årg.

DECEMBER

1971

nr. 6

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Lagde De rigtig mærke til nummeret på dette blad? Det skulle, hvis jeg da har husket at skifte det, være nummer 6, og det betyder også, at vi nu må bede Dem om at give os en saltvandsindsprøjtning i form af fornyelse af abonnementet ved snarlig indbetaling - ved hjælp af det indlagte girokort - af de kr. 30,- som abonnementsafgiften for 8. årgang, 1972, beløber sig til.

Skulle girokortet mangle, hvad vi ikke håber, bedes De selv udfylde et almindeligt girokort med kr. 30,- og sende pengene til konto 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, eller eventuelt sende os beløbet på postanvisning eller i check.

Jeg har tidligere sagt, at vi her ved årsskiftet betragter os som værende til eksamen, og at en fornyelse af abonnementet giver os karakteren: bestået. Denne opfattelse har jeg stadig, og jeg håber meget, at vore læsere benytter bagsiden af den kupon, der tilgår os, til en tilkendegivelse om, hvad man synes om - eller ikke synes om i vort lille blad. Det hjælper os meget i planlægningen af indholdet.

Altså, kære læser: skynd Dem at tegne en aktie i 8. årgang!

I dette nummer overskrider vi langt den "kriminelle" vægtgrænse ved de 100 gram og giver vore læsere alt, hvad redaktionen har været i stand til at producere i det tidsrum, der har været til rådighed.

Nr. 5 kom - ved hjælp af et uventet mirakel fra trykkerens side - på gaden med kun et par dages forsinkelse, og da jeg har besluttet, at nr. 6 skal være ude i god tid før juletravlheden hos postvæsenet indtræder, er redaktionen af dette nummer sluttet den 20. november 1971.

På grund af denne selvpålagte frist er der nogle enkelte artikler, der ikke kom med - dels på grund af en slags tidnød og dels fordi bladet af rent ekspeditions-mæssige grunde ikke kan gøres større, end det er nu.

Desuden er der en anden, vigtig, omstændighed, der trækker en grænse: økonomien! I 7. årgang har jeg nemlig brugt så mange penge, at jeg, når nu regnskabet's time slår til nytår, må imø-

dese et underskud på ca. 1500 kr. på denne årgang, og det er vist mere end jeg kan forvente at få ind senere på salg af "gamle årgange".

Apropos: gamle årgange. Jeg må med rædsel konstatere, at såvel 5. årgang som 6. årgang rent faktisk er udsolgt i komplette sæt.

For begges vedkommende er det nr. 1 i årgangen, der er sluppet op, så skulle De tilfældigt falde over et overflødigt eksemplar af de nævnte numre, vil vi være glade for at se dem i vor brevsprække.

Det næste af vore produkter, der slipper op er jubilæumsskriftet om Skagensbanen (kr. 8,-), og derefter er Skive-Vestsalling Jernbane (kr. 6,-) og Nordbanen 100 år (kr. 3,-) i farezonen. Derimod er der indtil videre nok af fotohefterne, håndbogen, romanen (om dette, se venligst i nr. 3 for maj måned) og af heftet om DSBs S-TOG, der trods den beskedne pris, kr. 14,-, giver 5 tegninger og kort og 16 større og mindre fotos. Alle vore publikationer sendes portofrit mod forudbetaling på vor girokonto 9.47.22.

Ønsk dem til jul eller giv dem selv som gave!

BAGSIDEBILLEDET er en illustration til artikelse-rien om vore færger og viser færgehavnen på Masnedø på dagen for Storstrømsbroens indvielse i 1937 (Jernbanemuseet).

Der er mange andre emner, der ligger mig i pennen, men jeg har ikke plads til mere på denne side, hvorfor De skal slippe for mere vrøvl fra mig for denne gang.

I 1972 er udsendelsesterminerne planlagt til at være de samme som i år. Derfor håber jeg, at De, en af de sidste dage i januar 1972, vil kunne finde 8. årgang, nummer 1 i Deres postkasse. Jeg vil slutte denne årgang med at bringe en varm tak til alle vore læsere fordi de så tålmodigt har fulgt os i 1971 og ønske alle en glædelig jul og et godt nytår!

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 6

december 1971

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Fotografering af tog		174
Banegårdene i Helsingør		179
Damplokomotivet: Bremsen		185
En 1-akslet jernbanevogn		190
Betragtninger vedrørende GS		191
Danske jernbanefærger 4: Enkeltsporede dampskruefærger 2		193
En spøg		203
Danske styrevogne		210
Gerona - San Feliu de Guixols		213
Fotoarkivet		217
Vi bygger, en sporvogn		218
Nedlagte baner: Himmerlandsbanerne		221
Klubnyt		232
Tegningsarkivet	omsl.	3

Forsidebilledet: Fra Hornum station på Himmerland (Foto: EVP)

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

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

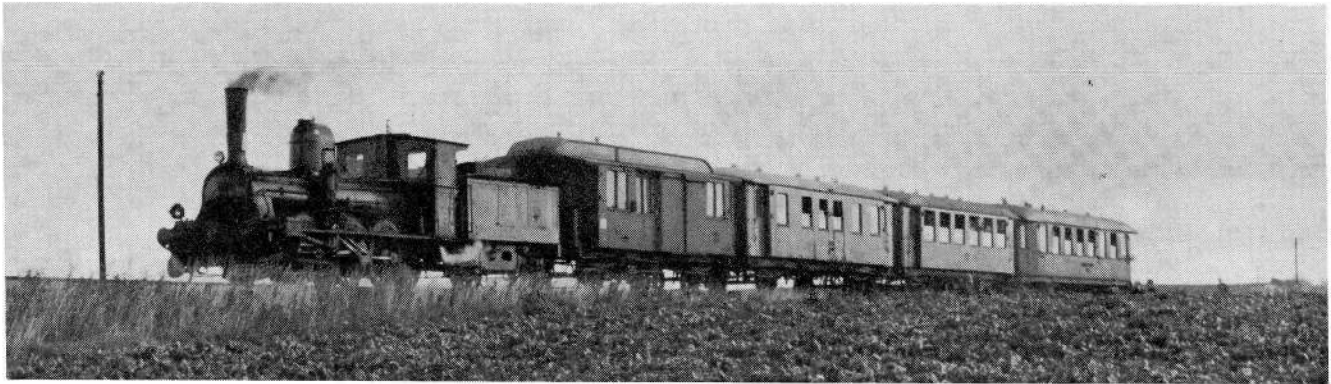
TRYK: Sven Jensen & Co.,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.
Tlf. (01) 98.29.29

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 er for såvel 7. årgang (1971) som 8. årgang (1972) 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.

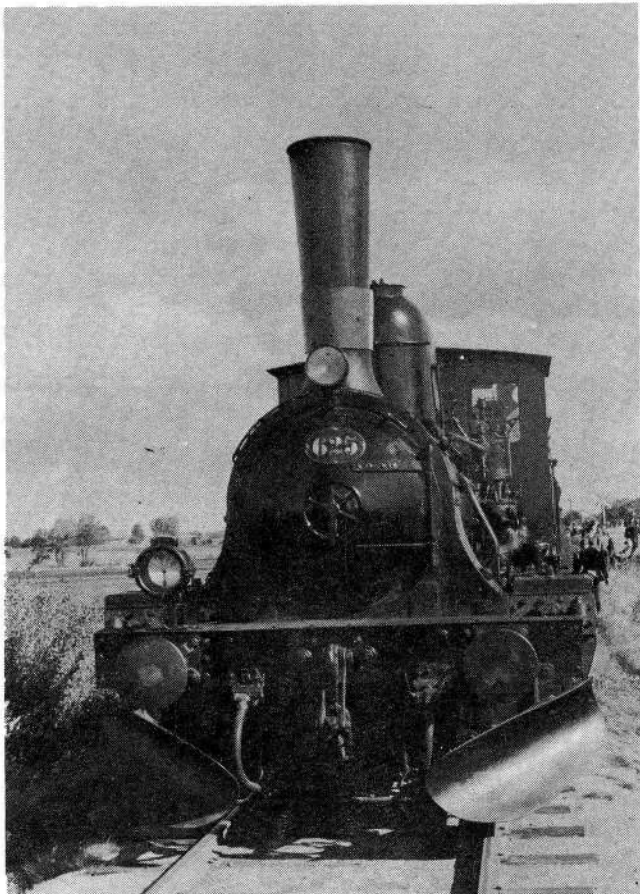
EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG
KILDEANGIVELSE.

FOTOGRAFERING AF TOG

Der har i SIGNALPOSTEN været skrevet forskelligt om den Maade, hvorpaa Fotograferingen gaaer for sig, naar der afholdes Særtogsudflugter; saavel om Deltagernes Evne til at gaa i Vejen for hverandre som om ikke-Deltageres Fotografering af Særtoget. Jeg agter ikke her at beskæftige mig med disse Sager, men vil i det følgende blot forudsætte, at man har bragt sig i en Stilling, hvor man har Mulighed for at fotografere Toget, uden iøvrigt at komme ind paa, hvorledes man binger sig i en saadan Position.



G 625 med særtog for HgJK, JS/DMJK og SP mellem Nyrup og Stenlille 21/9 1969
(1/250 sek., f 3,3, 50 mm optik, Isopan FF (15°DIN))



De gængse Formater for Negativer og Lysbilleder er meget upraktiske til Billeder af Tog. Det samme gælder for Formaterne paa Fotopapir, men hvis man nænner at klippe i Papiret eller maaske endog køber Papiret i Rulleform, kan Problemet løses, og man kan da faa nogle nydelige Billeder, der især i større Formater er meget dekorative. Dersom man fortrinsvis fotograferer Lysbilleder, eller hvis man ikke nænner at klippe i Fotopapiret, kan man, som nedenstaaende Billede viser, alligevel opnaa en god Udnyttelse af Formatet, blot man fotograferer Toget fra en anden Vinkel. Denne Synsvinkel kan dog ikke anbefales, med mindre man har Vished for, at Toget holder stille.

Ved Fotografering af Tog fra Siden er det ganske vist ikke livsvigtigt, at Toget holder stille, men paa den anden Side er det ofte uhensigtsmæssigt, hvis det kører for hurtigt, da man saa ikke altid kan faa et skarpt Billede.

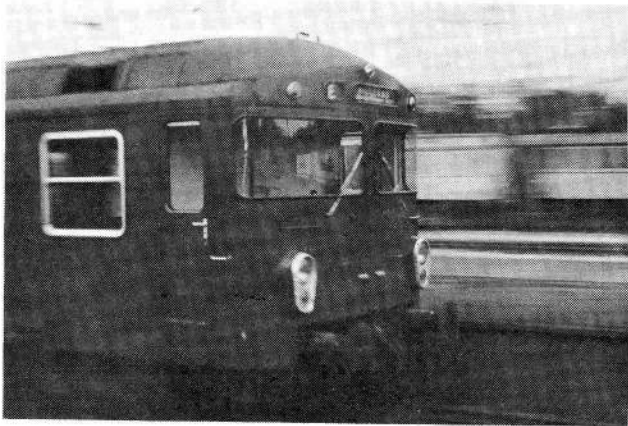
Hvis det paa Grund af Lysforholdene eller Kameraets Konstruktion ikke er muligt at benytte en tilstrækkelig kort Lukkertid (1/500 eller helst 1/1000 Sek.), vil man paa Billedet kunne se, at

G 625 på ovennævnte tur ved Vedde
(1/125 sek., f 5,6, 50 mm, Isopan FF)



Tog 390 på vej gennem Holsted 30/3 1968
(1/60 sek, f 2,8, 50 mm, Isopan FF)

Toget har bevæget sig. Hvis det er Lysforholdene, der har Skylden, kan Situationen maaske reddes ved at anvende en hurtigere Film, men man faaer til Gengæld mere kornede Billeder, saa det er ikke en ubetinget Fordel. En anden Maade at omgaa Problemet paa, er at følge med i Bevægelsen, saa Toget bliver skarpt og Baggrunden uskarp. Hvis man behersker denne Teknik, kan man faa nogle fremragende Billeder, der giver et tydeligt Indtryk af Fart, men det kan godt i Begyndelsen være vanskeligt at følge med i en Bevægelse, naar man er vant til, at den vigtigste fotografiske Grundregel er, at man altid skal holde Kameraet helt stille, medens man fotograferer.



Tog 70141 i Gentofte, 7/11 1971
(1/30 sek, f 4, 50 mm, Isopan FF)

De fleste Jærnbane-fotografers foretrukne Emne er Damplokomotiver, hvilket man fra et rent fototeknisk Synspunkt godt kan beklage, idet langt de fleste Damplokomotiver er sorte, samtidig med at Hjulsæt, Gangtøj og Styring ofte henligger i Skygge under en Fodplade. Ved Fotogra-

fering af Damplokomotiver i klar Sol, er der derfor ofte langt større Kontraster i Motivet, end Filmen kan gengive, hvorfor man enten faaer et Billede, hvor Lokomotivet blot ligner en sort Klat, eller et, hvor Baggrunden er alt for lys.



E 978 ved Mdt Gb, 20/4 1964
(1/125 sek, f 11, 50 mm, Isopan F (22° DIN))

Hvis man vil have Billeder med mere naturlig Kontrast, maa man derfor vælge Lejligheder, hvor Lyset ikke er saa skarpt, men saa er Lyset ogsaa ofte saa meget svagere, at man alligevel har vanskeligt ved at faa et Billede, hvor der er Detailler i Lokomotivet.

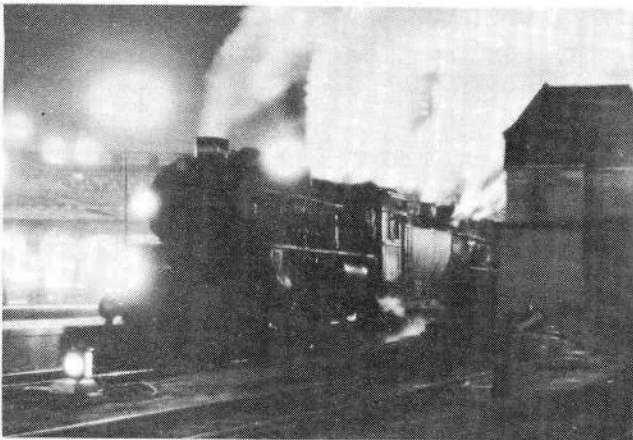
Hvis Lyset er meget svagt, kan man gaa over til at bruge Blitz, men denne Mulighed vil jeg i Almindelighed fraraade, idet én af Forudsætningerne for vellykkede Blitzbilleder er, at alle Motivets Dele befinder sig i tilnærmelsesvis samme Afstand fra Lampen. Hvis man fotograferer med Blitz, maa man endvidere huske paa, at dennes Ledetal er beregnet under forudsætning af, at den anvendes i et Lokale, hvis Vægge, Loft og Gulv reflekterer Lyset. Ved udendørs Brug af Blitzen kan man kun regne med et Ledetal, der er omkring det halve af det opgivne Ledetal.

I Stedet foretrækker jeg at anvende en meget hurtig Film ved det for Haanden værende Lys. Man kan faa Film med Følsomheder helt op til 40° DIN, hvormed man kan tage Øjebliksbilleder paa ialt Fald nogenlunde godt oplyste Stationer. Maaling af Belysningen paa saadanne Steder kræver en meget følsom Belysningsmaaler, men heldigvis er en nøjagtig Maaling af Lyset ikke saa paakrævet, idet en vis Overeksponering blot giver flere Detailler i de mørke Omraader, medens der ifølge Sagens Natur ingen Detailler findes i Højlysene. Man kan derfor ofte opnaa et hæderligt Resultat ved at bruge 1/30 Sekund og største Blænde.



S 730 med tog 675 på Kh, 18/4 1965 kl. 21.08
((1/8 sek, f 2,8, 50 mm, Isopan Record
36° DIN)

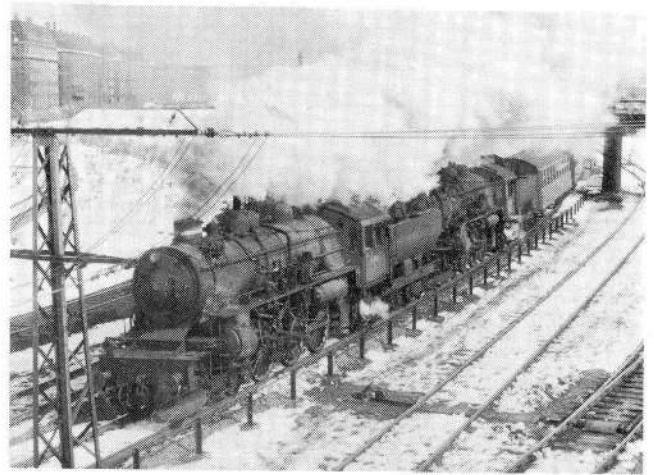
Billeder tagne paa saa hurtige Film bliver nødvendigvis meget kornede, som det muligvis kan ses paa Illustrationen herover. Saafremt man vil undgaa det, kan man anvende en middelhurtig Film og en længere Lukkertid. Man kan saa kun fotografere stillestaaende Emner, men kan til Gengæld opnaa ganske pæne Resultater, hvis man bruger Stativ.



E 978 og 987 med tog 85, Kh, 23/12 1964 kl.
20,40 (1/2 sek, f 2,8, 50 mm, FP3 (28° DIN)

Ogsaa i Snevejr kan man faa interessante Billeder, men atter er der visse Problemer med de store Kontraster. Snevejsbilleder bør endvidere saa vidt muligt altid optages i Solskin, idet Sneen ellers let blot bliver et stort, hvidt Omraade uden nogen Form for Detailler.

Hvis man skal fotografere Modeljærnbaner, har man tre Muligheder: Man kan bruge Blitz, man kan bruge en hurtig Film, eller man kan tage Billederne paa Tid paa en almindelig Film. Ved Blitzbilleder er det som tidligere nævnt van-



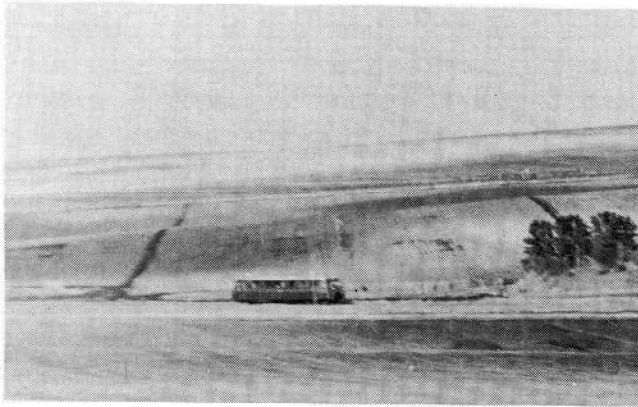
E 983 og 987, tog 7149, Enghave, 16/4 1966
(1/500 sek, f 5,6, 50 mm, Isopan F)

skeligt at opnaa en ensartet oplysning af For- og Baggrunden, og ved meget hurtige Film faaer man meget store Korn i Billederne, saa jeg vil anbefale den tredje Løsning, især da man ved Modelbaner normalt har Mulighed for at "stille op til Fotografering". Man kan saa selv bestemme, om det skal være Solskin eller Graavejr, og man kan endog lægge Lyset saa lavt, at man kan oplyse Hjul og Undervogne. I saa Fald skal man dog være opmærksom paa, at man risikerer kedelige Skygger, hvis der er en Væg tæt bag Modellen, saa en saadan Væg maa eventuelt oplyses særskilt.

Medens man ved Fotografering af Tog i Virkeligheden oftest maa lade Optagelsesstandpunktet bestemme af ydre Forhold, er man i Almindelighed ved Modelbaner frit stillet, idet man kan køre Modellen hen til det Sted paa Anlægget, hvor den gør sig bedst, og derefter udvælge det bedst mulige Optagelsesstandpunkt, idet man stadig har Mulighed for at flytte Modellen, hvis den ikke tager sig tilstrækkelig godt ud fra det valgte Punkt. Derefter kan man tilpasse Belysningen og paa andre Maader gøre klar til Optagelse. For Exempel er det ofte muligt at fjerne forstyrrende Ting saasom Master og Træer, og det er ofte hensigtsmæssigt at overdække malede Kulisser med et ensfarvet Dække, hvis man ikke ser dem under en næsten ret Vinkel, da de ellers bringer Uorden i Perspektivet.

Modelbanebilleder tages oftest lidt ovenfra og fra en vis Afstand, da det er den letteste Maade at komme til paa. Man kan saa have et Stativ staaende paa Gulvet ved Siden af Anlægget, og man kommer ikke tættere paa, end at de fleste Fotografiapparaters Afstandsindstilling kan klare det. Paa de korte Afstande, der trods alt bliver

Tale om, er Dybdeskarpheden meget lille, og man er derfor nødt til at blænde godt ned. Ved at tage Billedet nogenlunde vinkelret paa Toget, kan man yderligere mindske Behovet for Dybdeskarphed, men til Gengæld bliver Billedet ogsaa noget kedeligt.



Tog 370 mellem Komdrup og Kongerslev,
23/3 1969 kl. 15,00.
(1/250 sek, f 4, 135 mm, Isopan FF)

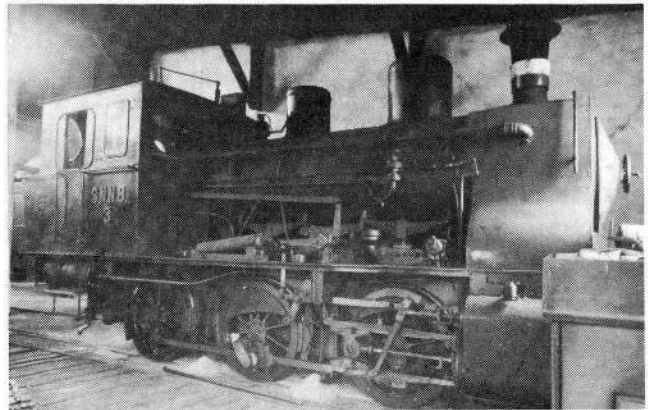
Hvis man i Stedet for at stille Kameraet paa Stativ, stiller det paa en Cigarkasse, paa et Brædt eller direkte paa Sporet, faaer man et Perspektiv der er langt mere naturligt, men til Gengæld bliver saa Opstillingen ret vakkelvorn, saa man ikke alene er nødt til at bruge Traadudløser, men ogsaa maa sørge for, at der ikke under Optagelsen trampes haardt i Gulvet eller kører en Sporvogn forbi udenfor. Hvis man raader over et Fotografiapparat med udskiftelig optik, kan man ydermere komme nogenlunde udenom Problemet med den beskedne Dybdeskarphed. Denne forøges nemlig væsentligt, hvis man anvender et Vidvinkelobjektiv, men saa faaer man naturligvis samtidig noget mere med paa Billedet, saa man er nødt til at udsnitsforstørre dette. Paa denne Maa- de kommer man samtidig nogenlunde tilbage til det Perspektiv, der svarer til Normalobjektivet. Hvis man har Mulighed for at skifte Objektiver, faaer man altid de bedste Modelbanebilleder ved at udsnitsforstørre fra et Negativ, der er optaget med et Objektiv, hvis Brændvidde er "lidt for kort". Man skal saa ganske vist forstørre lidt mere, hvorved Kornene bliver større, men blot man bruger en nogenlunde langsom Film, skal man forstørre endda meget kraftigt, før Kornene bliver noget Problem.

Ogsaa ved Fotografering af virkelige Baner kan man have Brug for et Vidvinkelobjektiv. Især er det ofte svært, hvis man ønsker at fotografere

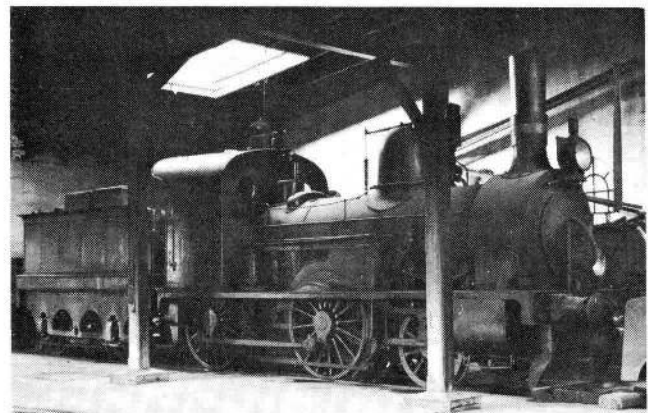


Fra DMJKs anlæg på Nørrebro st.
(120 sek, f 16, 30 mm, Isopan FF)

et Lokomotiv, der staaer i en Remise, at opnaa den fornødne Afstand, og man kan da benytte Vidvinkelobjektiv for at faa det hele med. Man maa dog i saa Fald være opmærksom paa, at man faaer et meget usædvanligt og for de fleste "unaturligt" Perspektiv.



SNNB 3 i Tølløse, 5/2 1967 kl. 10,48
(8 sek, f 8, 24 mm, Isopan F)



B 45 i Ryomgaard, 29/8 1965, kl. 13,00
(15 sek, f 8, 50 mm, Isopan FF)



Vue fra Brig, 16/7 1969
(1/200 sek, f 4, 50 mm, Isopan FF)

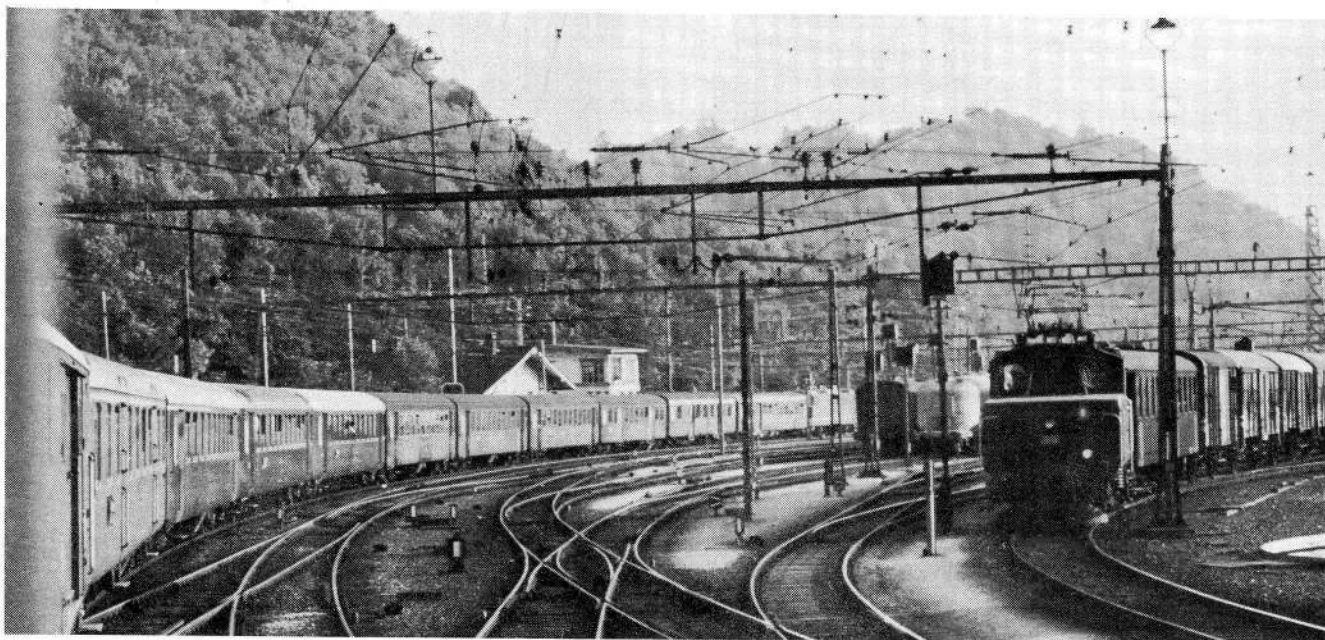
Hvis man derimod kan faa Plads nok i en Remise-kan man opnaa nogle overordentligt fremragende Billeder, hvis man giver sig den Tid, det tager. Billedet herunder brugte jeg saaledes ca. 3 Timer paa, idet Exponeringstiden var 15 Sekunder, og det meste af den øvrige Tid var Ventetid paa næste afgaaende Tog. Ryomgaard er jo ingen stor By, og Søndag lige over Middag er den nærmest uddød.

Normalt er det en Forudsætning for at fotografere et Tog, at man ikke er inde i det. I visse Tilfælde kan man dog opnaa kønne Billeder ved at

holde Fotografiapparatet ud af Vinduet og fotografere paa langs af Toget, som nedenstaaende Billeder, der er taget af Niels G. Carlsen, viser.

Medens dette Billede nok er dekorativt, men ikke viser meget om Toget som saadan, vil jeg slutte af med at vise, at det ogsaa kan lade sig gøre at tage Billeder, hvor man virkelig kan overskue Toget, fra Toget, blot man tager Plads i Togets bageste Ende og vælger en tilstrækkelig kurvet Banestrækning, altsaa helst én, der ligger i en Bjærgegn.

O. Buskgaard



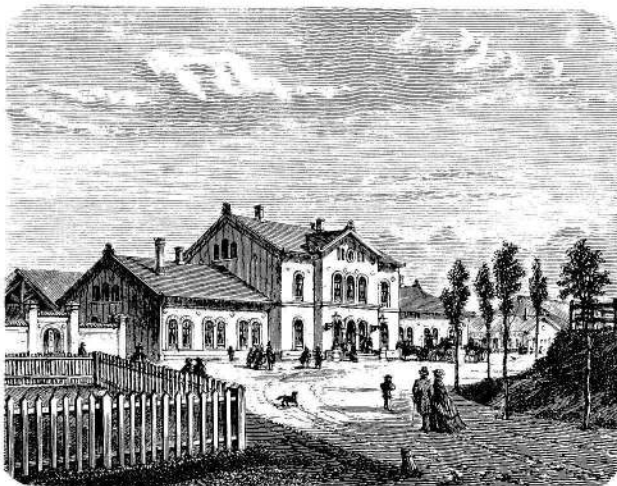
Tog 638 under indkørsel til Oltén, 21/7 1969 kl. 18,31
(1/250 sek, f 4, 50 mm, Isopan FF)

Banegårdene i Helsingør

Midt i Helsingør ligger en gade, der hedder "Trækbanen". Går man et stykke op ad gaden ser man en bygning, der umiskendelig minder om en jernbanestation af den gamle type som man kan møde den overalt i landet endnu, f.eks. i Skanderborg, Ringkøbing, Varde, Silkeborg, Holbæk og flere andre steder. Ganske vist står der uden på bygningen "Børnegården", men går man om på den anden side af bygningen, bliver man endnu mere sikker på, at det må være en gammel jernbanestation man står ved, for perronen findes endnu, selv om den nu er camoufleret med karussel og andet børnelegetøj, og der, hvor sporet skulle have været, er der en stor sandkasse.

Det har virkelig været en banegård, nemlig Helsingørs første. Denne banegård blev indviet samtidig med Nordbanens åbning den 8. juni 1864.

Som sædvanlig når der skulle anlægges en jernbane havde der været en farlig masse vrøvl og sådan var det også med hensyn til Nordbanen. I Helsingør var stemningen hos de fleste imod, idet man mente det ville skade byens handel, hvis banen blev anlagt, således forstået, at København ville løbe med hele profitten. Men banen kom og blev til gavn for Helsingør. Dog blev man meget hurtig klar over, at banegårdens beliggenhed var alle tiders misforståelse, fordi forbindelsen med havnen var meget dårlig, og havnen var dog byens vigtigste aktiv, og derfor også af stor betydning for banen.



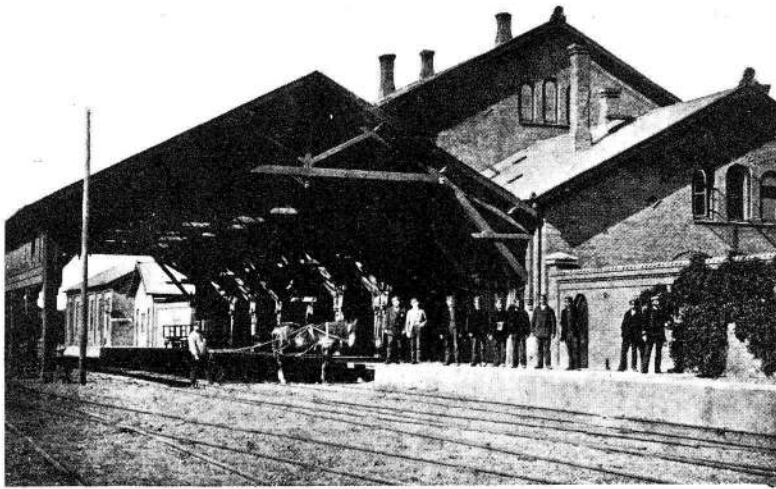
Banegården ved Helsingør.

Når man kom med tog fra København var det sidste stykke vej før man holdt ved perronen i Helsingør godt ned ad bakke. Dette bevirkede flere gange at togene ikke kunne standse på rette sted, men fortsatte forbi stationen og endte ved drejeskiven eller på den anden side af den, med dertil hørende ublide stop, og tit med havari til følge.

En juleaften gik det engang helt galt. Man havde på denne hellige aften den skik eller uskik som man nu vil, at personalet, såvel i toget som på maskinen, på stationerne blev beværtet med kage, hvad der jo ikke var noget galt i, men da der til kagen blev serveret punch, der nogen steder var temmelig kras, var det jo ikke så heldigt. Dette traktement tog jo nogen tid, med det resultat, at man for at holde køreplanen så nogenlunde, forcerede farten i sådan en grad, at man skulle tro, at en vis mand var i hælene på toget, og det var jo heller ikke så godt!

Den juleaften jeg før nævnte adskilte sig ikke fra de andre med hensyn til punch og kage, og da aftentoget fra København rullede ind på Helsingør banegård ad den stejle indkørsel, fortsatte toget forbi stationen med god fart, og endte først på den anden side af drejeskiven, men da var lokomotivet og flere vogne afsporede. Trods den hellige aften var det ikke blide ord, der lød fra den tilkaldte banemester og hans folk, der i stedet for en hyggelig juleaften i familiens skød nu måtte bruge aftenen og natten til at få lokomotiv og vogne på ret køl igen. Lokomotivføreren, der flere gange før havde været uheldig - dog ikke i Helsingør - blev forflyttet fra Nordbanen til Klampenborgbanen, hvor utroligt det end lyder, når man tager i betragtning, at der her var en langt større trafik og mange flere rejsende med dertil hørende større agtpågivenhed end på Nordbanen.

Det kunne også være galt nok, når toget skulle fra Helsingør og sporet var fedtet eller glat. Så lod man ved afgang toget rykke ud til drejeskiven for at det kunne få et godt tilløb, og så gik man frem med røg og damp, så man under perrontaget ikke kunne se en hånd frem for sig på grund af osen. Som det var så almindeligt dengang, havde man lavet en toghal, der spændte over 2 spor, så de rejsende og godset kunne komme tørt i hus, når det regnede. I forbindelse med drejeskiven var der en remise med plads til



Helsingør 1. banegård, nu "Børnegården" (Helsingør bymuseum).

4 lokomotiver og selvfølgelig var der også et pakhus.

Som jeg før nævnte blev man meget hurtigt klar over stationens fejle beliggenhed langt fra havnen. Navnet Trækbanen minder om forbindelsen til havnen. Ved hjælp af en hest trak man godsvognene til og fra stationen. For det første var hesten den tids rangermaskine, men for det andet var kurverne så små, at det simpelthen var umuligt at lade et lokomotiv befære strækningen. Hertil kom desuden den gene, at man ad den ret stejle strækning ned til havnen rundt om nordsiden af byen i allerhøjeste grad var til gene for trafikken.

Så galt var det, at efter et forholdsvis mindre uheld skred politiet ind i vinteren 1887 og standsede trafikken med godsvognene indtil føret blev sådan, at hesten kunne stå fast på benene igen, vel sagtens for at forhindre et større uheld; en løsreven godsvogn ned igennem byen var jo heller ingen spøg og det ville man ikke udsætte sig for. Men sådanne forholdsregler gavnede just heller ikke godsforbindelsen med Sverige.

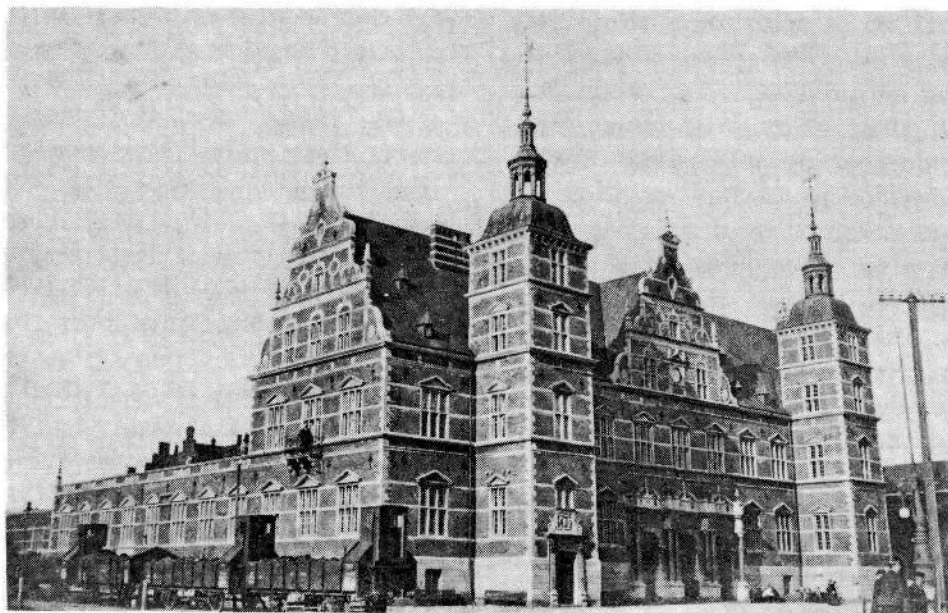
En anden ting, der var meget uheldig, var at det var umuligt at udvide stationen. Pladsen var stærkt afgrænset af diverse virksomheder og huse mod øst og vest. Mod nord var der en ret høj dæmning og mod syd var der landevejen, hvis trafik forøvrigt ustandseligt blev generet af rangerende tog. Man brugte togmaskinerne til rangering mellem deres normale løb, og at det var nødvendigt at rangere ud over vejen forstår man bedre, når man hører, at stationen kun var godt 450 m lang.

Højest sandsynlig var man nok i mange år kommet til at døje med de snævre forhold, hvis ikke ønsket om at åbne en dampfærgeforbindelse blev stærkere og stærkere. Nok skulle de rej-

sende, der skulle videre til Sverige, enten gå ned igennem byen til havnen eller leje en hestedroske, den slags småting plejede man dengang ikke at tage så tungt på fra banernes side, men turen ned gennem byen med godsvognene, deres omlæsning og toldbehandling tog så lang tid, at man efterhånden som trafikken steg blev klar over, at den eneste udvej for at skaffe sig af med alle disse gener, var at åbne en dampfærgeforbindelse og derved også spare omlæsning fra båd til jernbane i Hålsingborg. Som en kuriositet kan det nævnes, at turen over sundet med den tids skibe kun tog 20 minutter, hvis vejret da ikke var alt for slemt.

Samtidig begyndte planerne om en kystbane også at tage mere form, så man undgik den noget længere tur over Hillerød. Men for at gøre en lang sag kort: regeringen ønskede en ny station, nemlig der, hvor den nuværende stadig ligger, af hensyn til trafikken med Sverige. Det bør måske også nævnes, at enkelte ønskede en ny station nord for byen, både af hensyn til besejlingsforholdene til havnen, som man mente ville blive besværliggjort af færgerne, men også fordi nogle fiskere og et bådebyggeri ville blive afskåret fra vandet. Regeringen var dog den stærkeste, ihvertfald var dens argumenter for den nye stations beliggenhed og den ønskede færgeforbindelse med dampfærger så skudsikre, at planerne gik igennem sådan som man ønskede det på højeste sted.

Det var statsbanernes arkitekt Christian Holsøe, der lavede tegningerne til den her i landet meget særprægede stationsbygning i renæssancestil, en stilart, som netop i denne periode igen var blevet meget populær. Da Holsøe på dette tidspunkt næsten var blind, blev den senere overarkitekt ved statsbanerne, Wenck, Holsøes medhjælper, og han har præget bygningen stærkt.



Hovedbygningen blev opført i røde mursten med sandstensornamenter som det bør, når det skal være renæssancestil, i to fløje i en ret vinkel. Facaden ud mod havnen er prydet med en rigt dekoreret portal og et stort gavlfelt samt to tårne, der virker lidt klejne; de burde af hensyn til helheden have været både højere og kraftigere, men det kan vi jo ikke ændre i dag. Taget har en meget høj og stejl rejsning og er prydet med mange små kviste, hvilket også sidefløjen har.

Men ikke alle var tilfredse med banegården. I en avis fra den tid finder man bygningen attrapeller kulisseagtig, idet den ude fra ser stor og omfangsrig ud, men er man først kommet ind i den, viser hovedfløjene sig at være af ringe dybde, og den lange sidefløj ud mod havet bliver kun til en skærmende mur for en åben ankomstperron. Udenlandske jernbanemænd, som kom til Helsingør, synes ligesom danskerne, at bygningen udefra virker meget smuk, men trods det, at der er ofret meget på at gøre det indrettiltalende og smukt kan det ikke afhjælpe, at den – som jernbanestation betragtet – er upraktisk indrettet.

Dette forhold har tiden dog bødet på, for de indendørs lokaliteter har senere mistet noget af den betydning for de rejsende som var nødvendige dengang da bygningen blev opført.

Lad os se lidt nærmere på det indre. Forhallen er et temmelig stort rum, der går igennem to etager. Havnepladsen foran stationen ligger nemlig en etage dybere end perronerne, og for at komme op til dem har man opført en smuk dobbeltrappe med marmortrin og mosaikgulve i hallens bagende. Loftet er af træ, inddelt i kassetter og i renæssancestil med rige farver og forgyldning. I første sals højde er der desuden et

omløbende galleri. Selvfølgelig blev der også indrettet ventesale og restauration, og man anvendte også her stor omhu på at gøre indretningen så smuk som mulig. Oprindeligt indrettede man en meget smuk og fornem kongelig ventesal, der hvor Sundkroen nu har lokaler, men efterhånden som bilerne blev mere og mere dominerende også indenfor Kongehuset, var afbenyttelsen af denne ventesal lig nul, og man flyttede derfor disse lokaliteter, og indrettede en mindre ventesal i den sydlige ende af sidebygningen ud mod vandet – men det vender vi tilbage til.

Da man anlagde den nye station med det tilhørende jernbaneareal måtte man anlægge en ny strandvej, delvis på opfyldning, som via en bro blev sat i forbindelse med den gamle strandvej. Herved fik man et ret stort areal til anvendelse for banen. Men dette areal blev ikke fuldt udnyttet, da trafikken endnu ikke var særlig stor.

Man behøvede derfor kun en lille remise, der sammen med et vandtårn opførtes ude ved det sted, hvor strandvejen var blevet forlagt. Man havde oprindeligt kun to perroner, en for ankomende tog og en for afgående tog, men desuden anlagde man et mellemspor og en mindre perron, kun beregnet for bagage.

Men så åbnedes Kystbanen den 2. august 1897, og man tog fat på ændring og tilføjelser af anlæggene. Der blev opført en stor lokomotivremise i vifteform, næsten helt ude ved vandet, og da Kystbanen havde dobbeltspor fra Snekkersten til Helsingør anlagde man en ny midterperron beregnet for både ankomende og afgående tog.

På grund af den frygtelige ulykke ved Gentofte 3 uger i forvejen foregik åbningen af Kystbanen uden særlig højtidelighed. Dagen før åb-

ningen havde man sendt et prøvetog til Helsingør med bl.a. generaldirektøren som passager og maskinmester Busse på maskinen. Denne tur kom til at give genlyd i pressen, i en sådan grad, at man på det nærmeste helt glemte sagens kerne, Kystbanens indvielse. Da prøvetoget var kommet et stykke nordpå gik lokomotivet i stå på grund af dampmangel, og man blev derfor godt forsinket. Efter at man så havde fået samlet damp og var kommet igang igen, kørte man ind på Snekersten station for stop med det resultat, at et sporskifte blev sprængt. 5-6 minutter efter kom så det Nordbanetog, der havde fået indkørsels-signal.

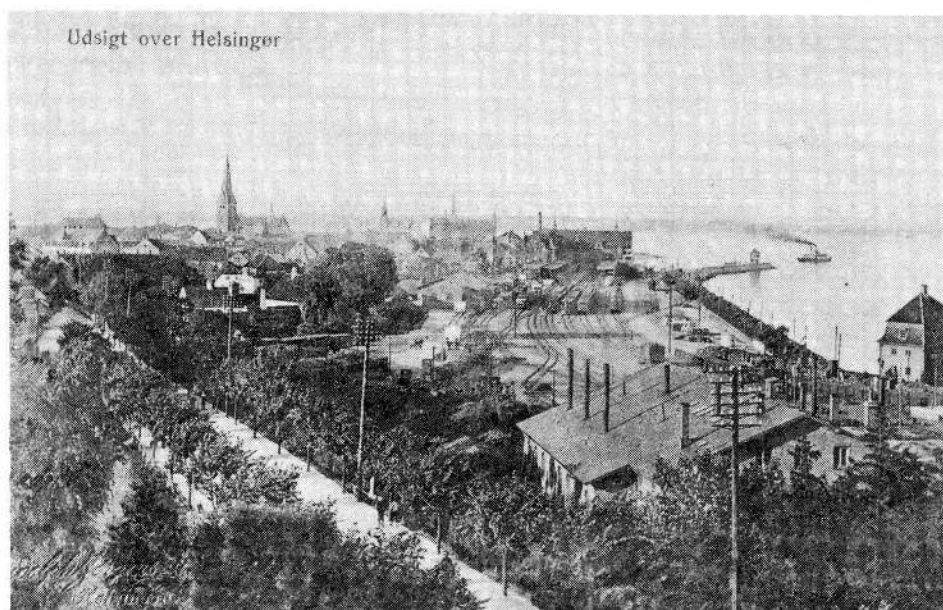
Pressen var ikke sen til at bruge dette uheld som forsidestof og sætte det i relation til uheldet i Gentofte. Generaldirektøren erklærede hertil, at der ikke havde været nogen fare for sammenstød, men et af dagbladene fandt ikke denne redegørelse for tilstrækkelig og krævede yderligere forklaring, og så faldt der i den anledning følgende berømte bemærkning fra en af statsbanernes ledere: "Generaldirektoratet ønsker ikke at dementere i detaljer!".

På selve indvielsesdagen kørte der et tog med særlig indbudte gæster, ministre, statsbanernes ledere m.fl. til Helsingør, hvor der blev indtaget en frokost, men pressen var ikke med hverken i toget eller til frokosten.

Man fik en mængde nyt materiel til Kystbanen, især personvogne - hvoriblandt de 2-etages vogne - samt O-maskinerne. Kort tid efter at Kystbanen var åbnet var et Kystbanetog med 2-etages vogne kommet til Helsingør, men til personalets og det tilstedeværende publikums undren kom der ikke nogen rejsende ud af kupeerne

fra den nederste afdeling af vognene, selvom man havde indtrykket af, at de rejsende gjorde deres bedste for at komme ud. Det viste sig nu, da man havde fået undersøgt sagen nærmere, at østre perron var så høj, at dørene ikke kunne åbnes - det kunne kun lade sig gøre fra den lavere midterperron.

I tidens løb er trafikken til og fra Helsingør stedet betydeligt i takt med den forøgede trafik med Sverige via Hålsingborg, både med hensyn til jernbanevogne og senere også biler, men også Hornbækbanen har haft en lille andel i den forøgede trafikmængde. I 1892 efter at den nye station var åbnet, havde man daglig i sommerperioden 8 togpar, men da Kystbanen åbnede steg tallet til 14 par (7 ad Kystbanen og 7 ad Nordbanen), i 1939 havde man 41 togpar, heraf 17 motortog fra Hillerød, og i dag er antallet godt 60 togpar daglig. Disse tal viser klart hvilken kolossal trafikmæssig udvikling, der er sket igennem årene, hvilket også havde til årsag, at man i udpræget grad manglede plads til al den trafik. Man fik en ny remise - den der endnu findes - og alle steder, hvor der var mulighed for det, prøvede man på at indvinde ny plads. Men igen havde man låst sig inde, da man anlagde kystvejen langs med Øresund. Det viste sig også, at man efterhånden havde ikke så lidt besvær med godsvognene, idet man simpelthen måtte sætte vognene ind i godstogene i den orden, man havde fået dem fra Hålsingborg, og så lade Lersøen og Godsbanegården foretage sorteringen af vognene. Dette var selvfølgelig ikke noget, der fremmede muligheden for at tage konkurrencen op med lastbilerne og slet ikke, når man samtidig måtte regulere tilførslen af godsvogne til Helsingør for



at det hele ikke skulle ende i kaos.

Alt dette tog tid, og da tid koster penge - i dette tilfælde andda mange penge, blev man efterhånden klar over, at man måtte gå radikalt til værks for at klare forholdene. Det var også en stor gene deroppe, at de nødvendige rangerbevægelser fra depotsporet til vejning af vognene og opstilling på afgangssporene bevirkede, at man måtte krydse alle stationens hovedspor, hvilket ikke kunne undgå at virke stærkt generende på trafikken.

Hertil kom, at det daværende sikringsanlæg efterhånden også var håbløst forældet. Man havde 2 signalposter, en i nord og en i den sydlige ende, hvorfra man kunne aflåse sporskifterne, men ikke betjene dem, og hvorfra man også foretog signalgivningen for ankommende og afgående tog. Denne signalgivning blev foretaget efter at kommandoposten havde frigivet de nødvendige signaler. Kommandoposten havde til huse i hovedbygningen, nærmere betegnet i stationskontoret. Det kunne vel ikke undgås, at man havde rangeruheld deroppe. S 722 gik i smeltegryden efter et uheld i 1961, men det var ikke den eneste maskine, uheldet var ude efter.

Fredag den 12. august 1955 blev et vendepunkt i stationens historie. Der udbrød nemlig denne dag brand i den gamle remise. Den blev så stærkt ødelagt, at det ikke kunne betale sig at genopføre den. Man fandt nemlig ud af, at der kunne opnås store fordele ved at benytte det tidligere remiseareal i forbindelse med den modernisering af stationen, man nu var ved at beslutte sig til og som ville komme til at koste ca. 3,5 mill. kroner. Moderniseringen gik ud på at ændre sporanlægget radikalt. Man oprettede spor

13 og 14 som to nye godstogsspor, og der blev også plads til en lille rangerrist, hvilket gav mulighed for at dele vognene i tre grupper, altså en grovsortering af godsvognene. Sporene 1, 2 og 3 - de gamle spor ved perronerne - bruges nu kun til persontogene og de kan alle bruges til både ankommende og afgående tog.

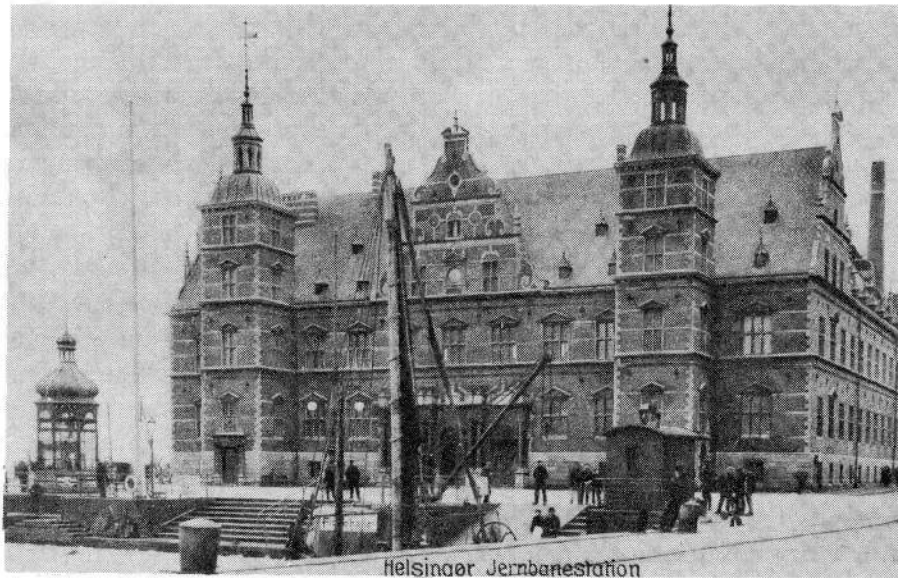
Samtidig benyttede man lejligheden til at rette persontogvejene ud og til at forbedre kurven i forbindelse med færgeleje 2, så det blev nemmere at rangere de lange vogne. Dette sidste skete dog på bekostning af et hjørne af Sundkroen. Da mange af sporskifterne var helt nedslidte, benyttede man også lejligheden til at udskifte disse i forbindelse med de før nævnte udretninger af kurverne. Det gamle Siemens & Halskeapparat kunne man også sige farvel til, da der blev bygget et helt nyt signalsystem op i forbindelse med bygningen af en ny signalpost, der blev centralpost, så de to gamle signalposter og kommandoposten bortfaldt.

Men også hovedbygningen fik del i moderniseringen. Billetkontorerne fik en tiltrængt make-up, jernbanerestaurationsen blev flyttet over til Sundkroen i østre fløj, medens alle stationskontorerne hovedsageligt blev samlet i den vestre fløj.

Kongeventesalen fik dog lov til at blive liggende til 1959. Efter mange skrivelser frem og tilbage mellem de bestemmende myndigheder fandt man ud af, at den var blevet helt overflødig, og det blev besluttet at nedlægge den. I en kortere periode fik jernbanerestaurationsen til huse her indtil dens rigtige lokaler var blevet gjort klar. Kongeventesalen fremtrådte som ny, det kunne man se på gulvene af egeparket. Alt i



Fra Helsingør 28/10 1956. På pladsen står D 825, D 829 og MO 1815. I baggrunden den delvis nedbrændte remise.



Helsingør Jernbanestation

alt havde den kun været i brug i 30-40 timer i sin lange levetid. Loft og vægge var meget smukt udførte og inventaret, der var så godt som nyt, bestod af et stort egetræsbord og 8 skindbetrukne stole med forgyldte kroner på de høje rygge. Disse møbler blev bevaret og endte ikke som så mange andre gamle ventesales inventar på bålet. Det blev besluttet at maskinafdelingen skulle overtage disse herligheder, hvor de skulle bruges i denne afdelings mødelokale. Men hvem der skulle sidde i kongens og dronningens stole melder historien ikke noget om - det kunne ellers være interessant at få dette at vide i disse demokratiske tider, idet disse stole er rigere udstyret end de andre. Der er nu indrettet opholdsstue for færgernes officerer samt et oplagsrum i disse tidligere så ærværdige lokaler.

I 1968 blev et nyt træk føjet til Helsingør banegårds fysiognomi, idet en ny opmarchplads for biler i det store og hele var klar til brug - tilvejebragt ved opfyldning af sand ud i Øresund. Herved blev det også gjort muligt at anlægge 4 nye jernbanespor langs østsiden af stationen, men man startede med foreløbig at anlægge 3 nye sorteringsspor i sydenden af stationen. Alt dette er foreløbig så nyt, at det falder lidt uden for det historiske, det kan vist bedre betale sig en sommerdag at tage til Helsingør og se lidt på forholdene og så afslutte dagen med en tur med Helsingør Jernbaneklubs veteranog, for så får man også lidt lokomotivrøg i lungerne - til afløsning af dieselosen på Helsingør banegård.

J.G.



Snekkertsten Station

DAMPLOKOMOTIVET BREMSER

Ja, så fik vi efterhånden lokomotivet til at køre. Senere skal vi høre om hvordan man forbereder en tur med opfyring og smøring og om selve kørslen med fyring og regulering af hastighed og pasning af køretider, og hvordan det gøres på en både forsvarlig og økonomisk måde. - Men inden vi kommer så vidt, er der endnu en del vigtigt teknisk udstyr, der må gennemgås, og det vil da være nærliggende om vi nu, hvor vi har fået lokomotivet til at køre, så lidt på, hvordan vi får det til at holde stille igen, med andre ord: hvorledes vi bremser.

Man skelner mellem rent mekaniske bremsesystemer og luftbremser samt dampbremser. Loven stiller idag krav om, at ethvert loko (og motorvogn), der anvendes til strækningskørsel, skal være forsynet med to af hinanden uafhængige bremsesystemer, der dog må virke på det samme bremsetøj.

Lad os først se på bremsetøjet, da det som nævnt er fælles for de forskellige bremsesystemer.

Bremsetøjet består af bremseakslen, et mere eller mindre kompliceret system af træk- og trykstænger, traverser, hængere og bremseklodser, altsammen anbragt på højst forskellig måde, alt efter lokomotivets (tenderens) konstruktion, især med hensyn til pladsforholdene.

Når der foretages en bremsemanøvre er det af fundamental betydning at bremsetrykket fordeles ligeligt på de bremse hjulsæt. Det gøres ved, at de af bremsemanøvren fremkaldte bevægelser gennem traverser m.m. og gennem et system af toarmede vægtstænger overføres til bremseklodserne.

Normalt har hvert hjul kun bremseklod på sin ene side, og man kan have bremse på såvel de koblede hjulsæt som på løbehjulssættene - og altid på tenderhjulene. Men hvor pladsen tillader det anbringer man undertiden bremseklodser både foran og bag de bremse hjulsæt, hvorved man opnår en jævnt fordelt påvirkning af aksellejerne under bremsemanøvren.

Vi skal nu se nærmere på de (fra Damplokomotivet og dets betjening lånte) her viste typer på bremsetøj.

Fig. 333 viser bremsetøjet på et tokoblet loko (K). Bremseakslen 1 - en tværgående aksel - hviler i to lejer 2, der er fastgjort på lokoramens længdedragere. På bremseakslen er fastkilet en vægtstang 3, der har forbindelse til bremsecylinderen og to korte arme 4, en på hver side af maskinen. Hver af disse arme er ved et sæt dobbelte trækstænger 5 forbundet med en kort toarmet vægtstang 6. Dennes øverste ende

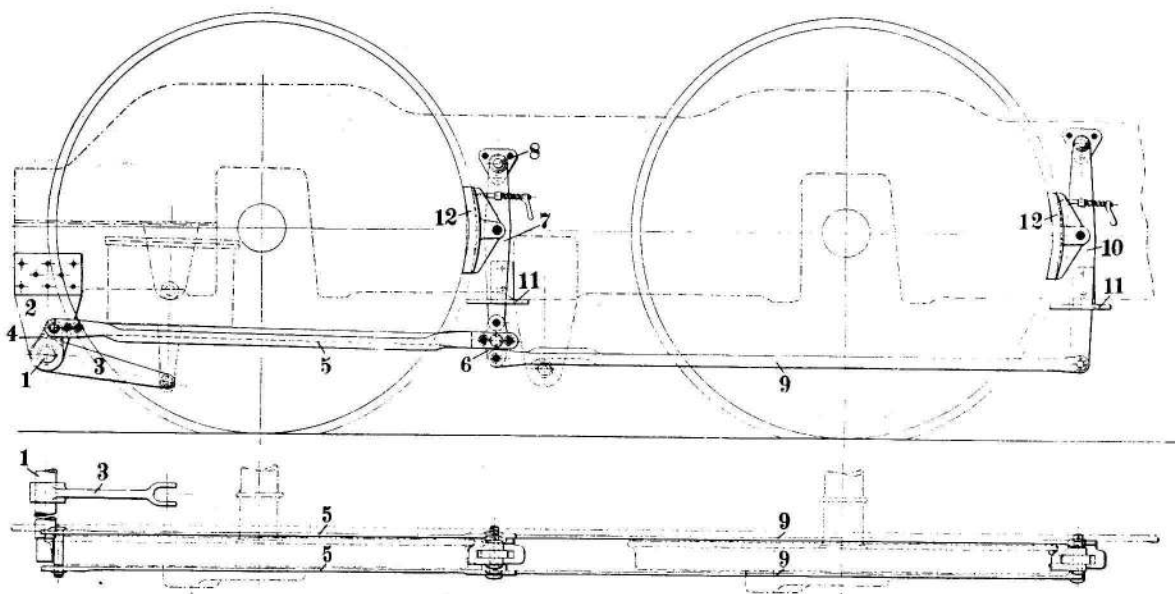


Fig. 333

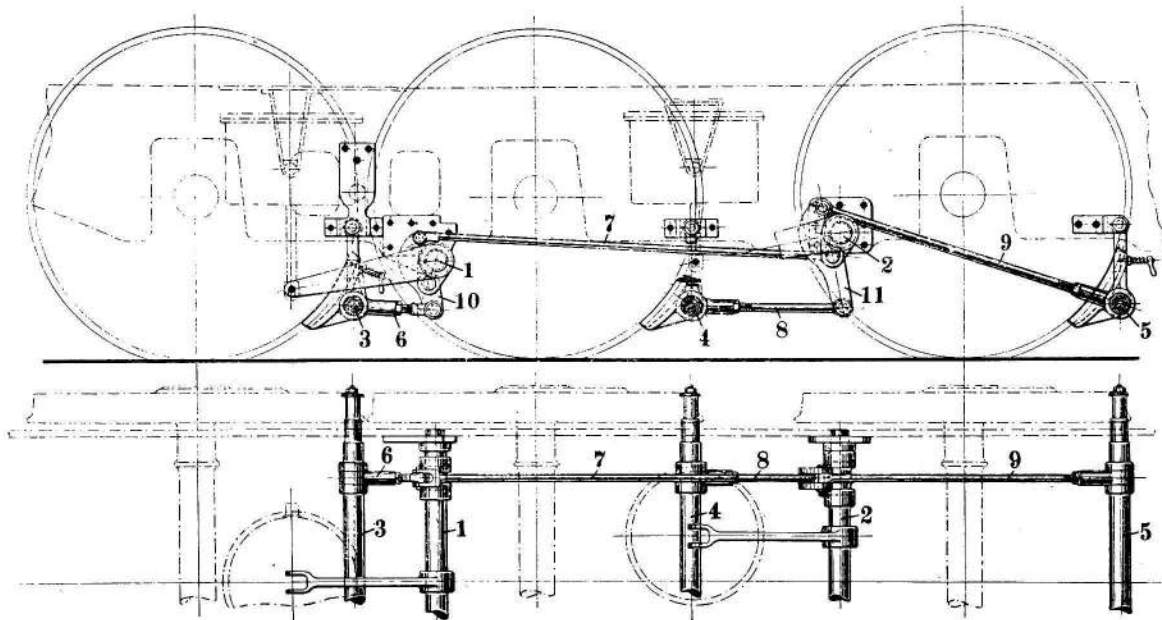


Fig. 334

griber omkring hængeren 7, der er ophængt i en tap 8, der er fastgjort på rammens længdedrager. Den nederste ende af vægtstangen 6 er gennem den dobbelte trækstang 9 forbundet til hængeren 10. Bremsehængerne styres sideværts af de på rammen anbragte styregaffler 11 og bremseklodserne 12 er fastboltet på hængerne. Den ligelige fordeling af bremsevirkningen sker gennem de korte vægtstænger 6.

På et loko, hvor hjulene sidder tæt, er der tit problemer med at få bremsetøjet anbragt. Et eksempel herpå er de gamle trekoblede godstogsloko E og G.

Fig. 334 viser bremsetøjets anbringelse på et sådant loko. 1 og 2 er bremseakserne fra de to bremsecylindre. Hver bremseaksel drejer i et leje i hovedrammen og er forsynet med korte arme, hvorimellem vægtstængerne 10 og 11 er ophængt. Gennem tryk- og trækstængerne 6 og 8, 7 og 9 er de forbundet med de tre traverser 3, 4 og 5. Hver travers bæres af to hængere, befæstet drejeligt til rammen på en sådan måde, at de under bremsningen gennem påvirkning af 6, 8 og 9 tvinges ind på hjulene. Forbindelsesstang 7s opgave er at få to bremsecylindre til at påvirke tre hjulsæt, og vægtstængerne 10 og 11 skal fordele bremsetrykket ligeligt.

Der vises nu et eksempel på et loko hvor hvert hjul bremses af to bremseklodser (G-maskine).

Fig. 335: Bremsearmen 1 overfører bevægelsen til trækstængerne 2 og gennem vægtstang 3 til forreste hænger 4 med tilhørende bremseklods, samt gennem forbindelsesstang 5 og gennem vægtstang 6, der drejer om tappen 7. Bevægelsen videreføres fra 6 gennem den dobbelte trækstang 8 (i modsat retning af 2) og den toarmede vægtstang 9 til de tre bremsehængere 10 (11 er faste tappe i rammen). NB! Bemærk pilene på tegningen.

Til sidst skal vi kort se på et nyere arrangement - en R-maskine, fig. 336.

Bremseakslen 1, påvirket af en eller to bremsecylindre, overfører bevægelsen gennem bremsestængerne 2, de toarmede vægtstænger 3 til traverserne 4, der ved hængerne 5 er ophængt i de faste tappe 6. Når en bremsning foretages vil traverserne 4 føre hængerne 5 og dermed bremseklodserne 7 ind mod hjulene.

Bremseklodsen har form efter det hjul, den skal bremse. Man foretrækker en todelt bremseklods, der består af bremsekoen 1 (se fig. 339) og bremsesålen 2, der forneden er forsynet med en hage og foroven med et øje. Bremsesålen fastholdes til bremseakslen ved hjælp af en fjeder, der griber ind i den nederste hage, og ved hjælp af en kile fastgøres foroven i øjet.

Selve sålen består af støbejern og har i ryggen en indstøbt smedjernsplate 5. Bremse-

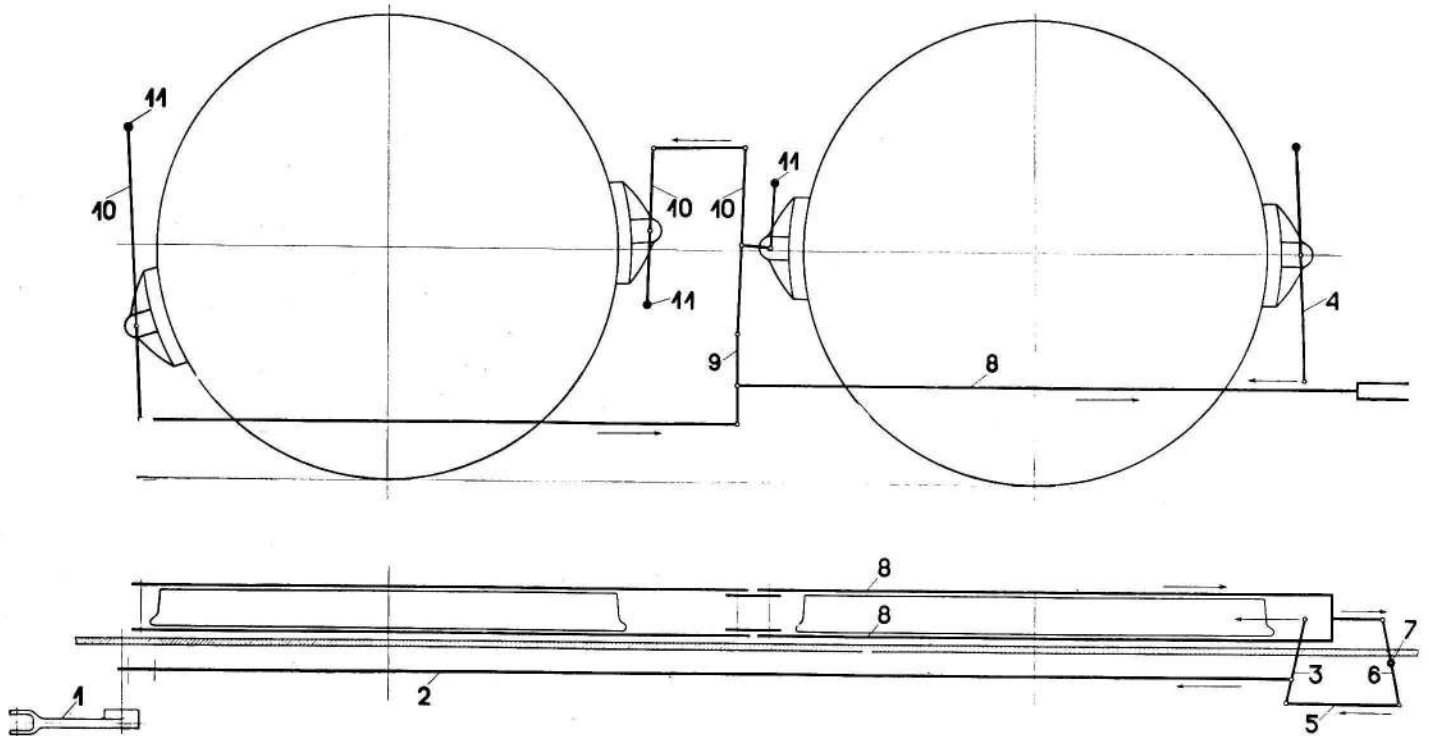


Fig. 335

skoer 1 er også af støbejern og forsynet med en gaffel, der slutter om hængeren og fastgøres i den med en solid bolt. Da det er yderst vigtigt at der bremses med samme styrke på alle hjul, må der være mulighed for en indstilling. Det

sker ved hjælp af stilleskruen 6, der med en hage griber i et hul i bremseskoen, og som er ført gennem et på hængeren anbragt øje 7. Mellem dette øje og vingemøtrikken 9 er indsat en fjeder 8.

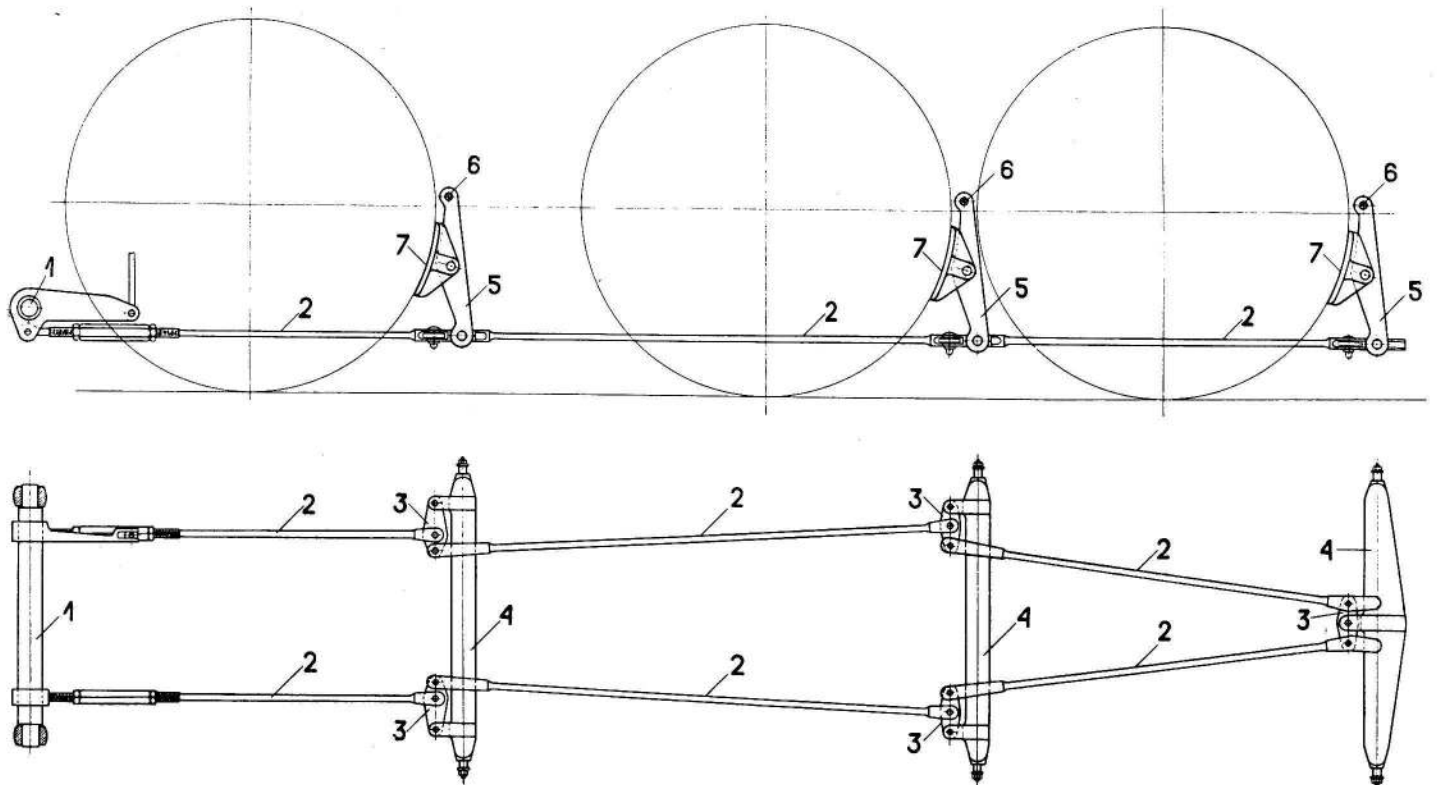


Fig. 336

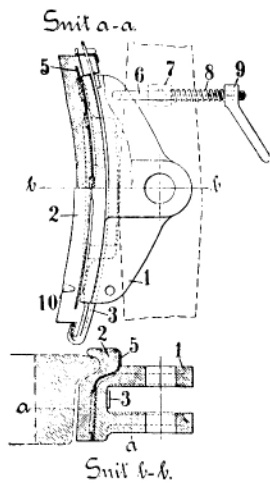


Fig. 339

Denne type bremseklods har den fordel, at man kan nøjes med at udskifte bremsekoen, når den er udslidt, medens man ved den i fig. 340 viste type må forny hele sættet, fordi det er støbt i ét stykke, men den har den fordel, at den fylder mindre end den førstnævnte og derfor foretrækkes, hvor pladsforholdene er indskrænkede.

Ethvert loko er forsynet med en mekanisk bremse - en vægtstangs- eller en skruebremse - så lad os se lidt på den først.

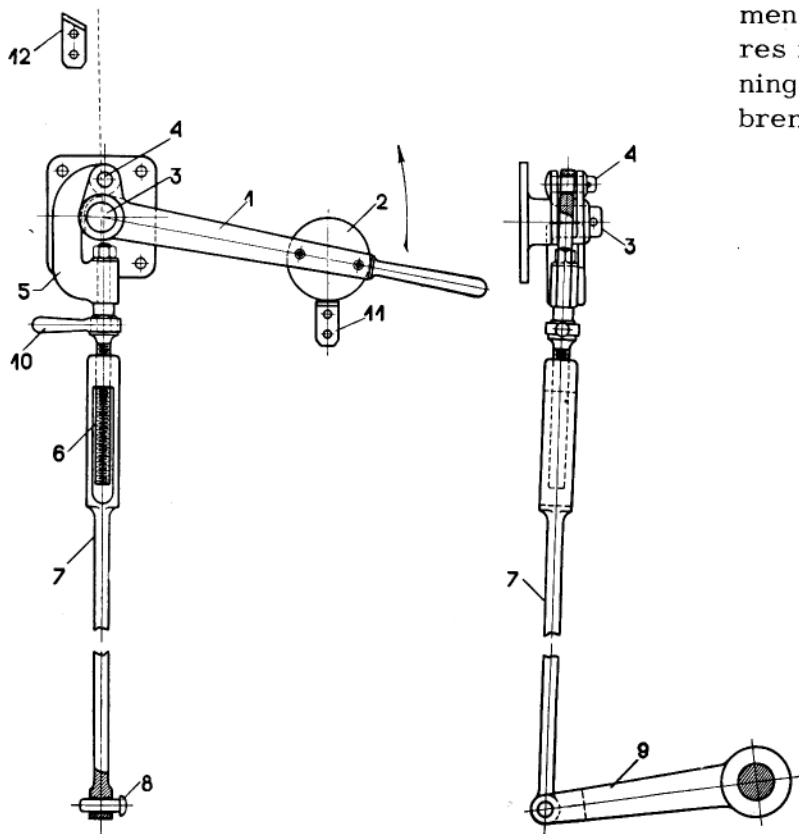


Fig. 377

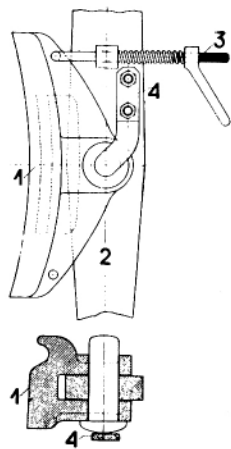


Fig. 340

Vægtstangsbremsen kan være indrettet som vist på fig. 377, en type, der anvendes på nyere tendere. (Jeg må her indskyde, at et loko med særskilt tender har vægtstangs- eller skruebremsen anbragt på tenderen).

Den toarmede vægtstang 1, hvis lange arm bærer kontravægten 2, ender i et håndtag, og drejer om den faste tap 3 i et leje på tenderens forkant. Den korte arm har form som en gaffel og er gennem boltene 4 forbundet med en bøjle 5, der forneden ender i et leje til indstillingsskruen 6. Trækstangen 7 er foroven udformet som møtrik for 6 og er forneden gennem boltene 8 forbundet med armen 9 på bremseakslen.

Indstillingsskruen 6 har foroven en fast sekskant, uden om den sidder en løs lukket nøgle 10, ved hvis hjælp skruen kan drejes og længden af trækstangen stilles efterhånden som bremseklodserne slides. Fig. 377 viser bremsearmen hvilende på anslaget 11 og med fast bremse. Hæver vi nu håndtaget (det kan gå ret trægt) og lander det på anslaget 12, vil 4, 5 og 7 gå nedad og derved løse bremsen. Men læg nu mærke til, at medens de to bolte 4 og 8 vil bevæge sig i cirkelbuer, hvis planer er vinkelrette for hinanden, må 5 og 7 nødvendigvis kunne indstille sig i forskellige skrå retninger hvorfor hullerne for 4 og 8 er afrundede. Armen 9 sidder løst på bremseakslen men bevæger den gennem en medbringer; det gøres for at forhindre at bremseakslen ved bremsning med luftbremsen skal påvirke vægtstangsbremsens bremsearm og øvrige dele.

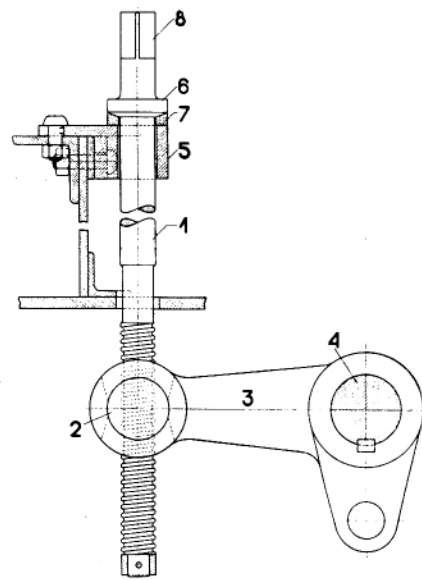


Fig. 375

Skruebremsen, fig. 375. Dens hoveddel består af en lodret spindel 1, betegnet bremse-skruen. Dens nederste ende er skrueskåret med et rundt gevind og ført gennem den cylindriske bremsemøtrik 2, der gennem bremsearmen 3 er forbundet med bremseakslen 4. Bremseskruens øverste ende er afdrejet cylindrisk og ført gennem et styr 5 og hviler på dette med brystet 6 og ender i en firkantet tap 8, hvorom bremsehånd-hjulet - eller bremsesvinget - er anbragt (7 er en mellemring af bronze). Hvis bremseakslen er fælles for skruebremsen og en luft- eller dampbrems, er bremsearmene for de to sæt bremses almindeligvis anbragt løst på bremseakslen og bevæger den gennem medbringere.

På F-maskinen sad kun dampbremsens bremsearm løst på bremseakslen hvilket medførte, at skruebremsens spindel blev løftet under bremsning med dampbremsen.

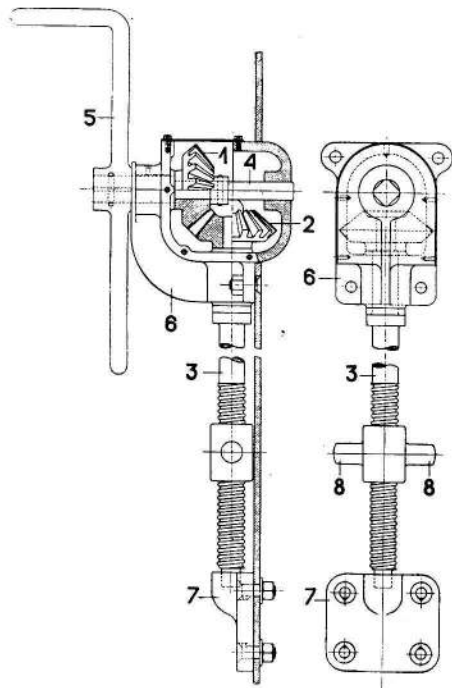


Fig. 376

Hvis bremseskruen ikke er ført op over tenderens overkant, hvilket er upraktisk på højere tendere, f.eks. H, P, R, benytter man sig af det på fig. 376 viste arrangement hvor bremse-skruen bevæges af bremsesvinget 5 og koniske tandhjul.

Håndbremsen som den var udført på ældre godsvogne var en vægtstangsbremse, hvor kontravægten var rangerpersonalets muskelkraft. Derfor bevægede bremsehåndtaget sig i en slidse med huller til en bolt, der kunne låse bremsen i den ønskede stilling.

På baner af ren lokal art, med ringe togvægt, let materiel (som regel smalspor) og lave hastigheder, havde man undertiden en mekanisk gennemgående bremse af en primitiv art, men - forholdene taget i betragtning - ret effektiv: den såkaldte Heberleinbremse, herhjemme anvendt på de metersporede baner i Sønderjylland. Fra lokomotivets førerhus førte en line op gennem taget og hen over taget på vognstammen. Der bremsedes ved på lokomotivet at trække i bremse-snoeren, herved udløstes vognenes vægtstangsbremse; under kørslen holdtes bremsernes lodder i hævet stilling af en pal på et palhjul. Bremsen sattes i kørestilling ved at kontravægten ved hjælp af et håndhjul blev hævet så meget, at bremseklodserne blev løse og at bremsen låstes af palen på palhjulet. Denne bremse virkede tillige som nødbremse når man i toget trak i bremse-snoeren.

Dampbremsen anvendtes fortrinsvis på rangerloko, men også i nogen grad på togmaskiner. Hovedbestanddelen er bremseventilen, se fig. 371, der viser den almindeligste type for rangermaskiner.

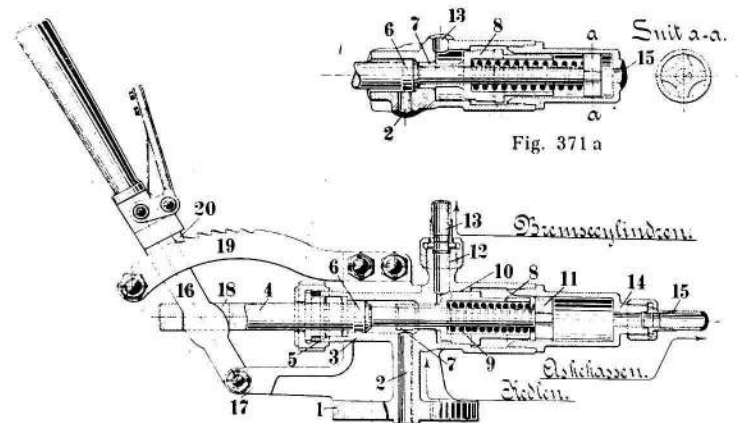


Fig. 371

Ventilen er placeret på kedlen i førerhusets højre side, den er fastspændt på kedlen ved flangen 1 og gennem røret 2 er der skabt forbindelse mellem kedlens damprum og ventilhuset. Ventilspindelen 4 føres gennem pakdåsen 5 i bagenden af ventilhuset. Den bærer to ventiler, en fast ventil 6, der har sædet bag i ventilhuset 3 (se også fig. 371 a) samt et løst ventillegeme 8, anbragt uden om ventilspindelens forlængelse og med sæde i den forreste del af ventilhuset 10. I det hule rum mellem ventilspindel og ventillegeme 8 findes en spiralfjeder 9, der ligger fast an mod styret 11 på ventilspindelen. En vægtstang 16, der har sit omdrejningspunkt omkring en bolt

i en gaffel 17, er ført igennem en slidse 18 i spindel. Vægtstangens øverste ende er forsynet med et betjeningshåndtag, der ved hjælp af en pal 20 kan stilles i den ønskede stilling på tandbuen 19. På ventilhuset er monteret to studse 12 og 14; fra førstnævnte udgår røret 13 til bremsecylindere og fra sidstnævnte udligningsrøret 15, der udmunder i det fri - eller i askekassen.

Betjeningen er meget enkel: skal der bremses, trækkes håndtaget tilbage (fig. 371 viser bremsning) herved åbnes ventilen 6 og samtidig spændes fjederen 9, hvorved ventilen 8 trykkes ind til sædet 10 og afspærrer for udstødningsrøret 15.

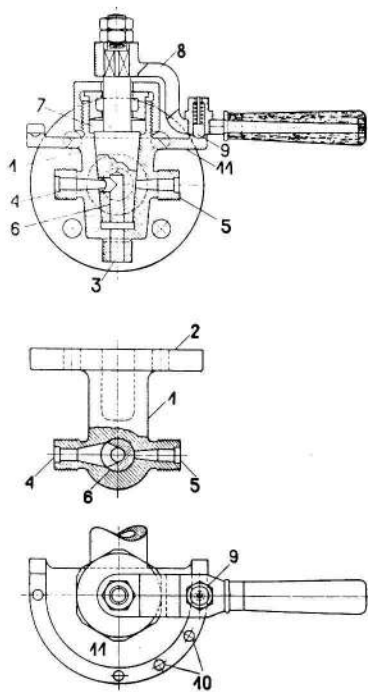


Fig. 372

Kedeldampen har nu fri adgang gennem kanalen 2 til bremseledningen 13 og derfra til bremsecylindere. Skal bremsen løses føres bremsehåndtaget frem (modsat det i 371 viste), så lukker ventil 6 og spærrer for damptilgang til bremsecylindere og når ventil 6 er helt lukket åbner ventil 8 for adgang til udligningsrøret, så trykket i bremsecylindere udlignes.

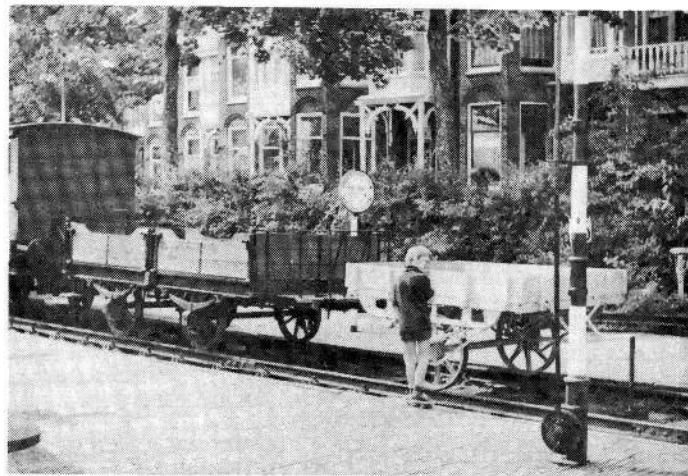
En vigtig ting ved denne bremse er, at bremsecylindere bliver kold, når den ikke har været i brug i nogen tid, den må derfor varmes op, og det gøres ved at åbne bremseventilen ganske lidt.

I stedet for bremseventil kan man anvende en bremsehane - vist i fig. 372. Hanehuset 1 er ved flangen 2 monteret på en buk på siden af fyrkassekappen. Fra studsene 3 går ledningen til bremsecylindere. Kedeldampen føres til hane-

huset gennem et rør tilsluttet studsene 4, medens afgangsdampen forlader bremsecylindere og hanehuset gennem studsene 5. Ved drejning af hanetolden - det sker ved hjælp af bremsehåndtaget 8 som gennem en fjederbelastet pinol kan stilles i de ønskede stillinger på buen 10.

Vi skal så i denne fortsatte roman (intet resume for nye læsere, beklager) gå over til vacuum- og trykluftbremsen, men det bliver nok en alvorligere affære!

A. Gregersen



EN 1-AKSLET JERNBANEVOGN

I mine drengeår var det ikke ualmindeligt at træffe en tohjulet hestevogn (en gig til arbejdsbrug og en jumbe til fint brug), men en tohjulet jernbanevogn? - nej den måtte henhøre under fantasiens overdrev - troede jeg - indtil jeg i sommer aflagde Spoorwegmuseumet i Utrecht et besøg.

Der stod den pludselig i al sin prunkløshed hængt på en mere normalt udseende toakslet lavsidede godsvogn. Såvidt jeg kunne forstå hollandsk, har den været benyttet som supplementsvogn for banetjenesten, hvis vogne tilsyneladende ofte har været hestetrukne.

Solokørsel har man næppe skullet vove at give sig i kast med, men som hjælpevogn, der kunne hænges af undervejs, har den været ganske velegnet til mindre arbejder, idet så den sorte stang, der ses under det højre hjørne, anbringes som støtte ned på en svelle.

GS

Da min interesse i det rullende materiel fortrinsvis ligger i det, som anvendes på banerne idag, blev jeg glædeligt overrasket over Gramos tegning af DSB litra GS i SIGNALPOSTEN nr. 3 i år. Men ved et nærmere studie af tegningen mener jeg imidlertid at kunne se, at DSB har "snydt" Gramo en lille smule.

Først lidt historie.

GS-vognene blev oprindelig bestilt i et antal på 400 stk. i 1953 som den første UIC-standard vogn ved DSB. Den blev oprindelig benævnt litra G, men ved overgang til den internationale cifferlitrering fik de litra GS. De første blev leveret i 1954 fra Scandia i Randers, og typen er helt frem til 1966 leveret i et antal på 3175. Imidlertid har ombygning til litra Iblps samt enkelte udrangeringer gjort at antallet pr. 1/4 1971 udgør 3064.

Vognene er gennem årene leveret i flere serier, som kan inddeles i 3 hovedtyper:

1. 1201000-1201881 (oprindelig 40000-40874, her har ombygning af tidligere privatejede vogne gjort nummerrækken højere idag end oprindelig) disse vogne er bygget 1954-58,
2. 1202000-1203999 (oprindelig 41000-42999), bygget 1959-64,
3. 1230000-1230299 (oprindelig bestilt som 43000-43299, men leveret med internationale numre), bygget 1965-66.

De 3 typer har forskellige mål i bundflade og lasteevne, det interesserer vel nok mere DSBs

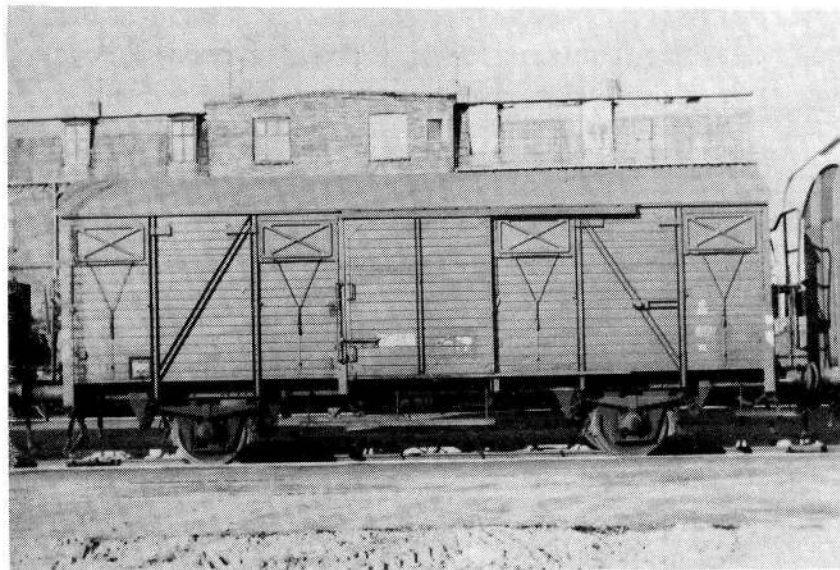
kunder end modeljernbanefolkene. For sidstnævnte er det mest væsentlige vel nok vognenes udseende, og her er der forskelle på typerne.

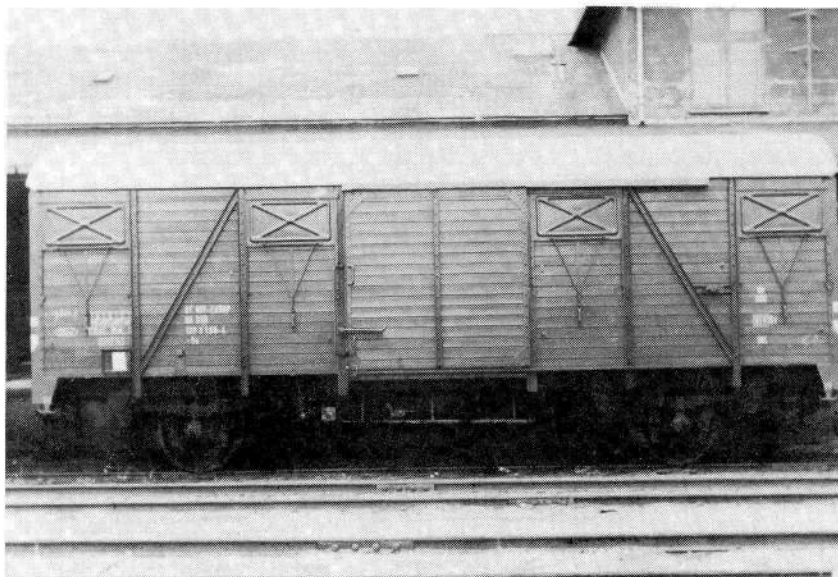
Type 1 (se fig.) har en dørbredde på 1,80 m og en dørhøjde på 2,00 m, hvorimod de tilsvarende mål på typerne 2 og 3 er 2,00 x 2,00 m. Type 1s døre er således ikke kvadratiske i modsætning til dørene på typerne 2 og 3. Som følge af, at læsse- og ventilationslemmene har samme mål på alle typer, hvorimod dørbredden afviger, er de midterste felter på begge sider af døren bredere på type 1. Endvidere afviger følgende ting mellem type 1 på den ene side og typerne 2 og 3 på den anden: Placering og udformning af trin, slutsignalholdere, hjørnestolper, rangertrækrog og dørstopper. Kun type 1 har de små "klodser" øverst på midterstolperne i vognsiderne på begge sider af dørene, og endelig findes der ikke den høje rangerskruebremse på type 3, ligesom taget på denne type ikke har det lille udhæng over gavlene.

Ser vi nu nærmere på Gramos tegning, vil vi opdage, at type 1 har været model, men den er blevet forsynet med en dør som på type 2 og 3. Har Gramo mon taget sine mål fra 2 forskellige vogne uden at have bemærket forskellen?

Som tegningen nu er udformet, kan den bruges ved bygning af alle 3 typer, når vi nu kender de små forskelle. Endvidere kan tegningen anvendes ved bygning af udenlandske GS-vogne, idet hovedmålene er de samme, hvorimod der er mange detaljer, der er afvigende fra land til land. Stort set lignende DSBs vogne findes de hos SNCF, FS og NS, og ved ændring af lidt flere ting kan typen som den findes ved DB, SBB og ØBB

GS nr. 1201734,
en type 1 (JKP)





GS nr. 1203168,
en type 2 (JKP)

laves. Her må man tage fotografiapparatet og eventuelt en skitseblok med i marken, når man vil gå på jagt efter de ønskede vogntyper. Da vognene løber i den af de vesteuropæiske jernbaner i fællesskab oprettede EUROP-pulje, færdes der også på vore hjemlige strækninger et stort antal af slagsen.

På grundlag af Gramos tegning har vi således mulighed for på vort modeljernbaneanlæg ligesom i virkeligheden at få mange af den lukkede UIC-standardvogn løbende. Nok vil det være den samme type, men alligevel er de slet ikke ens, og de vil gøre togene på anlægget mere virkelighedstro end såfremt der udelukkende køres med dansk materiel. Prøv engang at se på godsvogne på en jernbanestation idag, der er næsten flere udenlandske end der er danske.

PS. Udover ovennævnte GS-vogne findes endnu en 4. type ved DSB. Det drejer sig om vognene 1200000-1200017 (tidligere nr. 39900-39917). Disse vogne blev bygget i 1963 ved anvendelse af undervogne fra udrangerede kølevogne litra IKS 24903-24920 fra 1941. Vognene afviger dog i udseende en hel del fra standardtypen. De fleste af dem bærer i dag litra GS-t, idet bogstavet t angiver, at de er udstyret med luftbælge, som i oppustet stand kan anvendes til afstivning af læsset.

J.K. Petersen, SMJK

JERNBANE BØGER

DSBs S-TOG

De københavnske S-baner og deres rullende materiel,

af afdelingsingeniør J. Steffensen

Pris kr. 14,-

Dette hefte, der er udsendt på SIGNALPOSTENS forlag, indledes med en historisk oversigt over det københavnske S-togsnet og dets driftsforhold. Derefter følger en fortegnelse over S-togsmateriellet, og det hele er udført så klart og systematisk, at selv den, der i forvejen intet kender til DSBs S-tog vil være fuldt orienteret om dette emne ved at læse heftet.

Det bør også nævnes, at heftet er udstyret med et oversigtskort over eksisterende og kommende S-togslinier, med udmærkede tegninger, der kan være til glæde for såvel jernbaneinteresserede som modelbyggere, samt mange gode fotografier, hvoraf nogle er af stor interesse for jernbanehistorikeren.

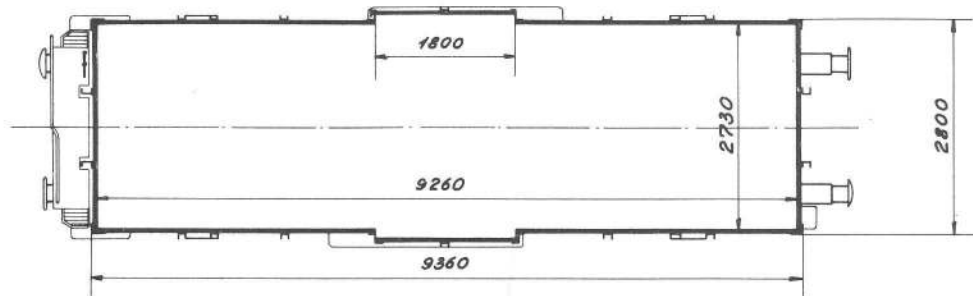
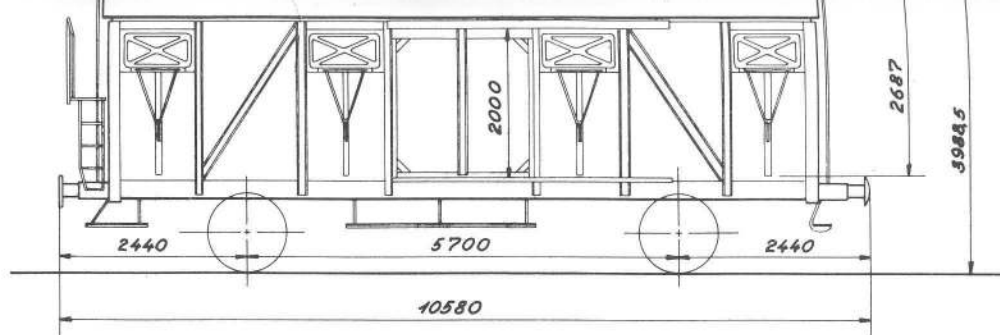
Omslaget viser et foto af et nyt S-tog udfor Svanemølleværket på forsiden og af et gammelt ved Sorgenfri på bagsiden.

Absolut anbefalelsesværdigt - og til en overkommelig pris.

A.G.

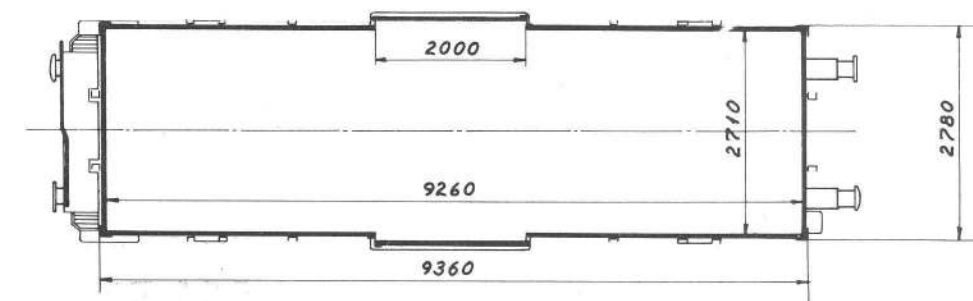
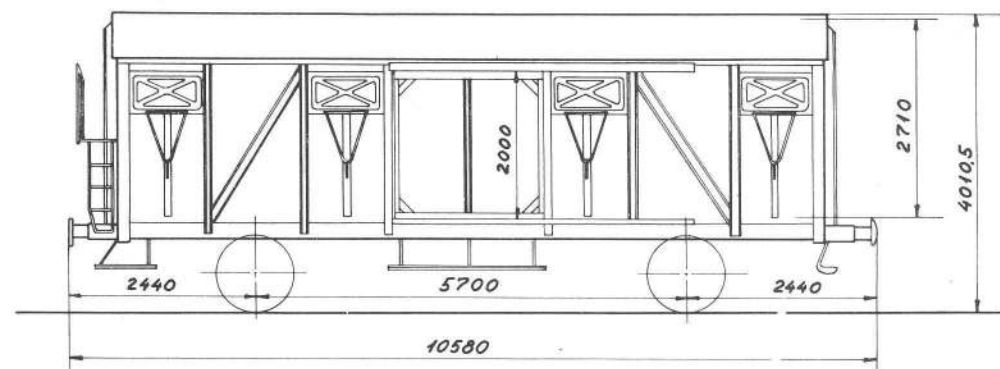
Type 1.

120 1 000 - 120 1 881.



Type 2.

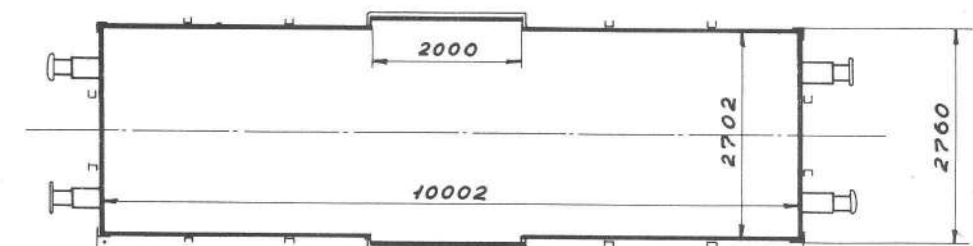
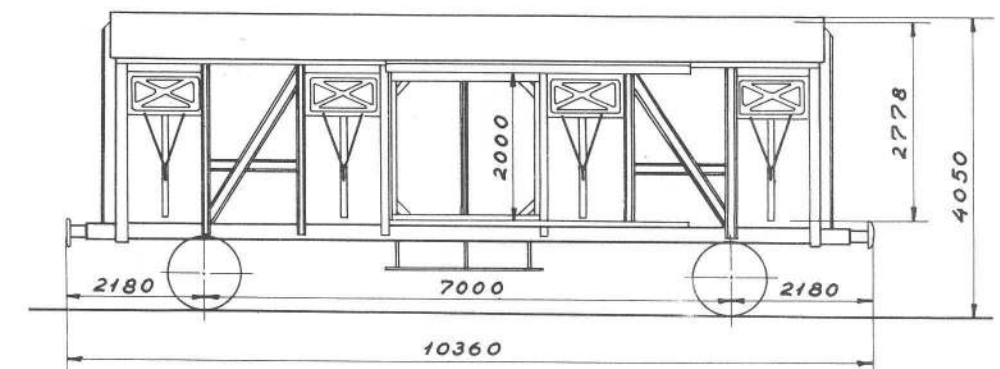
120 2 000 - 120 3 999.



Type 3.

123 0 000 - 123 0 299.

(Som type 2, dog uden rangerskruebremse og tagudhæng i gavlene).



Type 4.

120 0 000 - 120 0 017.

Litra Gs-t.

Ombygget fra

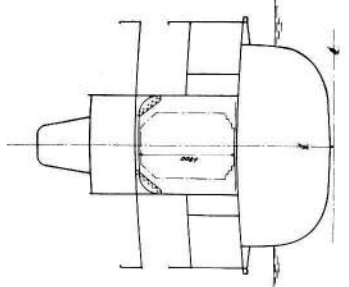
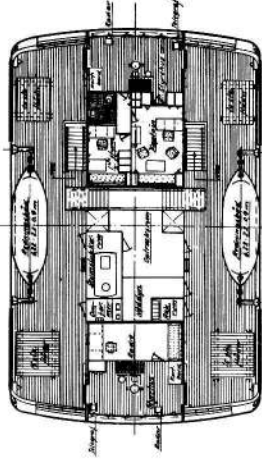
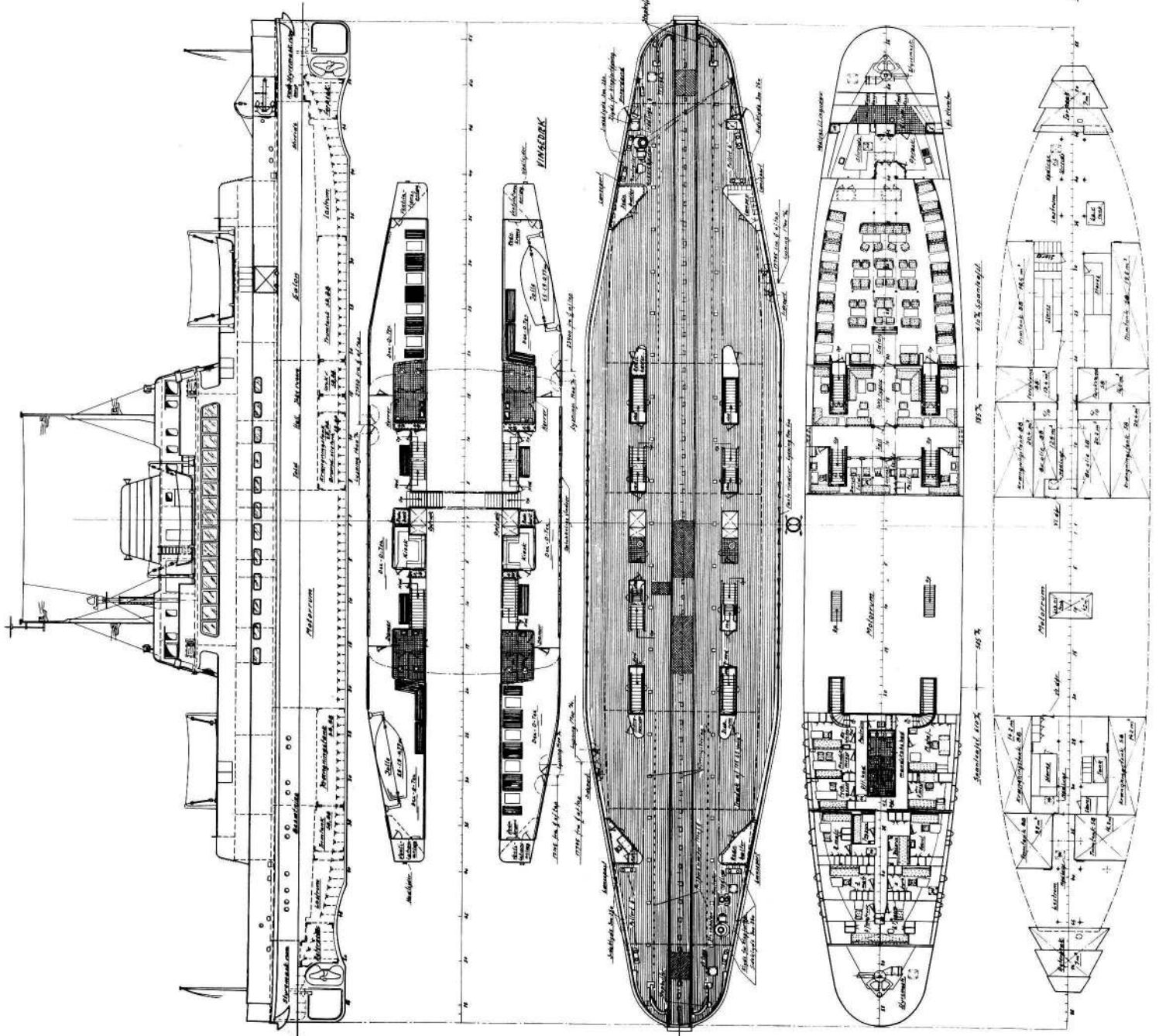
IKS 24903 - 24920.

M/F „SVEA”

bygget på Orlogsværftet 1920,
ombygget på Aalborg Værft 1958.

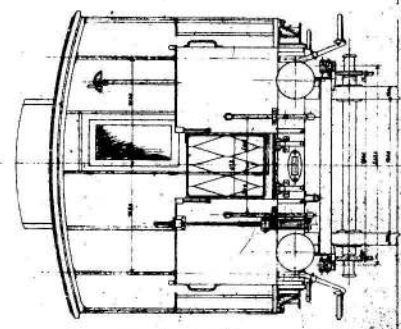
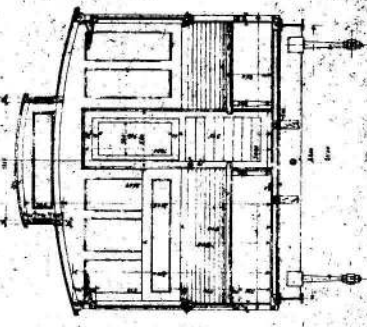
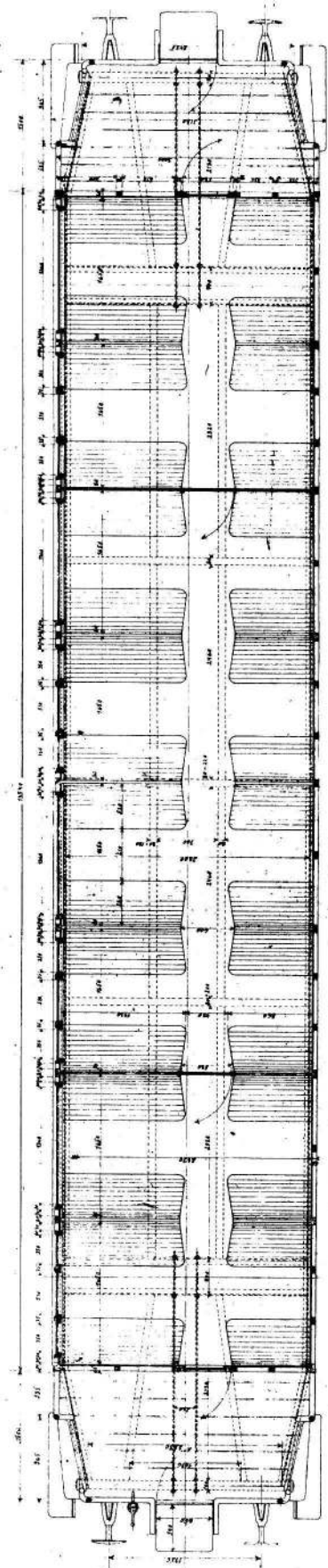
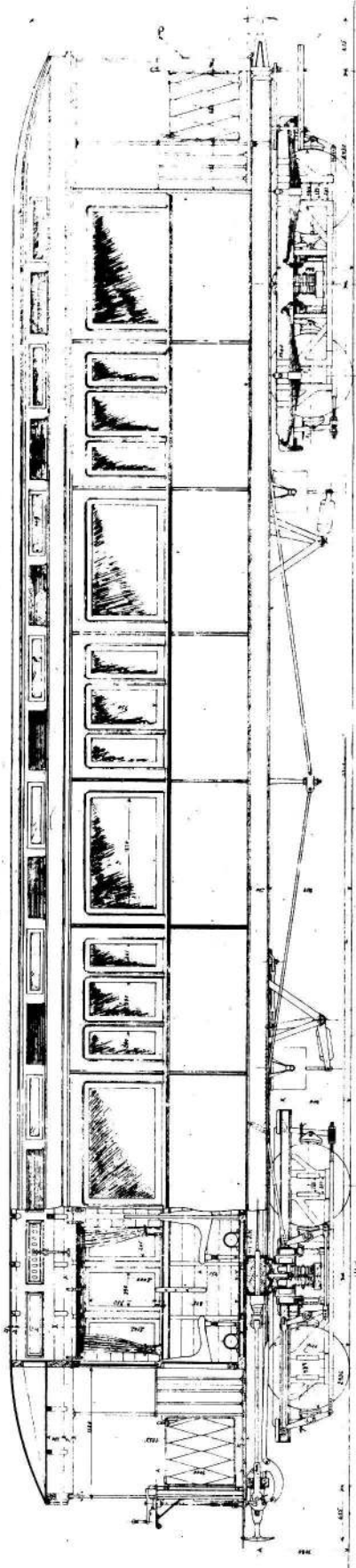
Skala 1:2500

Langde, største over konsoller	68,74 m.
Langde, største over stævne	67,94 -
Bredde, største over fenderlæsten	13,38 -
Dybde, fra hoveddekkjalkernes retl. til kølens o. k.	4,60 -
Dybdeglende	3,20 -
Fri højde på vognstak	4,85 -
Fart	11,5 kn.
Spørrelængde fra but til but	65,45 m.
Passager antal	950 stk.
Brutto tonnasje	807,46 t.
Netto tonnasje	275,51 -
Antal både	4 stk.



25. 8206. 1

Skandinavia i Danmark



Skandinaviens III Klasse
 til
 Ombygningen
 Juni 1880.
 A 1-2

Nedst. til nøjleforhold 1:45
 Reg. nr.: A 3137004 (sept 1963)

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

ENKELTSPOREDE DAMPSKRUEFÆRGER II

Efter anskaffelsen af den første dampskruefærge med skrue i hver ende - S/F Hälsingborg - i 1902 og de i de følgende år foretagne forlængelser af en del af de eksisterende dampfærger, var det til rådighed værende færgemateriel for så vidt angik de korte overfarter fuldt tilstrækkeligt i en årrække. Først omkring den første verdenskrigs udbrud var trafikens omfang steget så meget, at nyanskaffelser måtte anses for påkrævet. Endvidere havde nogle af de ældste færger efterhånden nået den alder, hvor de måtte anses for tjenlige til udrangering.

Der blev derfor den 11. januar 1915 kontraheret en ny skruedampfærge med Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri. Den nye skruedampfærge var en videreudvikling af den færgetype med skrue for og agter, der opstod ved bygningen af S/F Hälsingborg og ombygningen af S/F Marie, omend mange detaljer fra hjulfærgerne dog også her gik igen.

Den nye færge, der fik navnet OREHOVED fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 68,74 m
do. mellem stopbommene: 66,00 m
Største bredde: 13,11 m
do. på spant: 10,52 m
Bruttoregistertonnage: 789,3 tons
Antal kedler: 3
Antal fyrsteder: 6
Ildpåvirkningsflade: 335,11 m²
Risteflade: 10,68 m²
Kedeltryk: 10 kg/cm²
Kulbeholdning: 49 tons
Største kulforbrug pr. time: 950 kg
2 dampmaskiner: hver med 1 højtrykscylinder med diameter 483 mm og 1 lavtrykscylinder med diameter 965 mm. Stempelslag: 508 mm.
Max. omdrejninger pr. minut: 155
Hestekraft: Nominel 178, indiceret 850
Max. fart: 10,5 knob
2 dynamoer

Overførselskapacitet: 150 tons vogntlast og 900 passagerer.

Byggeår: 1916

Færgen, der var bestemt til Masnedsund-overfarten, blev søsat den 8. februar 1916. Den 5. juli 1916 afholdtes prøvetur og den 26. juli 1916 blev den afleveret til statsbanerne. Som det vil ses var den ca. 3 meter længere end de længste af de ombyggede små hjulfærger. Den største bredde på 13,11 m var godt 5 meter mere end for nogen af hjulfærgerne. S/F OREHOVED betød således en ganske væsentlig forbedring og ikke mindst for så vidt angår bekvemmelighederne for passagererne.

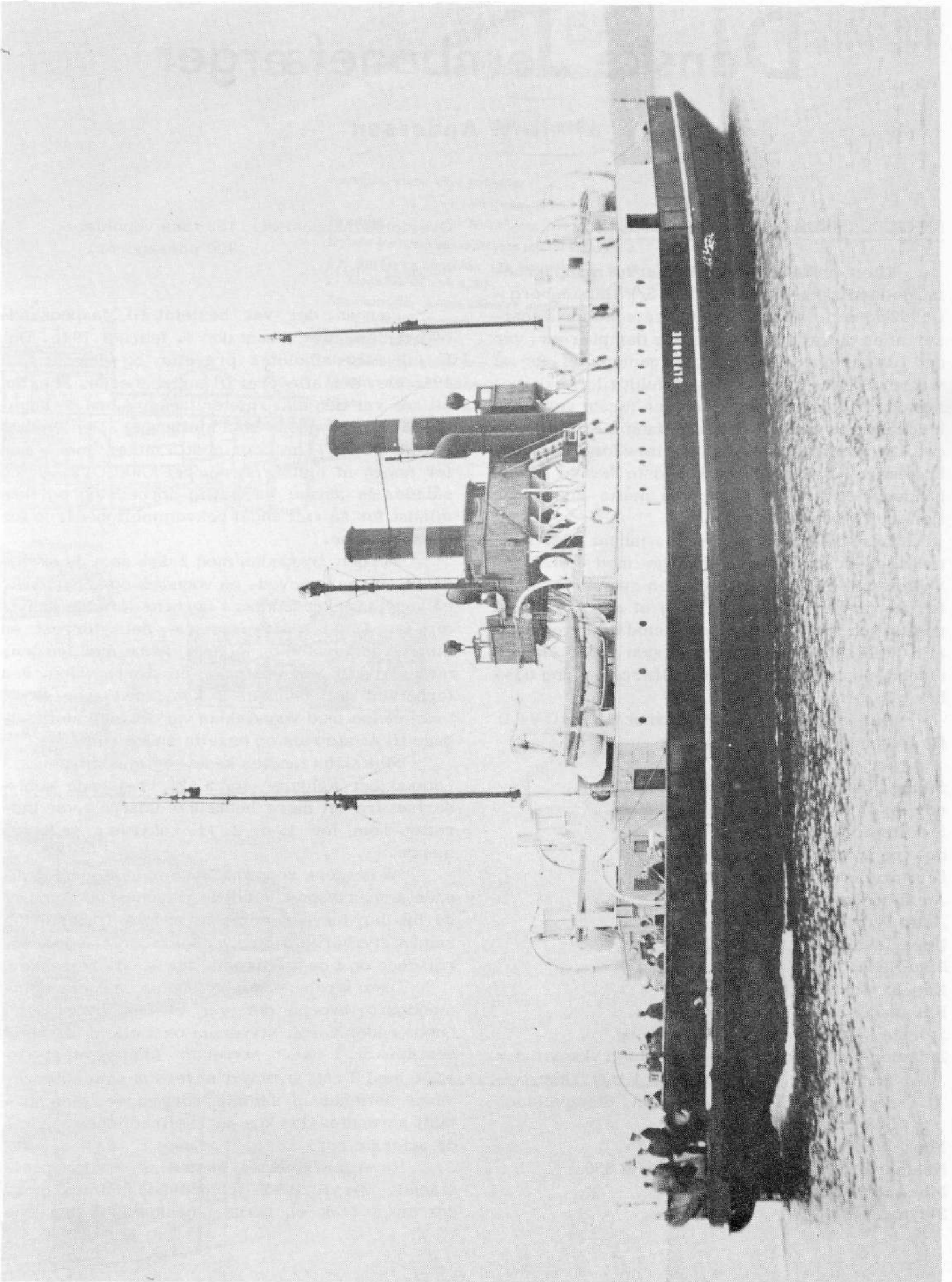
Færgen byggedes med 2 dæk som de øvrige ældre færger, hoved- og vogndæk og kahytsdæk. På kahytsdækket fandtes i færgens forende kahytter for 1. og 2. kl. rejsende, dels forrest en mindre damesalon og modsat denne mod færgens midte adskilt ved en forhal en større salon. Fra forhallen, der gennem 2 kahytsnedgange stod i forbindelse med vogndækket var der endvidere adgang til et stirrids og enkelte andre rum.

Midtskibs fandtes kedel- og maskinrum og i agterskibet kahytter for 3. kl. rejsende som - bortset fra det mere beskedne udstyr - var indrettet som for 1. og 2. kl. kahytters vedkommende.

På færgens vogndæk fandtes det gennemgående jernbanespor, medens vingehusene rummede lukafer for besætningen, enkelte tjenesterum samt i styrbords side rygesalon for 1. og 2. kl. rejsende og i bagbords side for 3. kl. rejsende.

Over jernbanesporet fandtes færgens kommandobro, hvorpå der var et hus, hvori der i begge ender var et styrerum og mellem disse et bestiklukaf. I hvert styrerum fandtes en styresøjle med 2 rat, hvorved såvel for som agterror kunne betjenes af samme rørgænger, men normalt anvendtes dog kun det i sejlretningen værende agterste ror.

Hovedmaskineriet bestod af 2 stk. opretstående 2-cylindrede compounddampmaskiner, der hver trak en skrue i henholdsvis færgens



for- og agterende. Kedeltrykket var som nævnt 10 kg/cm^2 , på det tidspunkt det højeste i en færge til de korte overfarter. Betjeningen af maskinerne, der var opstillet i færgens midterlinie efter hinanden, fordrede ligesom i S/F Hålsingborg 2 maskinmestre på vagt.

S/F OREHOVED var fast stationeret ved Masnedsundoverfarten til den blev nedlagt ved Storstrømsbroens ibrugtagning i 1937. Derefter var færgen uden fast beskæftigelse indtil den i 1940 gennemgik en mindre ombygning ved Svendborg Skibsværft for at kunne benyttes som automobilfærge på Storebæltsoverfarten.

Færgen fik ved ombygningen den bestående kommandobro foran skorstenene ført helt ud i borde, medens der på agterkanten af kommandobroen byggedes et nyt styrehus og bag dette et lukaf for færgens fører. Det nye styrehus var betydeligt bedre end det gamle på kommandobroens forende, idet der var mere læ. Efter at færgen fra 1941 var indsat på Storebæltsoverfarten, "bakkede" den derfor i hårdt vejr over bæltet, sejlretningen var jo uden betydning.

Også med hensyn til apteringen i færgens indre skete der enkelte ændringer. Nævnes kan det, at 1. og 2. kl. damesalon blev fjernet til fordel for nogle kahytter for restaurationspersonale. Af hensyn til overførslen af automobiler forsynedes færgens forende med et aftageligt tag af jernplader, hvorved de på færgen værende automobiler ville være bedre beskyttet mod søen, men om det nogensinde blev benyttet vides ikke, da 1940 jo ikke var det mest gunstige tidspunkt for automobilkørslen herhjemme.

Under besættelsen blev S/F OREHOVED benyttet til overførsel af posttogene over Storebælt. Sejladsen foregik om natten, og færgen udførte kun denne ene dobbelttur i døgnet. I 1946 kom den til Helsingør-Hålsingborgoverfarten, og i 1949 besluttedes det at lade færgen ombygge, som det hed til kombineret jernbane- og automobilfærge, således at den i højere grad kom til at svare til tidens krav.

Inden der blev taget beslutning om at lade færgen ombygge og hvorledes, havde forskellige muligheder været undersøgt. Dels anskaffelsesprisen for en ny motorfærge med nogenlunde den samme overførselskapacitet som dampfærgen, og dels en ombygning af den hidtidige dampfærge til motorfærge. Endelig bestod der den udvej at bibeholde det oprindelige dampmaskinanlæg og udskifte det hidtidige kedelanlæg med nye oliefyrede kedler.

Den sidste løsning gennemførtes, blandt andet som følge af, at leveringstiderne for die-

selmotorer var så lange, at færgen i tilfælde af ombygning til motorfærge først kunne være til rådighed for statsbanerne hen på foråret 1951. Ved bevarelse af dampmaskinanlægget ville man derimod være i stand til at indsætte færgen i daglig drift fra slutningen af maj 1950 forudsat den var til værftets disposition senest den 1. november 1949.

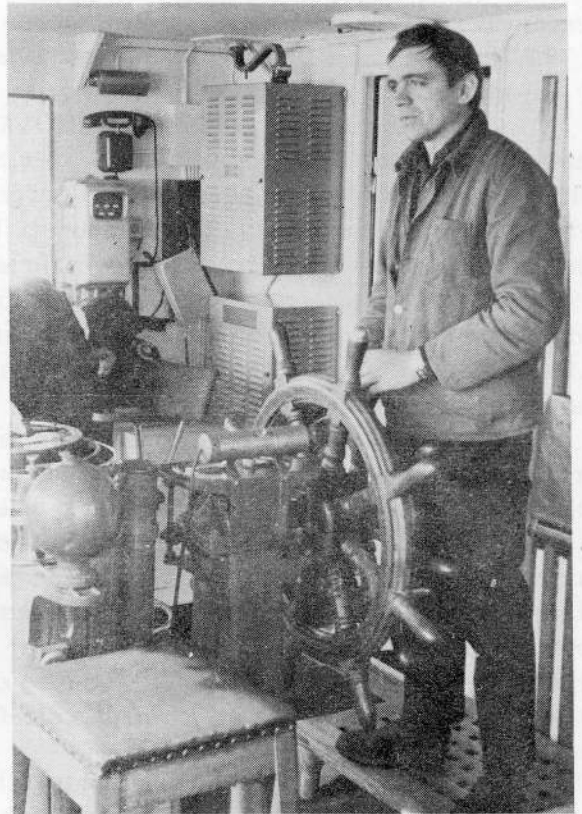
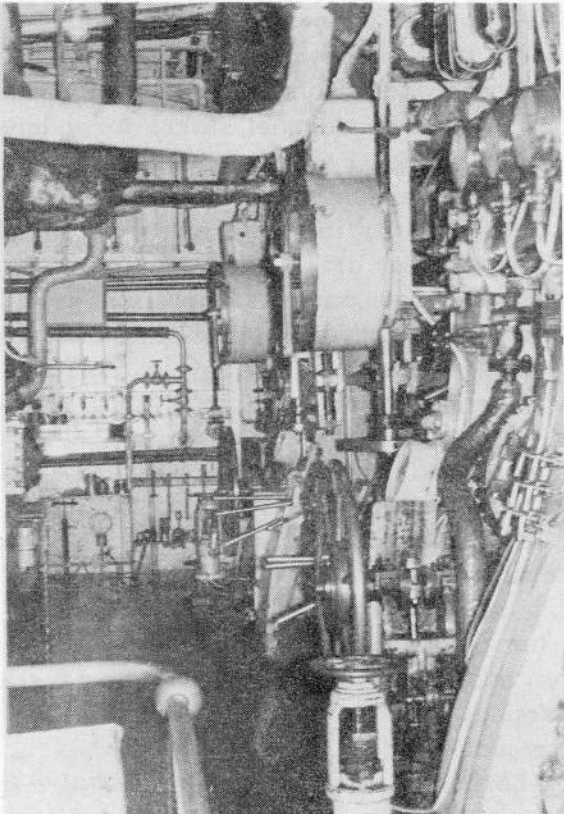
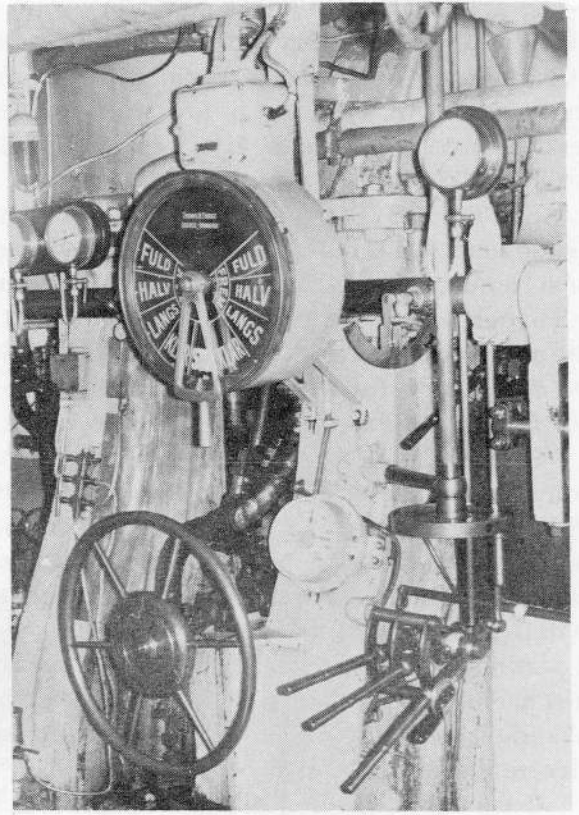
Ombygningen af D/F OREHOVED til kombineret bil- og jernbanefærge udførtes af Helsingør Maskin- & Skibsbyggeri. Arbejdet var meget omfattende, idet den hidtidige opbygning på færgen over hoveddækket omfattende bl.a. vingehuse, nedgangskapper, skanseklædning, kedelcasing, skylighter, luftrør m.v., vingedæk med skanseklædning samt brodæk med hus rummende styrerum, førerkammer og radiatorer skulle fjernes. Endvidere skulle også hele apteringen på mellemdækket fjernes og færgen genopbygges med ny aptering på mellemdæk, nye huse på hoveddæk, nyt vingedæk og brodæk med ny skanseklædning og huse.

Færgens hovedmaskineri blev udtaget for hovedreparation. De hidtidige 3 kedler fjernedes, og i stedet leveredes 2 stk. vandrørskedler med tilhørende oliefyrsaggregater af trykforstøvnings-typen. Efter ombygningen fik færgen kun én skorsten, der var fælles for begge kedler. Endvidere kan nævnes, at færgens 2 hidtidige dampdynamoer udskiftedes med 2 stk. 25 kW x 220 V dampdynamoer.

Efter ombygningen skiftede færgen navn til KÄRNAN. Dens udseende var nu helt forandret såvel i skibets indre som ovenbords. Det eneste rum, der ikke var undergået større forandringer var maskinrummet. Færgen havde nu kun passageraptering i forenden med tilhørende kiosk for salg af toldfri varer i en lille forhal til salonen. I denne serveredes drikkevarer og smørrebrød, oprindelig tilberedt ombord, men i de senere år leveret færdigsmurt fra land. I færgens agterskib fandtes mandskapsapteringen, indrettet i overensstemmelse med Skibstilsynets bestemmelser.

I denne skikkelse kom D/F KÄRNAN til at sejle i statsbanernes tjeneste i godt 20 år kun afbrudt af de nødvendige årlige værftsophold samt en omfattende reparation efter en voldsom brand i 1952, indtil den den 26. juni 1970 sejlede sin sidste tur på Helsingør-Hålsingborgoverfarten. Færgens aptering og indretning var nu ganske utilidsvarende, ligesom såvel kedler som maskinanlæg var opslidt.

Da færgens nybyggede afløser skulle have samme navn, og der efter danske regler kun må



være ét dansk skib som bærer af et bestemt navn, skiftede den gamle færge endnu en gang navn, idet den fra marts måned 1970 til udrangeringen sejlede under navnet SENIOR. Straks efter udrangeringen købtes færgen af ophugningsfirmaet H.I. Hansen i Odense, hvortil den blev slæbt efter kun én uges oplægning i det ene færgeleje i Københavns frihavn.

Efter anskaffelsen af S/F Orehoved - som tidligere nævnt til Masnedsoverfarten - var en fornyelse af en del af det ved Lillebæltsoverfarten anvendte færgemateriel næste punkt på statsbanernes ønskeseddel, og efter at de fornødne bevillinger var opnået anskaffedes de to skruefærger FYN og DAN. Disse var i store træk søsterskibe til S/F Orehoved.

På det tidspunkt byggeordren på den første af de to færger skulle placeres, rasede den første verdenskrig. Alle danske værfter var da fuldt optaget langt ud i fremtiden af nybygninger navnlig til handelsflåden, ligesom der samtidig var vanskeligheder ved fremskaffelsen af de nødvendige stålmaterialer. Der blev derfor i 1916 rettet henvendelse til Orlogsværftet, som påtog sig bygningen af S/F FYN og senere også af S/F DAN. Grundet stålsituationen kunne kølen til S/F FYN først lægges den 24/9 1918, og den 1/7 1919 fandt stabelafløbningen sted. Den 22. januar 1920 afleveredes færgen til statsbanerne efter at de foretagne prøvesejladser var afholdt med gunstigt resultat. S/F DAN blev afleveret til statsbanerne den 21. august 1921.

De to nye færger fik følgende hoveddimensioner, idet tallene i parentes gælder S/F DAN.

Største længde over stævnene: 67,94 m

do. mellem stopbommene: 66,00 m

Største bredde: 13,38 m

do. på spant: 10,21 m

Bruttoregistertonnage: 803,08 tons (798,76 t)

Antal kedler: 3

Antal fyrsteder: 6

Ildpåvirkningsflade: 335,0 m² (348,75 m²)

Risteflade: 10,59 m² (9,66 m²)

Kedeltryk: 10 kg/cm² (13 kg/cm²)

Kulbeholdning: 50 tons

2 dampmaskiner:

S/F FYN: hver med 1 højtrykscylinder med diameter 483 mm og 1 lavtrykscylinder med diameter 966 mm. Slaglængde 508 mm.

S/F DAN: hver med 1 højtrykscylinder med diameter 370 mm, 1 mellemtrykscylinder med diameter 585 mm og 1 lavtrykscylinder med diameter 1000 mm. Slaglængde 535 mm

Max. omdrejninger pr. minut: 160 (165)

Hestekraft: indiceret 900 (850)

Max. fart: 10,5 knob

2 dynamoer, 110 volt

Overførselskapacitet: 150 tons vognlast og
1000 passagerer

Byggeår: 1920 (1921)

Som det vil ses, var de her nævnte færger og S/F Orehoved i mange henseender søsterskibe. Af forskelle mellem dem kan nævnes placeringen af kedel- og maskinrum, der i S/F Orehoved var således, at maskinrummet var nærmest forskibet og kedelrummet nærmest agterskibet, medens rækkefølgen af disse rum var modsat i de 2 andre færger. Også med hensyn til hovedmaskinerne var der forskelle, S/F Orehoved og S/F Fyn havde hver 2 stk. 2-cylindrede compoundmaskiner og kedeltryk 10 kg/cm², hvorimod S/F Dan fik de mere moderne og økonomiske tre-gangsmaskiner, som iøvrigt af pladshensyn måtte bygges ret kompakte, og kedeltryk 13 kg/cm².

Hvorledes disse to færger, som indsattes på en af de vigtigste indenlandske overfarter, iøvrigt så ud og var indrettet og hvilke bekvemmeligheder, de bød de rejsende, får man et indtryk af gennem følgende skildring af S/F Fyns aptering og udstyr, der citeres i uddrag:

"Apteringen, som er meget smuk og stilfuld, er indrettet på følgende måde.

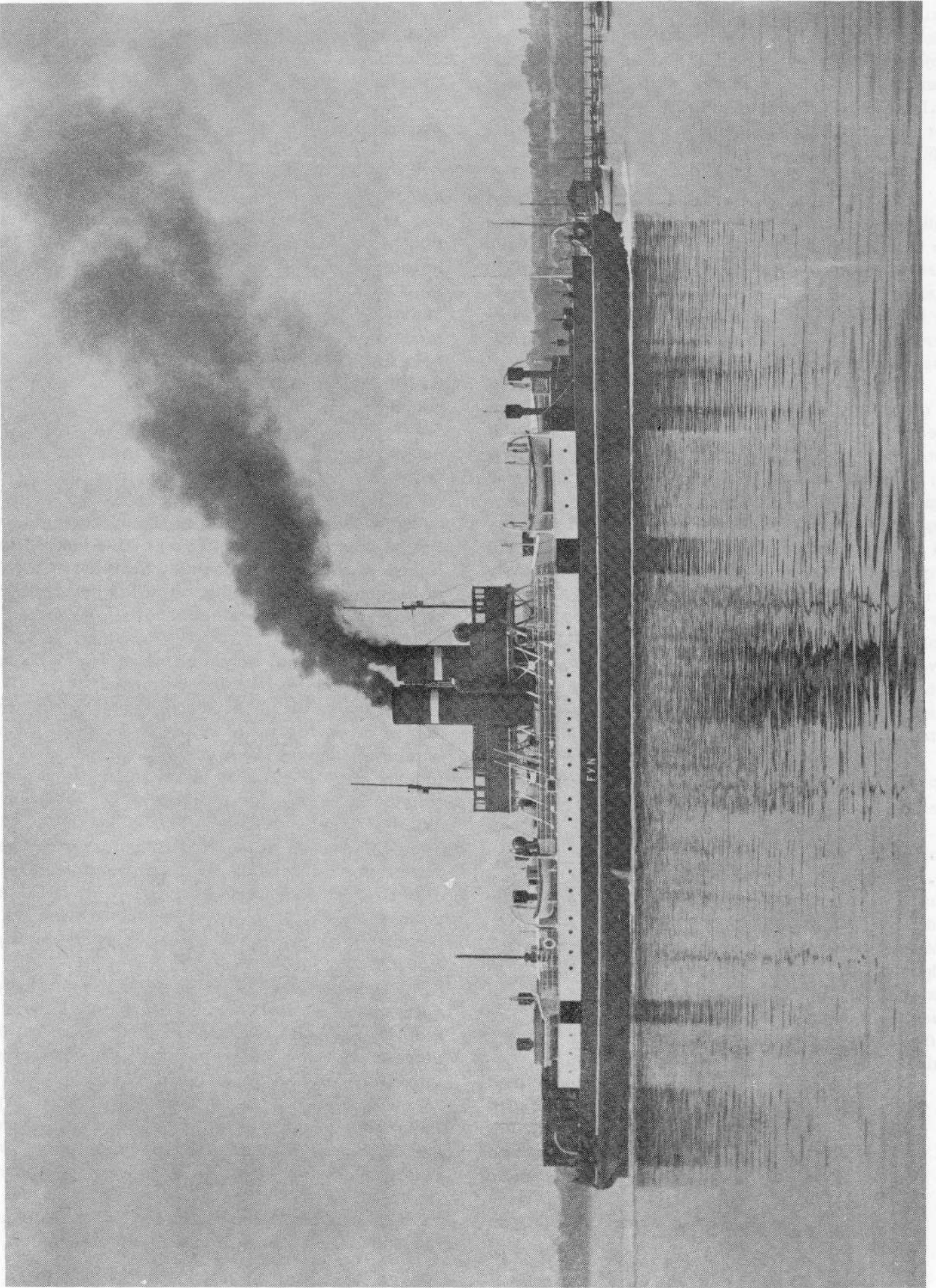
Gennem nedgangshusene "for", der indvendig er forsynet med smukt, tanfarvet rustik, kommer man ned i en temmelig stor entre med indgange til 1.-2. kl. spisesalon, damesalon, toiletrum, garderobe, stirrids, opvaskerum og skibsjomfruens kammer.

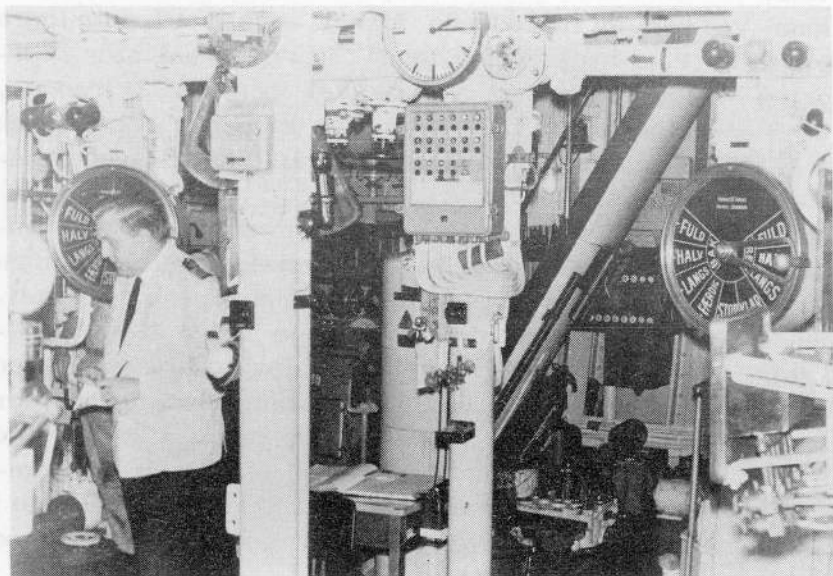
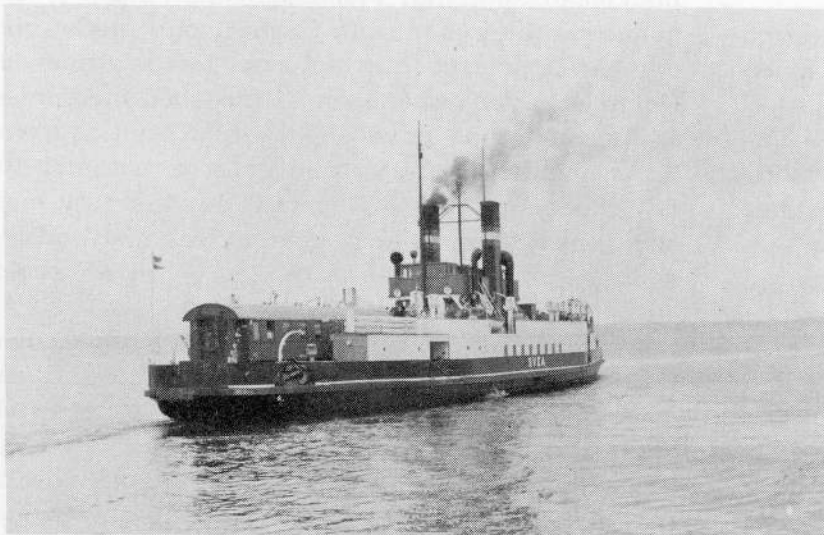
Den store spisesalon er udført i hvidlakerede fyrretræspaneler med smalle, forgyldte lister i loft og sider. Møblerne er udført af mat poleret Mahogni, og sofaerne rundt væggene er betrukne med plyds. Rummet gør et meget festligt indtryk.

Damesalonen er udført i hvidlakerede fyrretræspaneler med smalle, forgyldte lister, og møblerne er udført i mat poleret Mahogni. Fra damesalonen er indgang til et dametoiletrum, indrettet med håndvask og W.C.

Entreens vægge er malede i smukke, lyse tanfarver, medens loftet er hvidlakeret. Gennem garderoben er adgang til et herretoiletrum, indrettet med håndvask. Alle gulvene er belagt med linoleum.

3. kl. apteringen agter består af entre med indgange til en stor spisesalon, en damesalon, et





opvaskerum og til skibsjomfruens kammer.

Den store spisesalon er malet i imitation af eg og ahorn og lakeret, medens loftet er hvidlakeret.

Bænkene er betrukne med kunstlæder. Damesalonen er malet i eg og ahorn og loftet hvidlakeret. Møblerne er udført i poleret egetræ. Sofaerne med fjedre er betrukne med plyds.

Fra damesalonen er indgang til et toiletrum, indrettet med håndvask og W.C.

Entreens vægge og nedgangshusene indvendig er egetræsmaledede og lakerede. Loftet er hvidlakeret. På alle gulve er lagt linoleum.

Apteringen i vingehusene består i styrbords side af en 1.-2. kl. rygesalon, lukafer for kaptajnen, styrmanden, restauratøren, togpersonalet og 5 matroser. Endvidere er der indrettet lamperum samt herre- og dametoiletter for 1.-2. kl. passagerer.

I bagbords side består apteringen af en 3. kl. rygesalon, lukafer for maskinmester og assistenter samt for 4 fyrbødere og 4 opvartere. Endvidere findes kabysrum samt herre- og dametoiletter for 3. kl. passagerer.

På kommandobroen er bygget et hus, indrettet med styrerum i begge ender og bestiklukaf i midten.

I begge styrerum er anbragt styresøjle med 2 håndrat, således anbragt, at rorgængerer kan betjene både for- og agterroret samtidig".

S/F FYN og S/F DAN var fast stationeret ved Lillebæltsoverfarten til broens indvielse i 1935. Herefter kom S/F FYN til Masnedøoverfarten og S/F DAN til Helsingør-Hälsingborgoverfarten, hvor den erstattede hjuldampfærger Kronprinsesse Louise, der kort tid forinden var blevet overført til Lillebæltsoverfarten. Efter Storstrømsbroens indvielse i 1937 omstationeredes S/F FYN også til Helsingør-Hälsingborgoverfarten, idet den samtidig fik navneforandring til SVEA.

På Helsingør-Hälsingborgoverfarten var fra 1937 stationeret 3 jernbaneskruedampfærger samt den lille i 1935 anskaffede automobilmotorfærge Kronborg, hvilket indtil den anden verdenskrigs udbrud og under besættelsen var tilstrækkeligt til udførelsen af den på overfarten forekommende trafik. Efter krigsafslutningen indtraf der en stor stigning i trafikken, hvorefter S/F Orehoved stationeredes ved overfarten og som tidligere nævnt blev ombygget 1949/50.

I 1948 blev S/F SVEA underkastet en ret omfattende ombygning, hvorved 1.-2. kl. salonerne under dæk fjernedes og der i stedet indrettedes

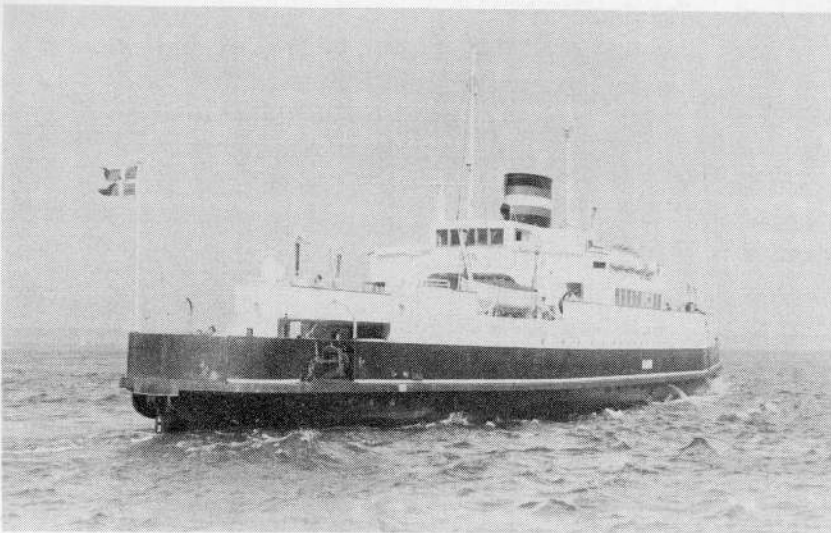
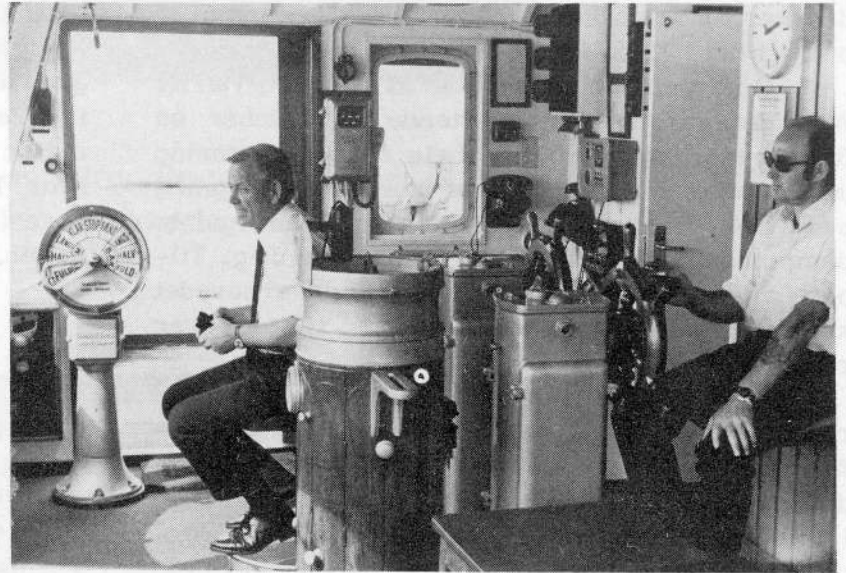
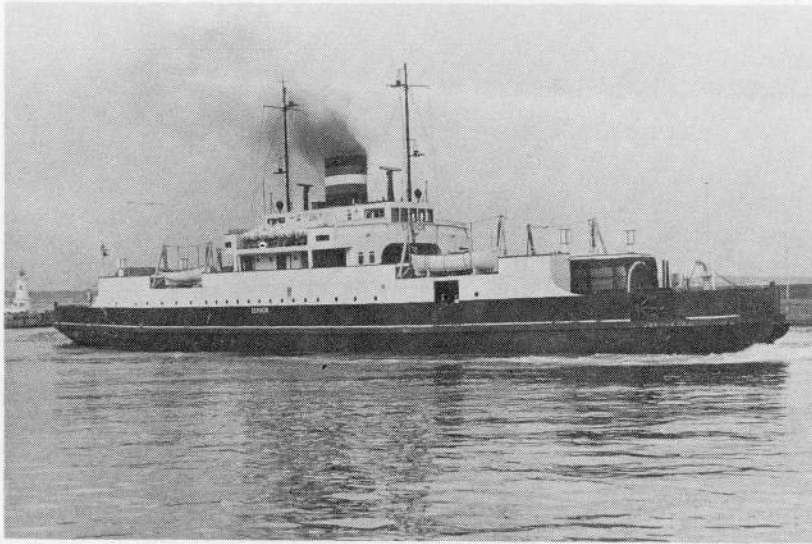
mandskabsaptering. Mandskabsapteringen i vingehusene blev samtidig fjernet, og i stedet blev der her indrettet nye saloner for de rejsende. Oprindeligt var der megen tilfredshed med denne ombygning, men udviklingen i trafikken og navnlig stigningen i antallet af overførte automobiler bevirkede snart, at det hurtigt blev klart, at endnu mere omfattende ombygninger var nødvendige, dersom såvel denne færge som S/F DAN skulle kunne anvendes i den fortsatte drift.

I 1951 skulle S/F DAN have klasseeftersyn, hvilket ville indebære ret betydelige reparationer og fornyelser, ikke mindst for maskineriets vedkommende. Tanken om at lade færgen ombygge og modernisere i lighed med D/F Kärnan var da ret nærliggende, idet man dog nu ønskede det hidtidige dampmaskineri erstattet af et nyt dieselmotoranlæg, hvilket ville indebære meget betydelige driftsbesparelser.

Efter at have indhentet tilbud fra forskellige skibsværfter afsluttedes i efteråret 1951 kontrakt med Nakskov Skibsværft om ombygning af færgen. Grundet den fuldstændige udskiftning af maskinanlægget blev arbejdet endnu mere omfattende end for D/F Kärnans vedkommende, idet der af den oprindelige færge næsten kun forblev skroget tilbage.

Den ombyggede færge - nu M/F DAN - der blev færdig til indsættelse i daglig drift fra slutningen af maj 1952, lignede i mange henseender D/F Kärnan. M/F DAN fik imidlertid en bedre aptering end D/F Kärnan grundet installeringen af dieselmotoranlægget, idet kedelrummet jo ikke længere var nødvendigt. Som på D/F Kärnan indrettedes en større passagersalon i forskibet, hvortil der er adgang fra en mindre forhal, der gennem to trapper står i forbindelse med vogndækket. Herudover er der fra hallen tillige gennem en tilstødende forhal adgang til en mindre ikke-ryger salon, også denne forhal står i forbindelse med vogndækket gennem 2 trapper. Ligesom på D/F Kärnan er mandskabsapteringen i agterskibet indrettet efter Skibstilsynets bestemmelser.

Adgangen til apteringen under dæk og vingedækkene og herfra til bodedækket med kommandobroen sker gennem trappehuse på vogndækket. Trappehusene findes på begge sider af jernbanespooret og ved denne opbygning er tilvejebragt en art adskillelse mellem jernbanekøretøjerne, der er anbragt på jernbanespooret midtskibs, og alle andre køretøjer, der for en stor dels vedkommende kan befordres på vogndækket helt ude i begge sider, hvor de er ret godt beskyttet mod søen under sejlads.



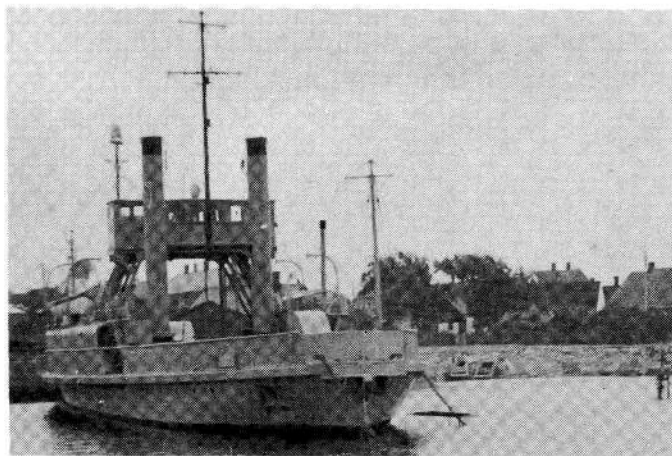
M/F DAN blev ved ombygningen forsynet med et hovedmaskineri bestående af 2 stk. 7-cylindrede 2-takts dieselmotorer med trykforstøvning af Burmeister & Wains fabrikat. Cylinderdiameteren er 280 mm, slaglængden er 500 mm og hver motor yder ved 300 o/m max. 930 ihk svarende til 700 ehk. Færgens maksimale fart er nu 11,5 knob. Overførselskapaciteten blev som hidtil 150 tons vognlast, 950 rejsende (dette tal er senere ændret til 530 med fuld vognlast og 600 med reduceret vognlast) samt 14 stk. automobiler. Dersom der udelukkende befordres almindelige personautomobiler kan færgen medtage ialt ca. 45 stk.

Ombygningerne af S/F Orehoved og S/F Dan må begge betegnes som vellykkede, og det faldt da naturligt at lade S/F SVEA ombygge efter lignende retningslinier i vinteren 1957/58. At ombygningen skete så relativt længe efter de to andre færges må tilskrives den tidligere omtalte ombygning i 1948/49.

Ombygningen foretoges af Aalborg Værft. Arbejdet var meget omfattende og indebar en fuldstændig borttagning af hele færgens aptering under dæk samt fjernelse af hele dens opbygning over dæk. Endvidere fjernedes hele det gamle dampmaskineri med tilhørende kedelanlæg. Tilbage af den oprindelige færge var overhovedet kun det nøgne skrog, idet færgens tilstand var ringere end forud forventet.

M/F Svea blev genopbygget efter samme retningslinier som de to tidligere her omtalte færges, men udseendet blev dog noget mere moderne, og således at den i nogen grad ligner den i 1955 anskaffede M/F Helsingør. Skal man nævne et enkelt punkt, hvorpå M/F Svea adskilte sig fra D/F Kärnan og M/F DAN udover det allerede anførte, bør nævnes, at der på M/F Svea via en forbindelsestrappe over vogndækket etableredes direkte adgang mellem vingedækkene, således at færgens passagerer ikke behøvede at passere vogndækket eller eventuelt hallen ved salonen under dæk, dersom de ønskede at skifte ophold fra det ene vingedæk til det andet. I 1961 fik M/F Dan imidlertid også under en mindre ombygning en tilsvarende forbindelsestrappe, medens en sådan aldrig etableredes ombord på D/F Kärnan.

Ved ombygningen blev M/F Svea udstyret med et hovedmaskineri bestående af 2 stk. 7-cylindrede 2-takts B&W dieselmotorer. Cylinderdiameteren er 280 mm, slaglængden er 500 mm og hver motor yder ved 360 o/m max. 1120 ihk svarende til 840 ehk. Færgens maksimale fart er nu 11,5 knob og overførselskapaciteten er den samme som for M/F Dans vedkommende.

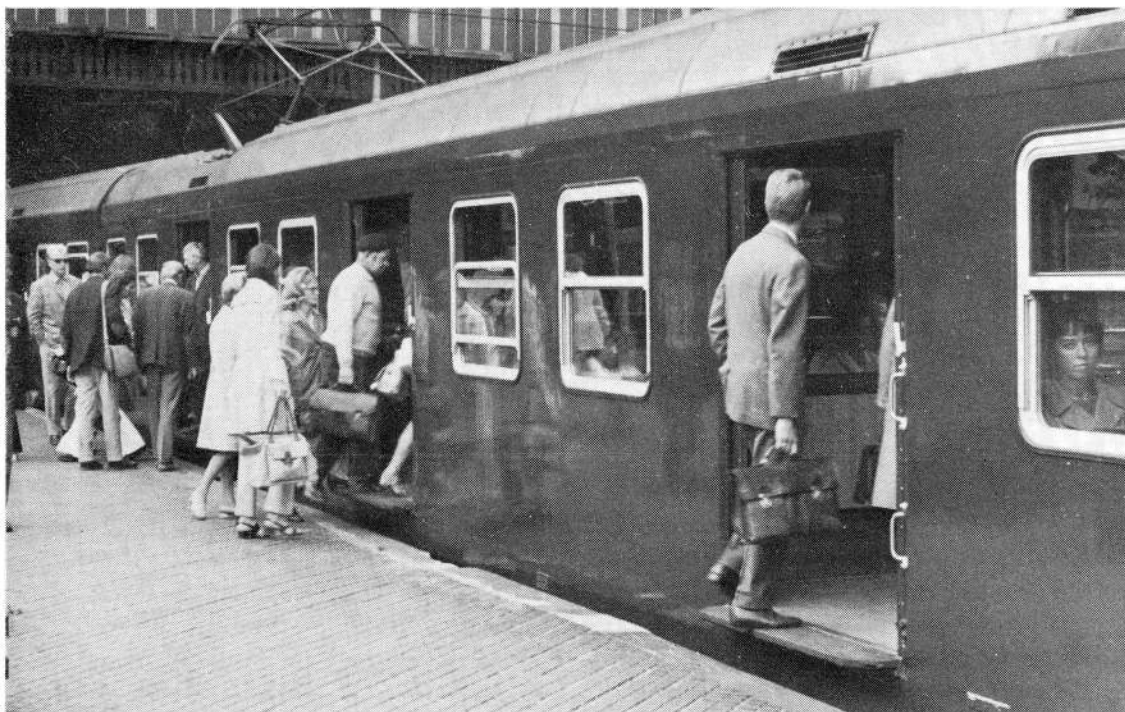


Såvel M/F Dan som M/F Svea har siden ombygningen været fast stationeret ved Helsingør-Hälsingborgoverfarten. M/F Dan har tillige afløst M/F Morsø på Sallingsundoverfarten og M/F Mommark på Fåborg-Mommarkoverfarten. Færgen har endvidere prøvet lejer på den nye overfart Bøjden-Fynshav, men har endnu ikke været indsat på denne overfart. Ved en enkelt lejlighed hvor M/F Dan i forvejen var oplagt, har M/F Svea imidlertid også afløst på Sallingsundoverfarten.

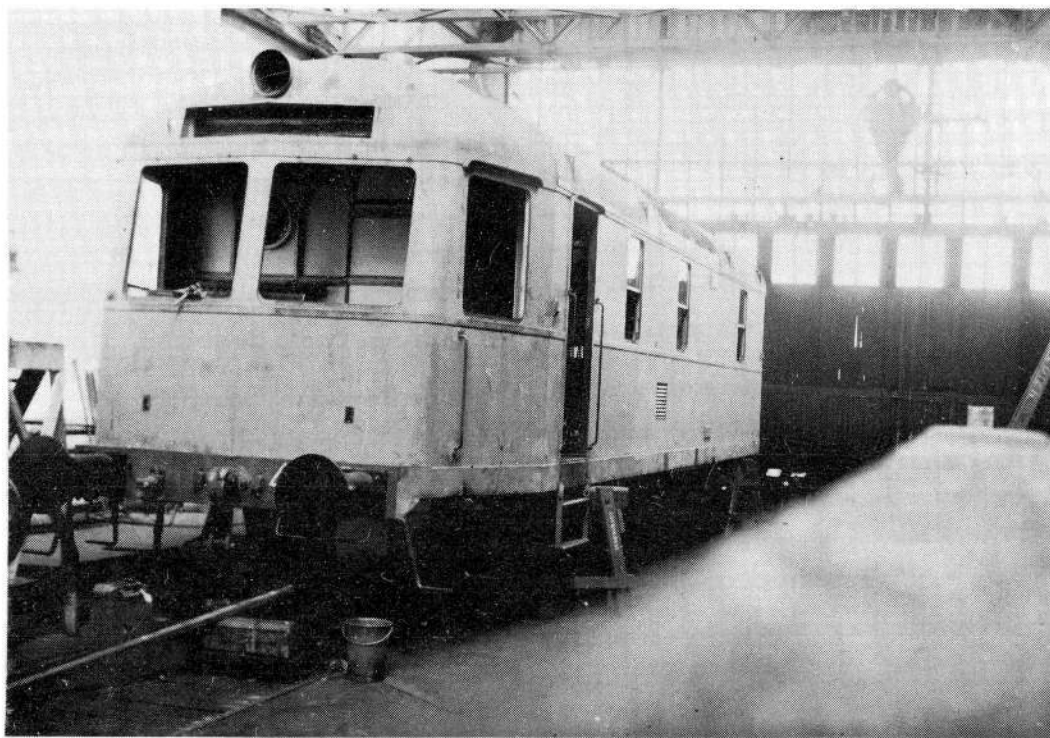


Copyright for denne artikelserie: Ib V. Andersen
 Billedtekster til denne artikel:
 side 194: D/F Glyngøre i Fåborg (foto- hol)
 side 196, øverst venstre: fra styrehuset på D/F Kärnan, nederst venstre: manøvrepladsen i maskinrummet på D/F Kärnan, øverst højre: manøvrepladsen i maskinrum på D/F Kärnan og nederst højre: rorgænger på D/F Kärnan (bemærk dobbeltrattet).
 side 198: D/F Fyn ca. 1920 (Jernbanemuseet)
 side 199: øverst: D/F Svea, 22/7 1957, i midten M/F Svea 31/7 1971 og nederst: manøvrepladsen i maskinrummet på M/F Svea.
 side 201, øverst: D/F Senior, 25/6 1970, i midten: fra kommandobroen på M/F Svea og nederst: M/F Dan, 31/7 1971.
 side 202: D/F Valdemar som isbryder.
 Alle usignerede fotos er af Ib V. Andersen.

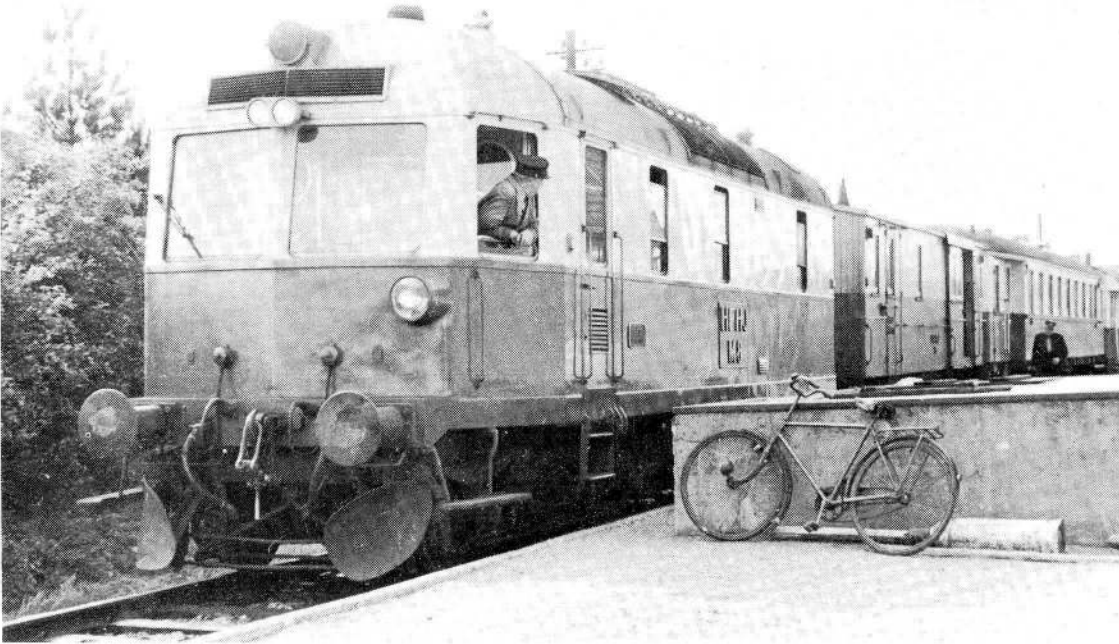
I tegningsarkene finder De denne gang tegninger af: D/F Svea, M/F Svea, D/F Dan og M/F Dan. Alle er stillet til rådighed af DSB.



Billed og tekst 1. På Sorø Bystation blev der indtil for få år siden læsset vognladninger. Her er en vognladning kreaturer under indlæsning.



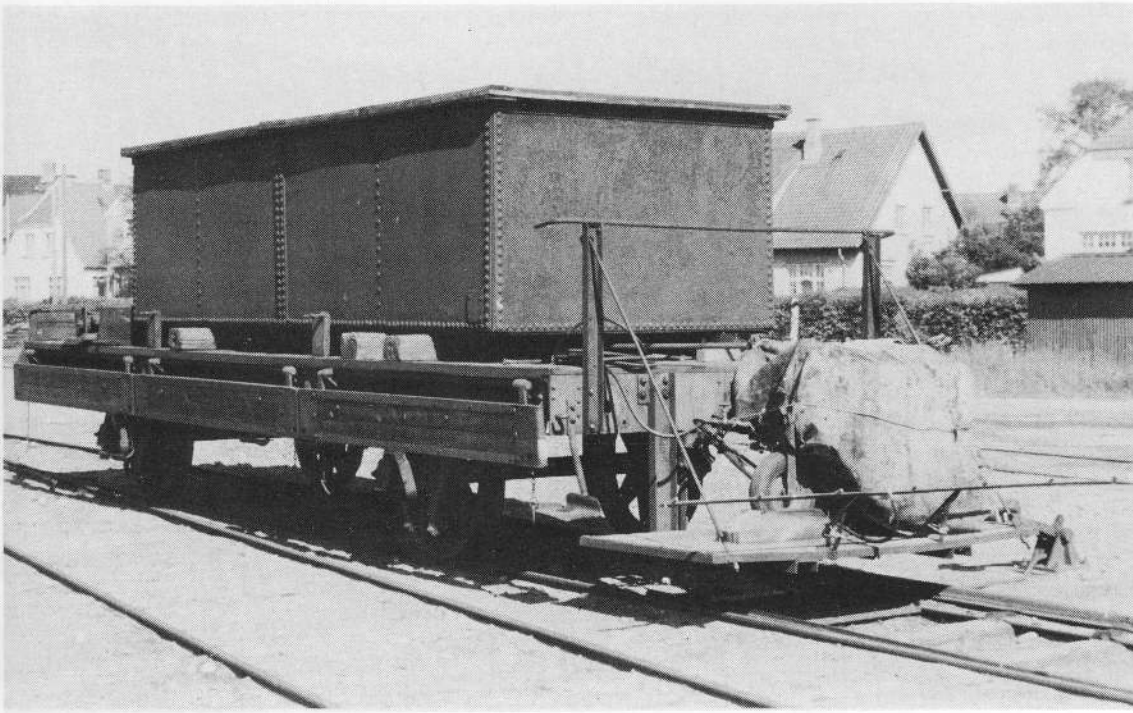
Billed og tekst 2. Af en ældre udbrændt motorvogns undervogn opstod som "fugl Phønix" dette motorlokomotiv (SKRJ M 4).



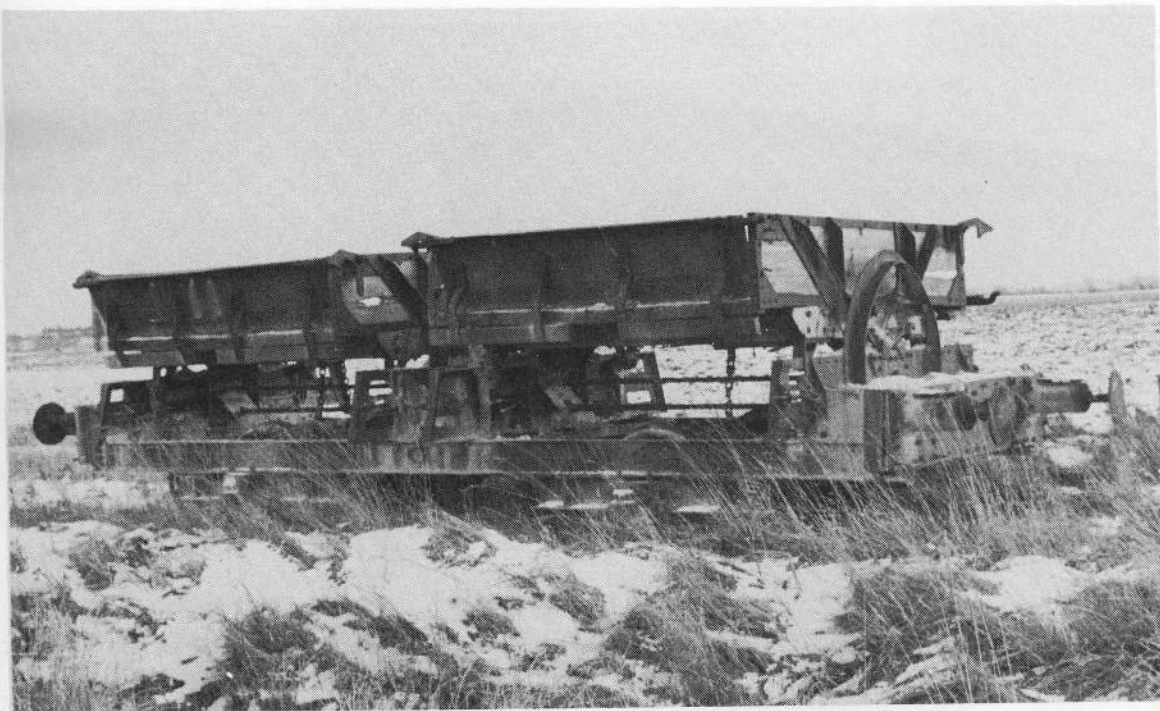
Billed og tekst 3. Selv om København H ikke er den station, hvortil og -fra der ekspederes flest passagerer, er der dog et mylder af mennesker fra morgen til aften.



Billed og tekst 4. Store private firmaer har i mange år haft deres egne vogne til befordring af bl.a. smøremidler af forskellig art.



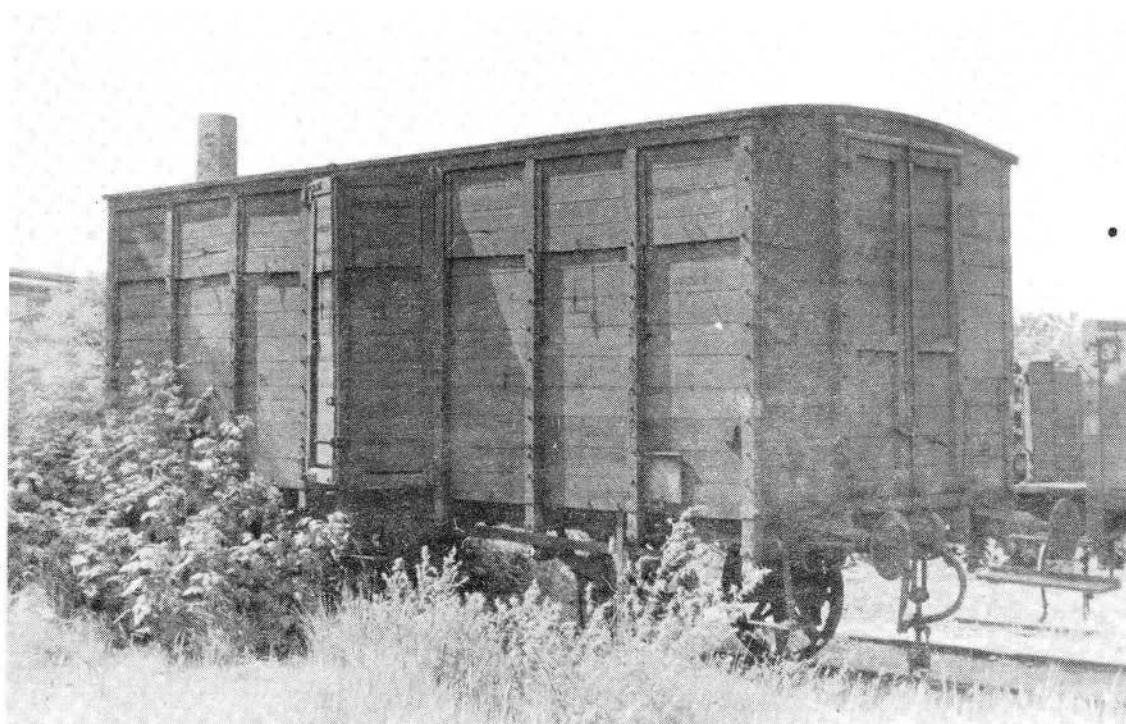
Billed og tekst 5. De sørgelige rester af en S-maskine. Det er utroligt hvad mennesket kan få ud af sådan en gammel "vandbeholder" med tilhørende rør.



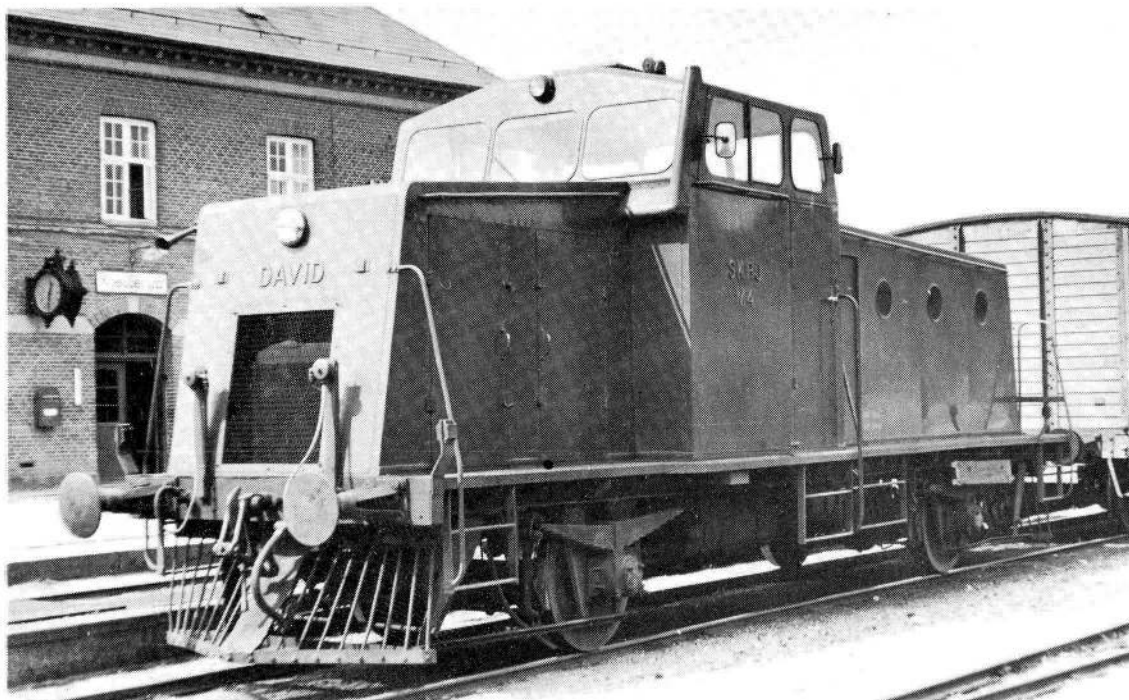
Billed og tekst 6. Skal vi gætte på, at Storm-P har haft en finger med i spillet, da denne ukrudtssprøjtevogn fra Langelandsbanen blev konstrueret.



Billed og tekst 7. Omend selvtømmende godsvogne bliver mere og mere moderne, er det ikke noget nyt under solen. Denne er fotograferet i Klåby mergelleje i januar 1954.



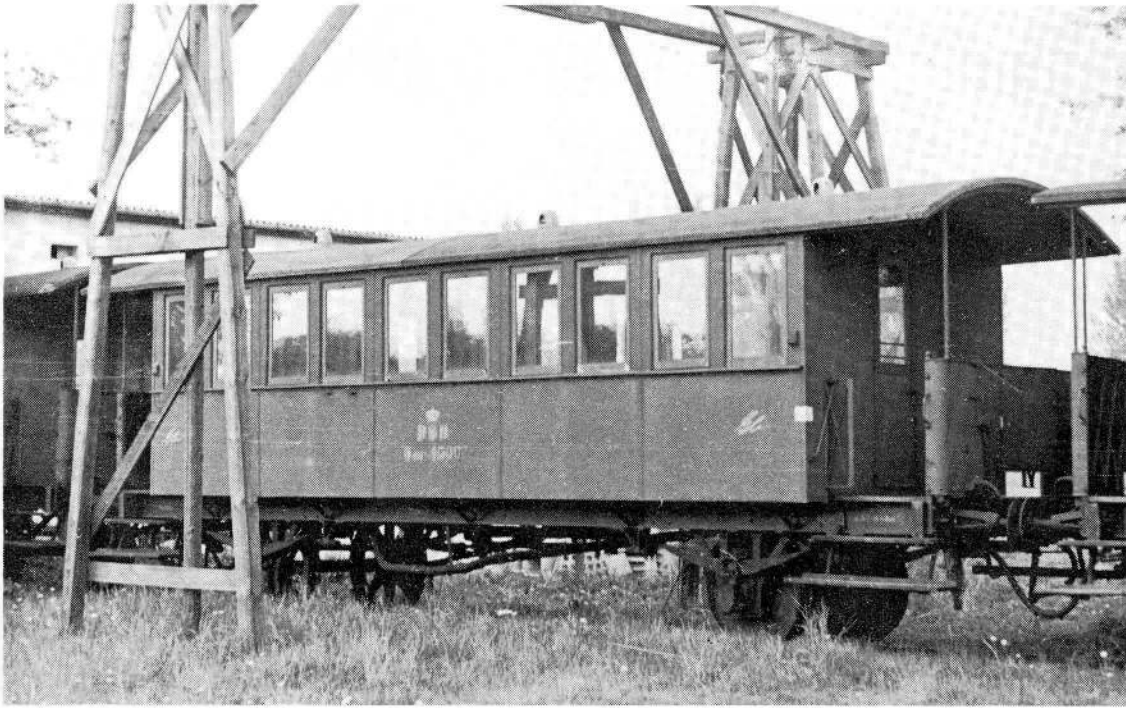
Billed og tekst 8. KGR benyttede i mange år vogne af denne type til transport af natrenovation til Amagers gartnerier. Billedet er fra Store Magleby ca. 1907.



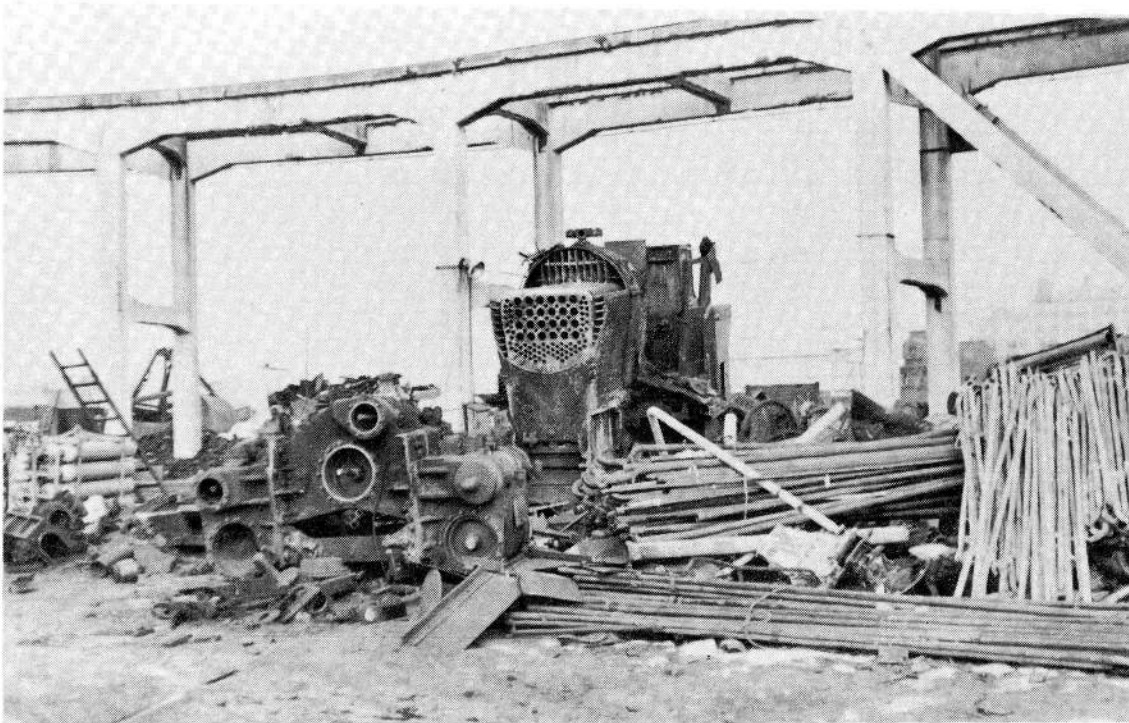
Billed og tekst 9. Fred og ro er der over dette foto fra Gør-løse, HFHJ. Motorlokomotivet M 8 er med sine "bløde" linier et nydeligt eksempel på dansk lokomotiv-design, tilmed malet i festlige farver.



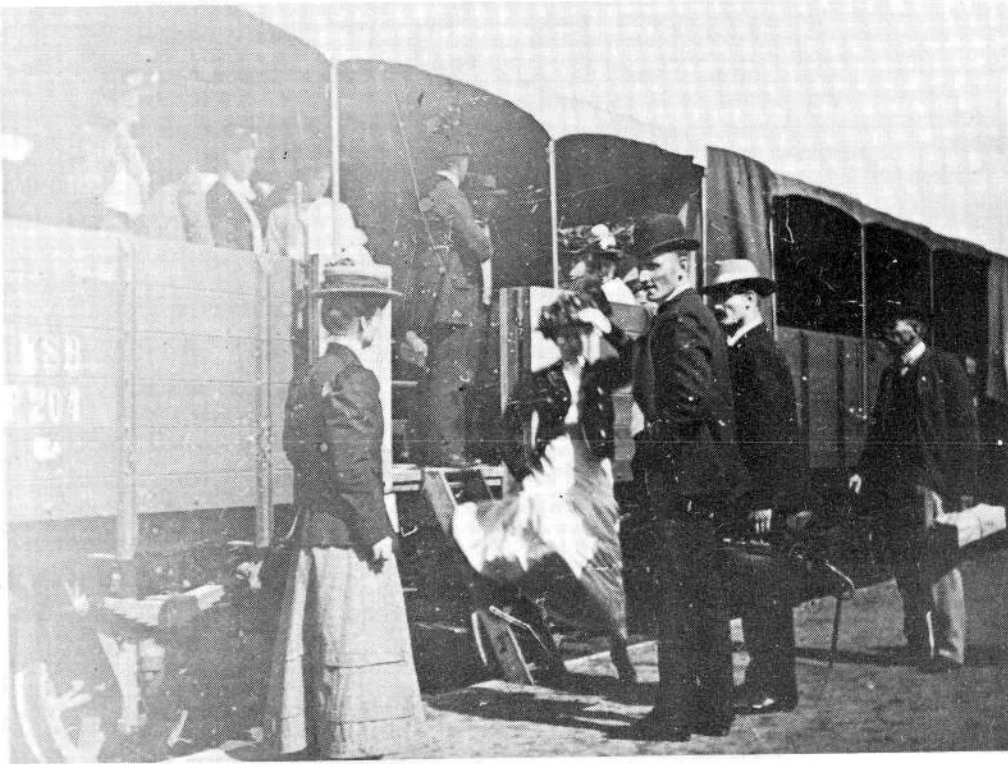
Billed og tekst 10. Tiden har fostret mange typer specialvogne, her f.eks. til transport af øl og mineralvand.



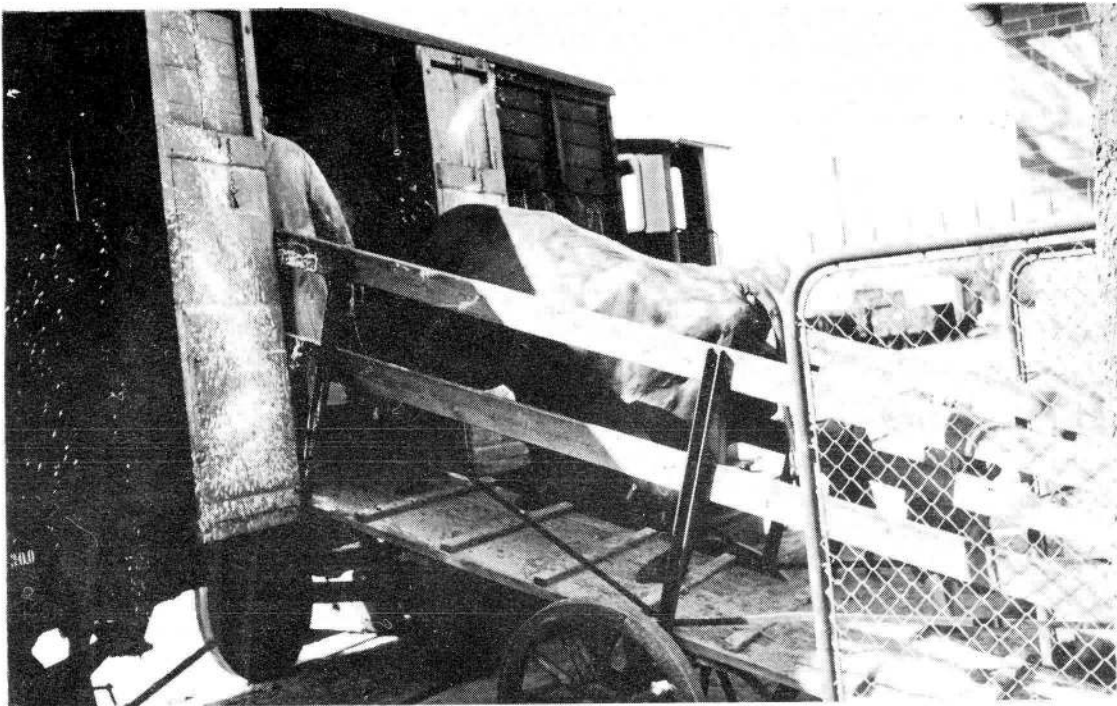
Billed og tekst 11. Til transport af kreaturer anvendtes tidligere vogne af denne type. Bemærk skydelemmene i vognsiden under taget, disse kunne trækkes ned for at skaffe frisk luft til dyrene.



Billed og tekst 12. Fra Frichs fabriker har vi hentet dette foto. Selv om der er længe til den første køretur, kan man jo nok se, hvad det skal blive til.



Billed og tekst 13. Ældre personvogn til mindre baner. Her er der også rige muligheder for frisk luft.



Billed og tekst 14. Læsning af vognladning på Langelandsbanen. Med et smil på læben og en hjælpende hånd fra et venligt personale sendes hver dag mange afsted på deres første togrejse.



Billed og tekst 15. Sådan begyndte en skovtur for mange københavnere for ca. 60 år siden. De måtte nøjes med en åben vogn med et stykke lærred over - som læ for en evt. byge.

en SPØG!

På siderne 203-210 har De fulgt en lille fotospøg, som Erik V. Pedersen er mester for. Der er ingen præmier for at finde løsningen, som følger her, men vi håber, De har haft lejlighed til at trække lidt på smilebåndet.

Til billed	1 hører tekst	3
- -	2 -	- 12
- -	3 -	- 9
- -	4 -	- 10
- -	5 -	- 6
- -	6 -	- 7
- -	7 -	- 4
- -	8 -	- 11
- -	9 -	- 2
- -	10 -	- 8
- -	11 -	- 13
- -	12 -	- 5
- -	13 -	- 15
- -	14 -	- 1
- -	15 -	- 14

Mange venlige hilsener fra redaktionen.

Danske Styrevogne

En dag i 1930 så et par mærkelige skabninger dagens lys: intet ringere end Danmarks første 2 styrevogne, nærmere betegnet KSB S 1 og 2 (Slangerupbanen). "Sa" er måske ikke helt rigtigt, snarere genså.

Det var nemlig to gamle vogne, der oprindeligt hed KSB A 1 og 3, 4-akslede boggievogne, bygget af Scandia i 1906, med åbne endeperroner og tagrytter, og de var - som det fremgår af tegningerne - udstyret med den lidt besynderlige vinduesinddeling, der var så almindelig ved KSB og AB (Amagerbanen), nemlig et stor-vindue, tre små vinduer, et stor-vindue og tre små vin-

duer. Hvert fag svarende til en vognafdeling på 8 eller 10 pladser. Det var midtgangsvogne med to kupeer med henholdsvis 32 pladser på II kl. og 40 pladser på III klasse. De omlitredes senere til AC 1 og 2.

I 1930 indleder KSB, ligesom andre privatbaner, sin motorisering. Det sker med de to små 4-akslede 200 HK dieselelektriske B&W/Scandia loko M 1 og M 2. Med dem var muligheden for styrevognskørsel åbnet og de to boggievogne AC 1 og 2 blev sendt (til Scandia?) for ombygning.

Denne ombygning bestod i, at den ene åbne endeperron blev forlænget og lukket som fører-



DSB M 1 og FG 4992 i Farum, 22/5 1954 (foto: HM)

rum, hvordan ses bedst af tegning og fotos (det kan næsten ikke beskrives). Ved samme lejlighed forsvandt tagrytteren, således at forstå, at den ikke som det vel havde været mest naturligt, blev fjernet ved en ombygning af taget, men kun blev skjult under det nye tag, der også dækkede det nye førerrum. Indvendig skete der det, at vognen blev ombygget til 64 pladser på én klasse, den senere fællesklasse, idet de gamle træsæder erstattedes af nye læderbetrukne, se foto.

Et kapitel for sig var vognens opvarmning. Ligesom de øvrige diesellokomotiver, der leveredes af B&W/Scandia på det tidspunkt til forskellige danske privatbaner (f.eks. KB M 1, KS M 3) var også M 1 og M 2 udstyret med aggregat for elektrisk togopvarmning, hvorfor de ved ombygningen forsynedes med elektriske varmeapparater. Også vognenes vacuumbremse udskiftedes med trykluftbremse, som M 1 og M 2 var forsynet med.

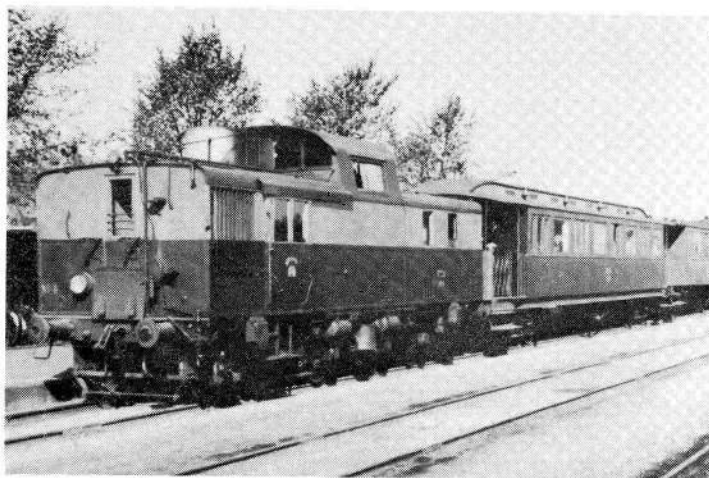
Vognene, der nu kom til at hedde S 1 og S 2, kunne og blev nu anvendt enten enkeltvis - loko og styrevogn - eller begge, styrevogn, loko, styrevogn. Da imidlertid M 1 og M 2 var for små til

banens kørsel syd for Farum anskaffedes i 1932 to lidt større, 6-akslede, 330 HK dieselelektriske lokomotiver, ligeledes fra B&W/Scandia, M 3 og M 4.

Med disse kørte man nu de større tog syd for Farum (København L-Farum) og efter en deling af toget i Farum, med M 1 eller M 2 videre til Slangerup.

Efter DSBs overtagelse i 1948 ombyggedes de således, at der inddrogtes en vognafdeling, 8 pladser, op mod førerrummet og der indrettedes her et rejsegodsrum for 1000 kg gods, og de om-litredes nu for tredje gang, denne gang til FG 4991 og 4992.

DSB benyttede efter overtagelsen G- og O-maskiner, senere MO-vogne på strækningen København L-Farum, medens M 1 og M 2 med styrevognene nu udelukkende kørte på strækningen Farum-Slangerup indtil denne i 1954, den 23. maj, nedlagdes. FG'erne henstod derefter et par år forskellige steder, bl.a. på Vassingerød st. indtil de blev kørt til Københavns godsbanegård, hvor de endte deres dage en dag i 1956 for en dunk petroleum og en tændstik. De fulgtes såle-



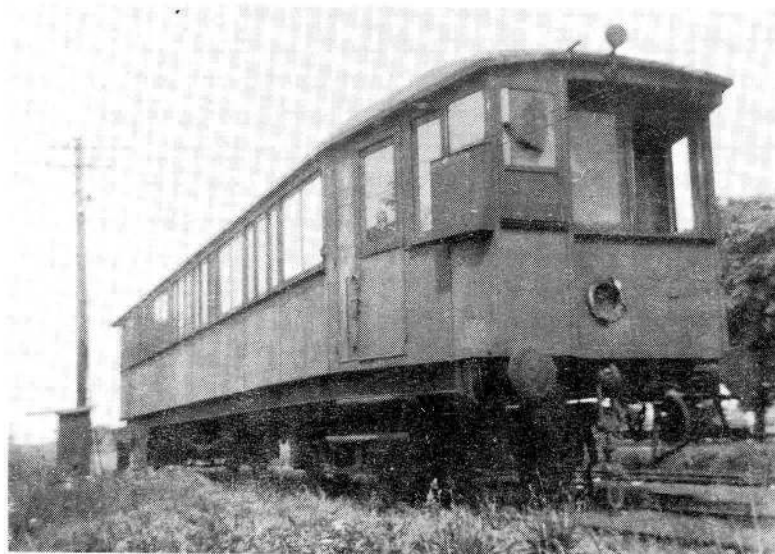
des ad fra de ankom ved Slangerupbanens indvielse, via ombygningen til styrevogne, hvor de var med ved præsentationskørslen med M 1 og M 2, til de sammenkøbet "gik op i røg".

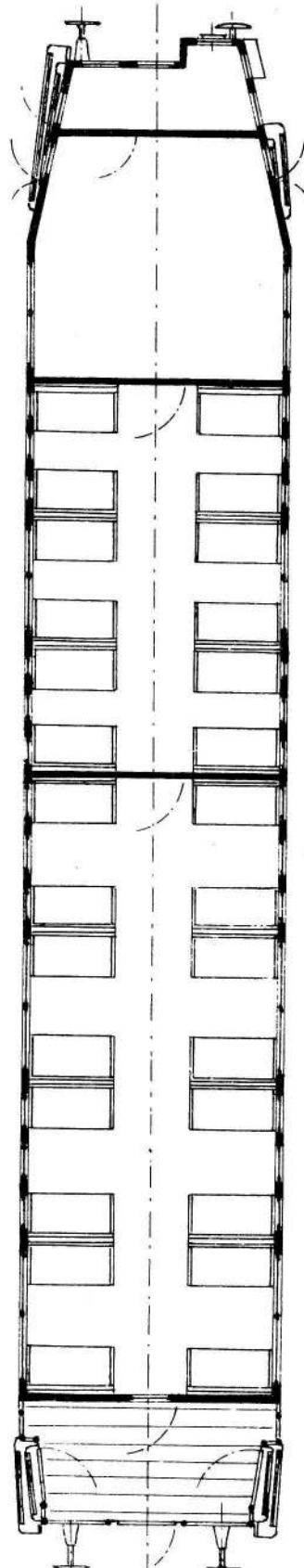
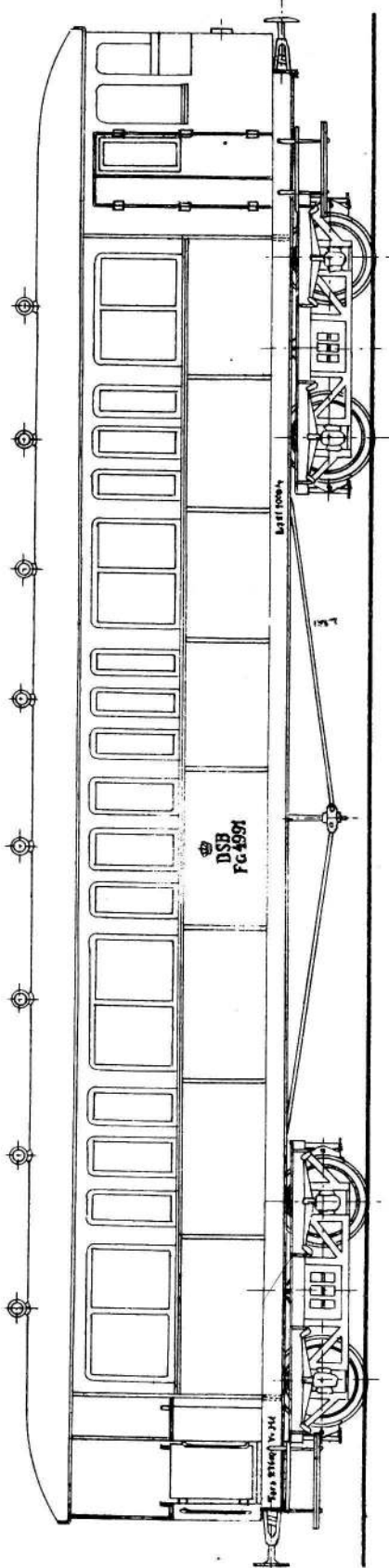
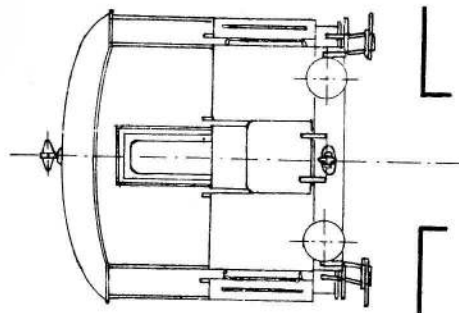
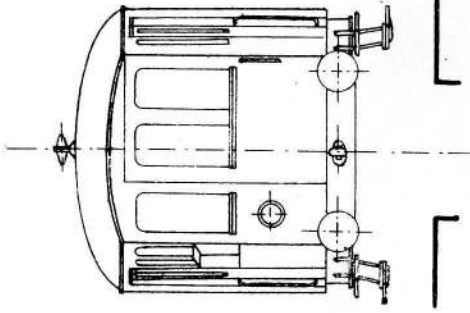
Man siger, at ethvert menneske har en "skygge", en af samme udseende som én selv, således også vore to FG'ere. Deres "skygger" var Amagerbanens A 1 og 2, ligeledes bygget af Scandia, men i 1907. Disse mindede til forveksling om KSBs, blot var de 90 mm længere og havde 400 mm længere afstand mellem boggi-centrene (længde over pufferne: KSB 17400, AB 17490 mm, tapafstand: KSB 11000, AB 11400 mm) og de kørte alle fire på det samme "spinkelværk" af en 2,1 m boggie og var alle forsynet med vacuumbremse. AB 1 og 2 havde ligeledes tagrytter, åbne endeperroner og næsten samme vinduesinddeling som KSB (KSB: 1, 3, 1, 3, 3, 1, 3, 1 - AB: 1, 3, 1, 3, 1, 3, 1, 3) medens de dog indvendig havde tre kupeer med henholdsvis 20, 40 og 20 pladser på III kl.

De skulle siden vise sig som virkelige skygger, idet de efter Amagerbanens indstilling af persontrafikken den 1. april 1938 blev overflødige her og derfor udlejedes til KSB indtil de efter persontrafikkens genoptagelse 6. maj 1940 på grund af krigen atter vendte hjem. Her kørte de nu til AB igen - den 1. september 1947 - indstillede persontrafikken, hvorefter de i 1949 blev solgt til OHJ, der brugte undervognene til opbygning af to nye vogne OHJ C 222 og 223 - men det er en ganske anden historie.

E.V.P.

Billedtekster finder De på omslagets side 3.





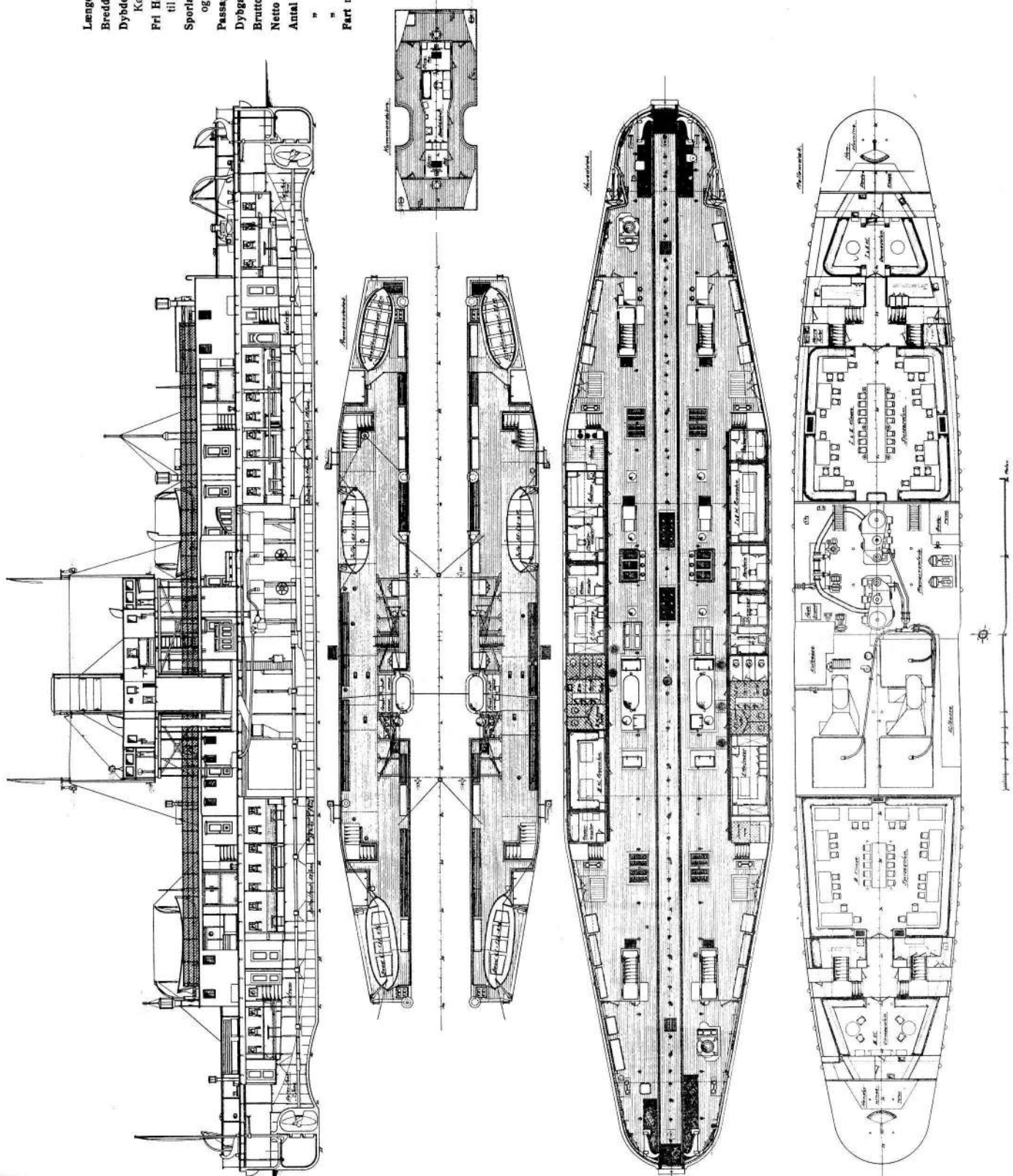
Styrevogn litra FG nr. 4991 - 4992

str. 1:87, spor H0

6-5-56
Jb Nielsen

Skala 1:250

Længde, største over Stævne.....	67.940 Meter
Bredde, " " Fenderlisten	13.380 " "
Dybde fra Hoveddæksbjælken Retl. til Køleens O. K.	4.602 " "
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddæks O. K. til Brodæksbjælken U. K.)	4.975 " "
Sporlængde, største effektive mellem forreste og agterste Støpbom.....	66.0 " "
Passagerantal	1000 Stk.
Dybsænde, middel med Last	3.250 Meter
Brutto Register Tonnage	798.76 Tons
Netto " "	308.88 " "
Anial Baade	6 " "
" Redningskranse	50 " "
" Redningsbøiter.....	830 " "
Part med Last	10.5 Knob

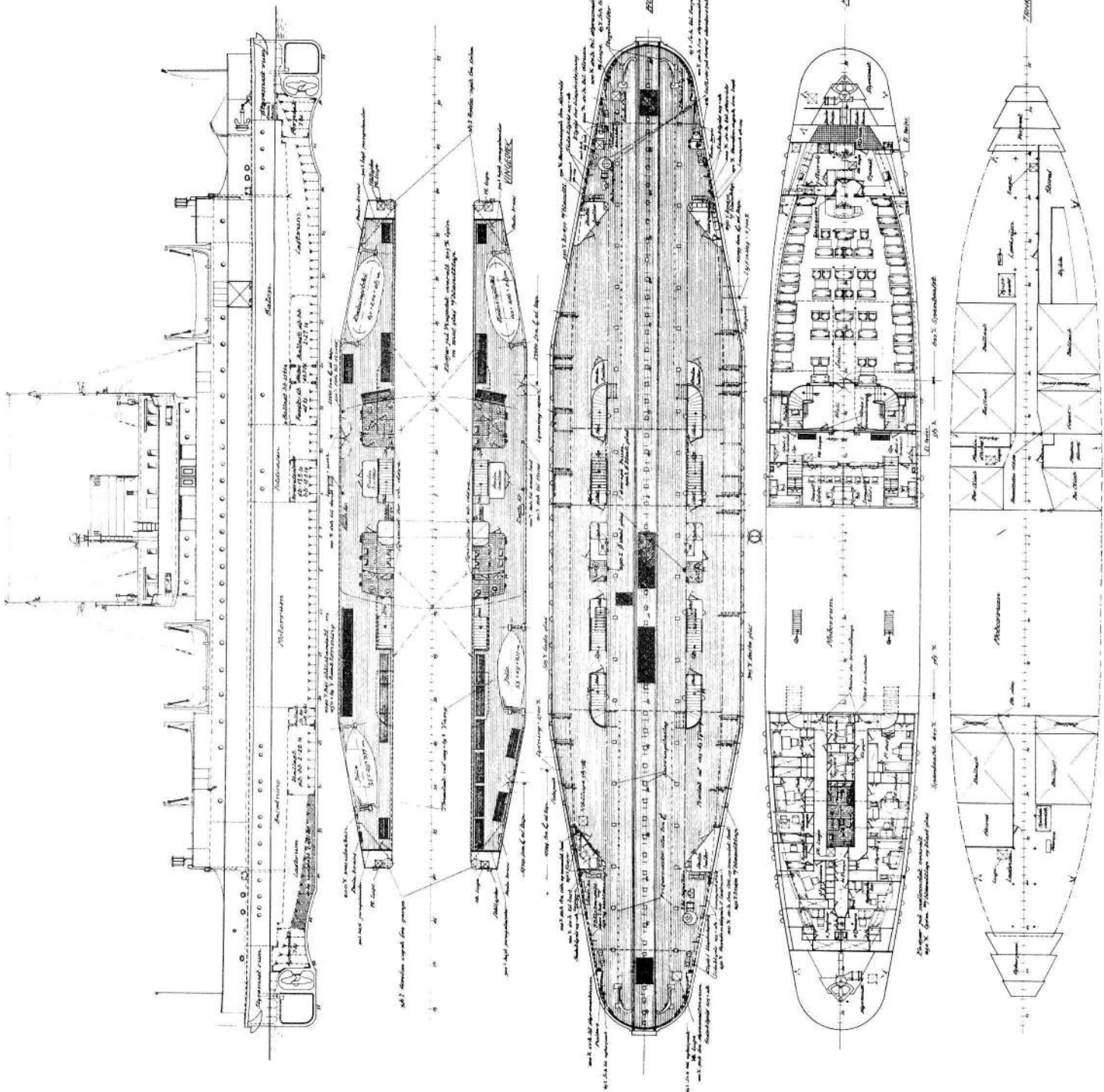


M/F »DAN«

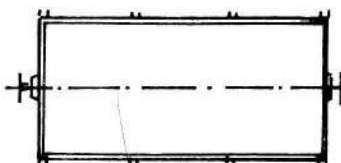
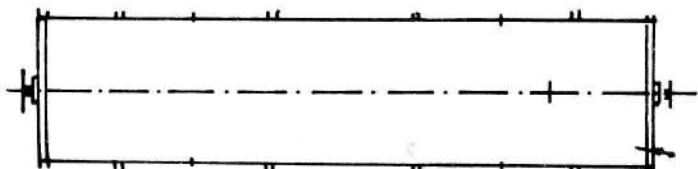
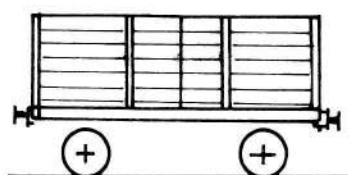
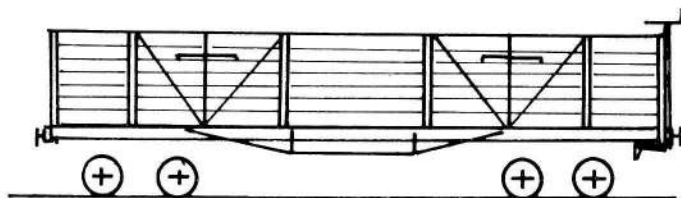
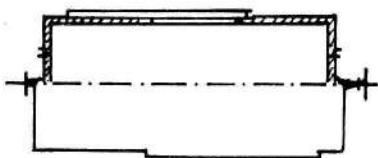
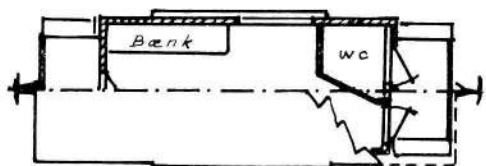
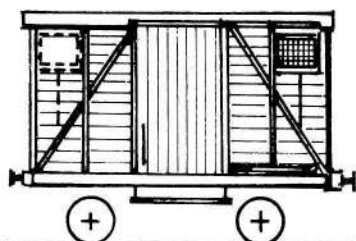
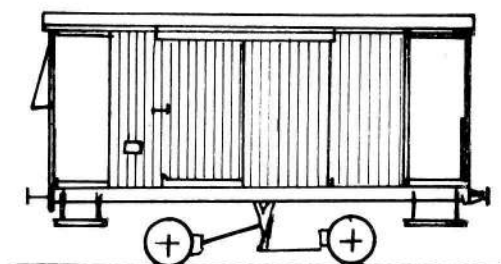
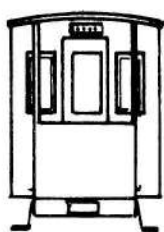
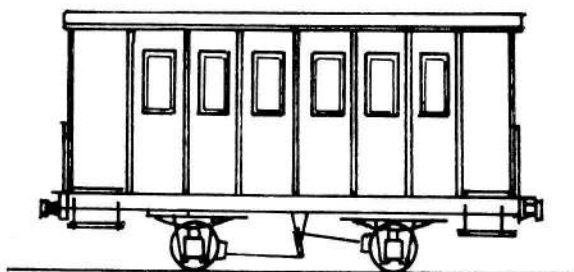
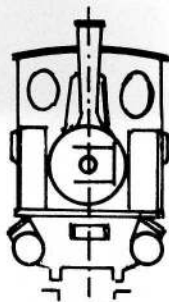
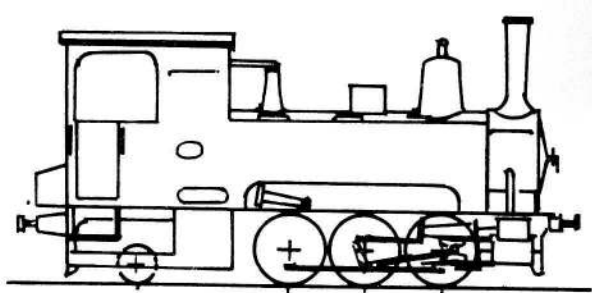
BYGGET PÅ ORLOGSVÆRKTET 1921

Skala 1:250

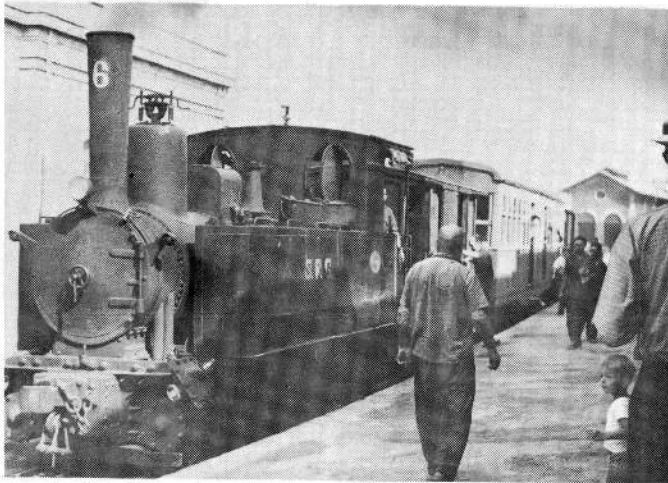
Længde, størst over konsoller	68,74 meter
— stavene	67,94 —
Bredde, — fenderlisten	13,38 —
Dybde fra hovedskibjælkens red. til kejlens o. k.	4,602 —
Frh højde på hoveddek (fra hoveddæks o. k. til bro-dækskibjælkens u. k.)	4,950 —
Sporslængde, største effektive mellem forreste og agterste stopbom	65,5 —
Passagerantal	950 stk.
Dybgående, middel med last	3,49 meter
Brutto register tonnage	776,61 tons
Netto	254,92 —
Antal både	4 stk.
Fart med last	11,5 knob



Måltegninger i 1:87 af materiel
fra den spanske bane Gerona -
San Feliu de Guixols.
Tegnet af: guldbæk.



GERONA....



Formiddagens blandetog er lige ankommet.



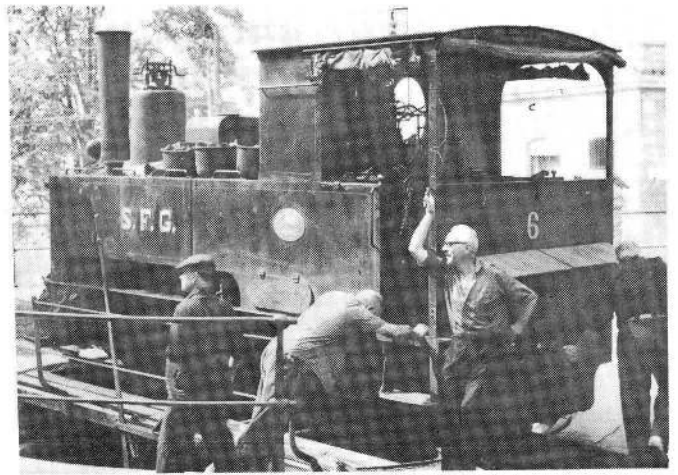
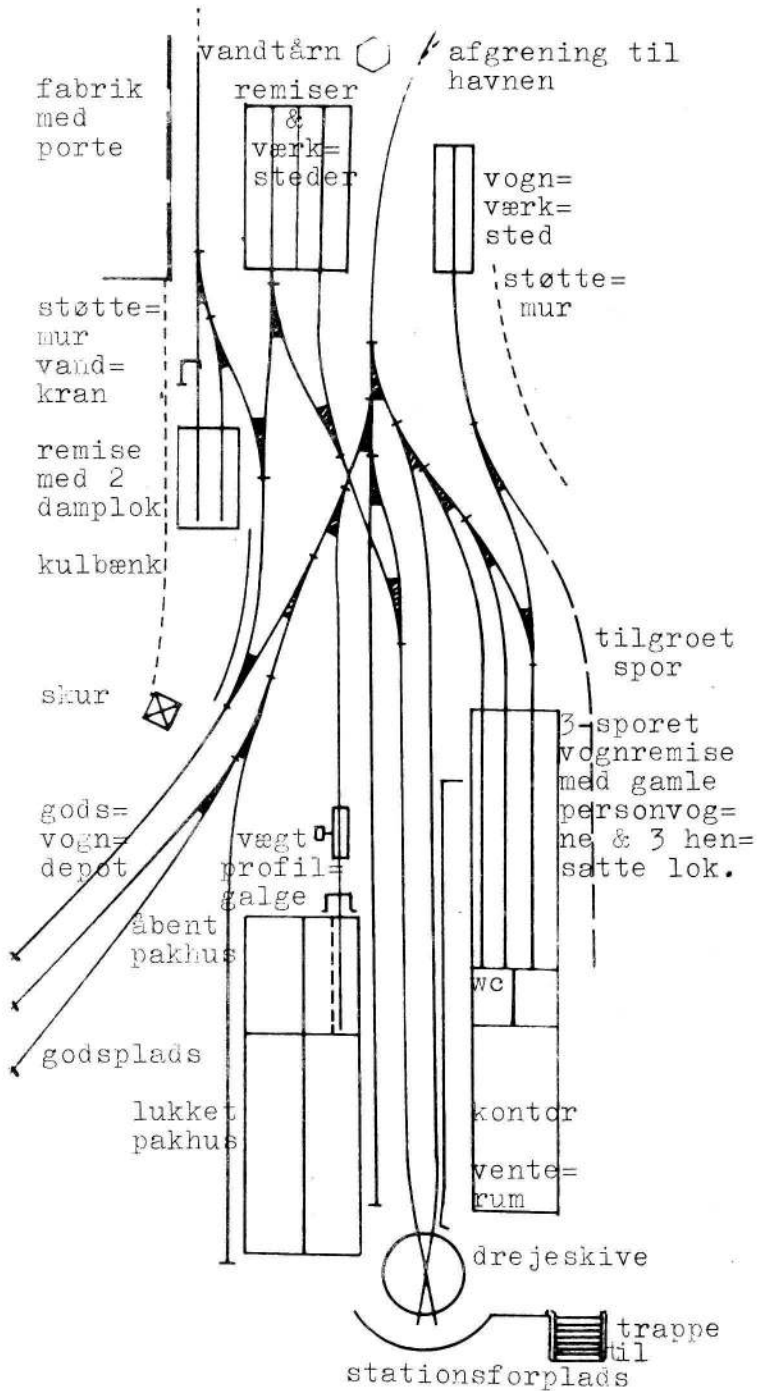
Udlæsning af gods.



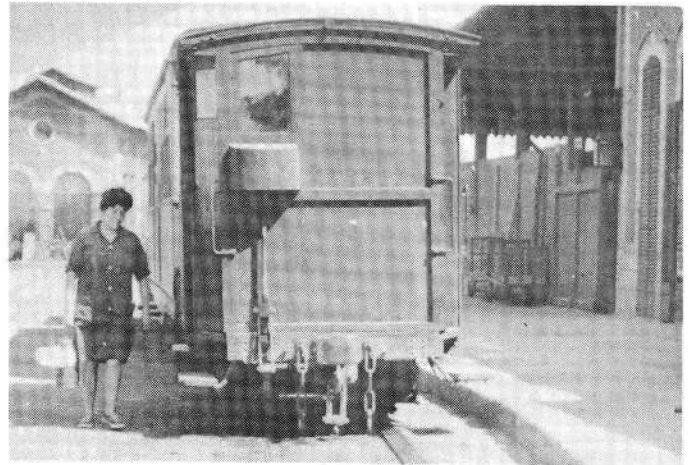
GERONA - SAN FELIU DE GUIXOLS

Også for jernbaneinteresserede er Spanien stadig et besøg værd. I den nordlige del og især ved Atlanterhavskysten myldrer det med smalsporede småbaner, men også i den nordøstlige del af landet ud mod Middelhavskysten findes der ved Barcelona, vest og nord derfor, endnu nogle ganske interessante eksempler.

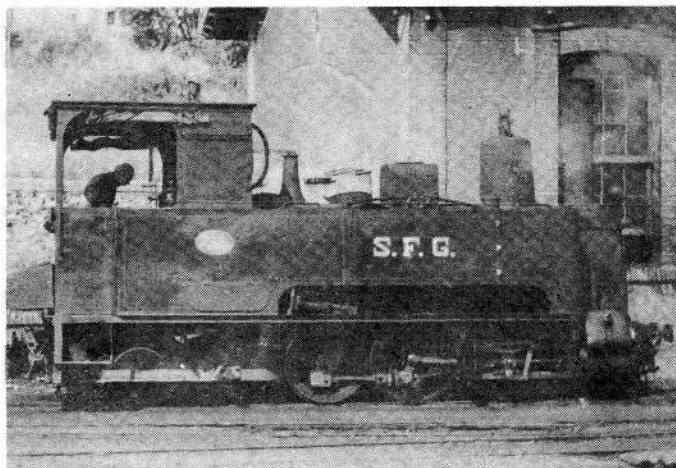
Allerede ved den første større købstad, som turisten nord fra møder efter at have passeret den franske grænse, Gerona, (udtalen nærmest Hre'rona) findes der både en metersporet bane, der går mod nordvest til Olot ca. 60 km borte - i luftlinie er der dog ikke mere end 35 km - og en 750 mm bane, der går til San Feliu de Guixols ved Costa Brava-kysten. Tidligere gik der også en anden 750 mm bane i lavlandet nord for Gavarrabjergene til havnebyen Palamos,



Kræfterne lægges i for at få vendt maskinen på den lille, hånddrevne drejeskive.

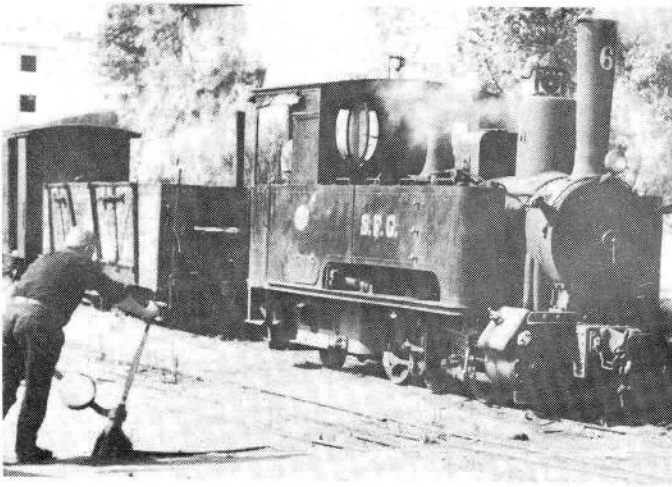


Vognopsynets personale går igang med en "moderne" personvogn.

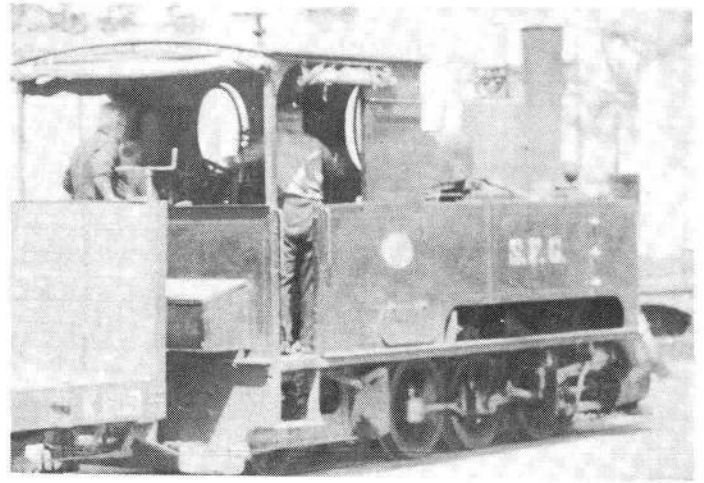


Også kullæsningen sker pr. håndkraft ved brug af baljer.

Der fyres.



Rangering på godsterrænet.



Afgang til havnen.

men den var forsvundet, da jeg besøgte byen for 5 år siden.

Som næsten alle spanske småbaner følger også Gerona-San Feliu de Guixolsbanen landevejene, der forbinder byerne, vel sagtens fordi banerne ligesom vejene er anlagt der, hvor vanskelighederne som følge af naturforholdene var mindst. Men naturligvis kan denne lille bane heller ikke dy sig for at tage nogle små svinkeårinder ud til siden, hvor vejen i stedet kravler op over en bakkekam, hvorved banens længde når op på 40 km, hvor vejen ellers kan nøjes med 35 km.

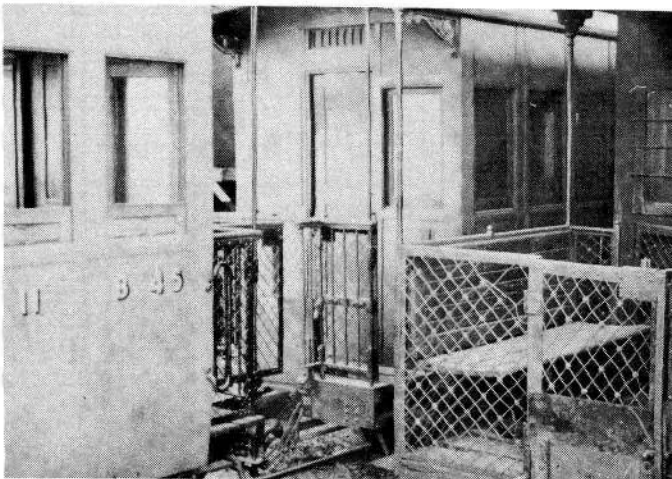
Banen har 7 lidt større stationer, med eller uden krydsningsspor og læssespor og 5 mindre, hvoraf nogle kun er stoppesteder. Der kører 5-6 tog om dagen, de 2 af dem dog kun om lørdagen, men alle er blandetog og alle fremføres af damplokomotiver, som banen har (eller har haft) 8

af, vist nok alle ens. Der er ikke just tale om årsunger, for Krauss har leveret dem allerede i 1890erne.

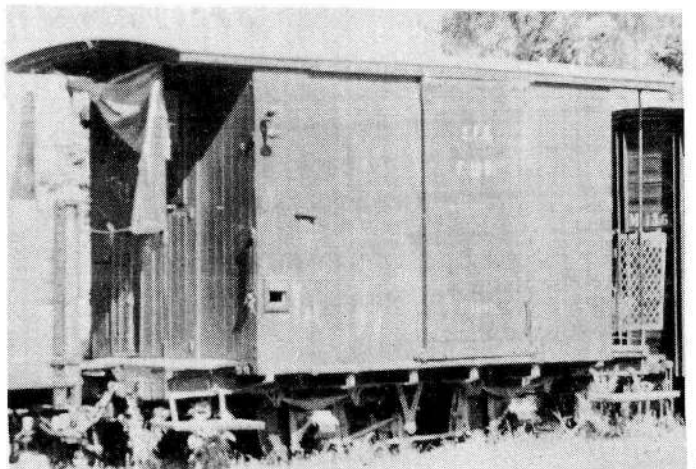
Vognparken er ganske stor og i hovedsagen af samme alder, selvom det kun er et begrænset antal og fortrinsvis "nyere" vogne fra 1920erne, der er i fast togløb.

Udgangsstationen i Gerona fik jeg ikke lejlighed til at besøge, og stationerne undervejs var særdeles simple, hvorimod endestationen i San Feliu var ret imponerende med remiser, værksteder, vogndepoter og et stort pakhus, hvorimod selve stationsbygningen var ret beskednen. Sporplanen i fig. 1 og fotografierne fra stationsterrænet giver et ganske godt indtryk af forholdene.

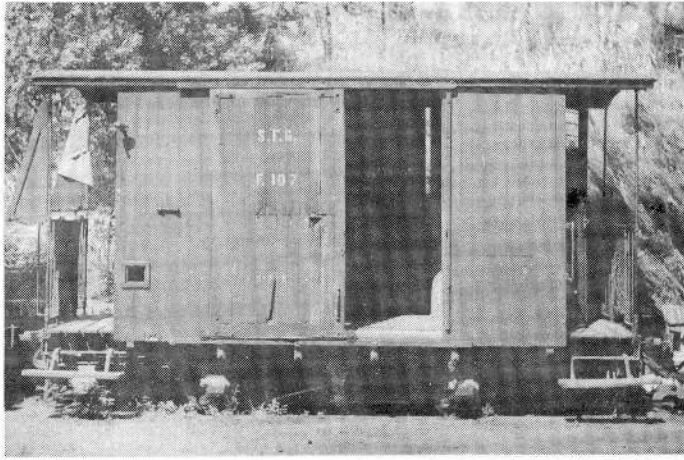
Personalet var særdeles venlige og imødekommende, så jeg fik lov til at fotografere så meget, jeg havde lyst, hvad der ikke altid er til-



Ældre personvogne i vognremisen.

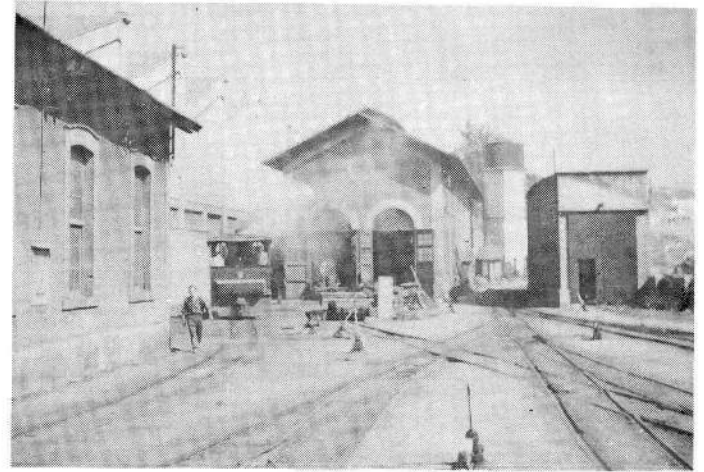


Lukket gods- og bremsevogn F 108



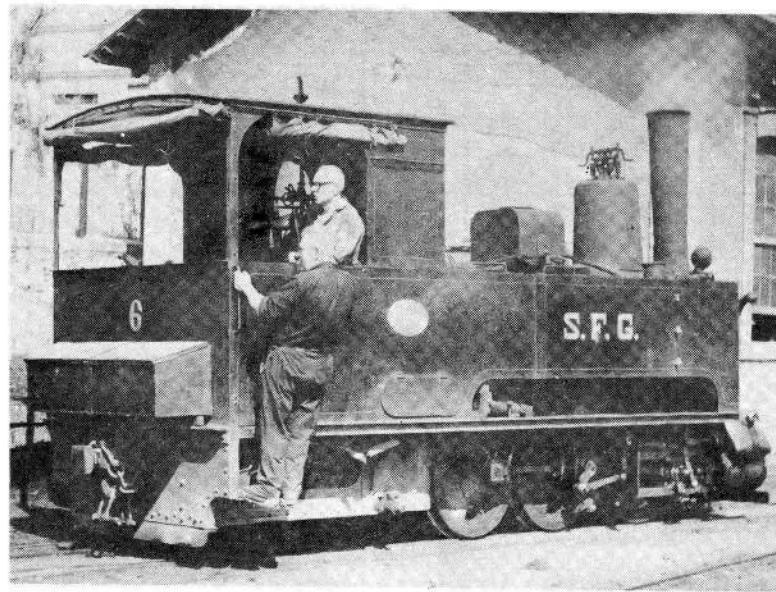
Stykgods- og bremsevogn F 107.

fældet i Spanien, men en opmåling af vognene måtte jeg renoncere på; det blev kun til nogle hastige skitser og ganske få mål, hvorfor det i illustrationerne viste materiel må tages med et vist forbehold, hvad målnøjagtigheden angår. Indretningen og øvrige forhold svarer derimod til virkeligheden.



Remiser og værksteder, samt vandtårnet. Foran dette stationens indkørselsspor, der tillige er stamspor for havnebanen.

Som det fremgår af skitser og fotos, ligger det rullende materiel, frem for alt lokomotiverne, tæt op ad Liliputs model fra de østrigske smalsporsbaner, hvad vel ikke kan undre, efter-



Gerona ↔ San Feliú de Guixols San Feliú de Guixols ↔ Gerona

Km.	ESTACIONES	2	30	6	22	10	12		
		Mix. 1-2	Mix. 2	Mix. 1-2	Mix. 2	Mix. 1-2	Mer. 1-2		
0	GERONA S.	7.25	⊙	⊙	⊙	(1)	(1)⊙		
3	La Crehuetta (apd.).....	7.32	8.10	12.15	14.—	18.15	20.30		
7	Quart.....	7.42	8.26	12.33	14.16	18.32	20.46		
9	Llambillas (apd.).....	7.49	8.33	12.39	14.23	18.39	20.53		
11	Liebres.....								
14	Cassá de la Selva.....	8.04	8.45	12.54	14.44	18.56	21.06		
17	Asclat (apd.).....								
21	Llogostera.....	8.20		13.11	15.—	19.14	21.26		
30	Font Picant (apd.).....	8.45		13.35	15.24	19.39	21.50		
32	Santa Cristina.....	8.52		13.46	15.33	19.45	21.58		
35	Castell de Aro.....	9.—		13.57	15.40	19.52	22.05		
37	S. Pol S'Agaró (apd.).....								
40	SAN FELIU L.	9.20		14.05	16.—	20.05	22.20		

(1) No circula en verano.
(2) Sólo circula en verano.

Km.	ESTACIONES	1	21	3	31	7	11		
		Mix. 2	Mix. 1-2	Mix. 1-2	Mix. 2	Mix. 1-2	Mix. 2		
0	SAN FELIU S.	4.05	⊙	6.40	⊙	13.25	17.40		
3	S. Pol S'Agaró (apd.).....								
5	Castell de Aro.....	4.20	6.02	6.55		13.39	17.55		
8	Santa Cristina.....	4.27	6.10	7.02		13.46	18.02		
10	Font Picant (apd').....	4.35	6.19	7.10		13.55	18.10		
19	Llogostera.....	5.04	6.53	7.39		14.20	18.35		
23	Asclat (apd.).....								
26	Cassá de la Selva.....	5.20	7.16	8.03	9.—	14.39	18.55		
29	Liebres.....								
31	Llambillas (apd.).....	5.35	7.34	8.18	9.13	14.53	19.08		
33	Quart.....	5.42	7.43	8.26	9.20	15.—	19.16		
37	La Crehuetta (apd.).....	5.51	7.51	8.33	9.27	15.10	19.22		
40	GERONA L.	6.—	8.—	8.40	8.35	15.20	19.30		

OBSERVACIONES:
Todos los trenes de esta línea tendrán parada discrecional en los apeaderos de S'Agaró, Asclat y Liebres.

som disse lokomotiver ligeledes var leveret af Krauss, og var jævnaldrende med de spanske.

For den interesserede modelbanebygger vil det derfor ikke volde uoverstigelige tekniske vanskeligheder at benytte den heromtalte bane som forbillede, hvis han "omme bag Pærekøbing ås" har trang til lidt spansk lokalkolorit.

Det skal tilføjes, at der på fri linie lidt udenfor stationen går en særskilt havnebane fra, tværs gennem byen ned til kajerne ved Middelhavet, og at havnen og nogle stedlige industrier gav anledning til en del trafik.

guldbæk



Vi starter denne gang med en EFTERLYSNING! Til eventuel fremstilling af byggetegning af Kalvehavebanens damplokomotiv KB 2, der blev op-hugget i 1959, efterlyser vi et eller flere fotos, der viser førerhusets bagside. Kan - og vil - De hjælpe os, beder vi Dem sende det/dem til fotoarkivet på nedenstående adresse.

Endvidere har vi et par praktiske bemærkninger med hensyn til fotobestillinger. Den i sidste nummer af SIGNALPOSTEN nævnte og nyindførte bestillingsdato har været nødvendig af hensyn til arbejdet i arkivet, og for beregningen af antallet af tilbudslister, der skal laves og sendes. Afsendelsen af de bestilte billeder kan derfor normalt først ske nogle dage efter fristens udløb, men vi skal bestræbe os på, at der højst går 14 dage fra fristens udløb. Vi beder Dem derfor i egen interesse overholde fristen.

En anden lille ting, der ofte er skyld i mindre forsinkelser. Det anføres i vore offentliggørelser f.eks. her i bladet, at man på f.eks. girokortets talon til modtageren kan anføre, hvad bestillingen dækker. Der indgår hver gang flere girokort uden disse oplysninger. Derfor, stadig i egen interesse, næste gang De går på posthuset overbevis Dem da om, at De nu har skrevet Deres bestilling på den rigtige talon. Sidst, men ikke mindst:

Send IKKE bestillinger i brev til klublokalerne, men til nedennævnte adresse.

Og hermed så de to næste tilbudslister, nr. 28 og 29.

FOTOTILBUDSLISTE nr. 28

(kun sort/hvid, størrelse 9 x 13 cm, pris kr. 10,- plus porto kr. 0,80 ved bestilling inden 15. januar 1972 - derefter kr. 15,- plus porto)

- | | |
|--------------|---|
| A 1 05 F 028 | DSB MBF 483, januar 1952 |
| A 1 05 F 029 | DSB MF 637 og 643, Odense, 1952 |
| A 1 05 F 030 | DSB ML 511, Århus, juni 1953
(brændt maj 1953) |
| A 3 04 F 041 | HHJ M 1, Århus H, juni 1952 |
| A 3 04 F 042 | KB M 1, Kalvehave, juli 1948 |
| A 3 06 F 008 | AHTJ MT 1, Århus Hammelbane-gård, juni 1952 |

FOTOTILBUDSLISTE nr. 29

(kun sort/hvid, størrelse 9 x 14 (9 x 13) cm, pris kr. 10,- plus porto kr. 0,80 ved bestilling inden 15. januar 1972 - derefter kr. 15,- plus porto)

- | | |
|--------------|--|
| A 3 01 F 072 | HBS 3, kl. 11, Horsens, 1952 |
| A 3 01 F 073 | HBS 3, kl. 9, Horsens, 1952 |
| A 3 01 F 074 | HFHJ 6, kl. 11, Islands brygge i juli 1971 før ophugning |
| A 3 01 F 075 | HFHJ 6, kl. 7 (som ovenfor) |
| A 3 01 F 076 | DSB B 301 (ex KSB 9), juni 1951 |
| A 3 01 F 077 | VNTJ 10, (Varde?), marts 1953 |

Bestilling sker ved indsendelse af de aktuelle beløb på giro 12.53.05, Jernbanehistorisk Selskab, Nørrebro station, 2200 København N.

På bagsiden af venstre talon anføres, hvad bestillingen dækker. Såfremt De vil afgive bestilling ved direkte brev eller brevkort, så husk, at det skal sendes til fotoarkivaren direkte.

Skulle De ønske enkeltbilleder fra de her offentliggjorte tilbudslister, koster de kr. 3,- pr. stk. plus porto kr. 0,80 pr. ordre. Samme pris (kr. 3,- pr. stk.) gælder nu for de i Katalog '69 offentliggjorte billeder såvel som de siden dets udgivelse offentliggjorte tilbudslister.

Erik V. Pedersen
Nyskiftevej 42
2610 Rødovre
(01)706932.

VI BYGGER:

en sporvogn

KOBLINGEN

Nu er vi nået så langt med motorvognen at vi kan begynde med detaljerne.

Først koblingen, som vi drejer ud i messing efter tegningen. Når den er færdig files og poleres den firkantet de steder, den skal være det. Inden vi gør den kantet skal den bores op, så koblingsstangen kan gå let i og fæstnes med en split igennem, altså fuldstændig efter forbilledet. Inden vi monterer den, skal der også bores et hul på tværs bag hullet til splitten. I det lille hul skal bøjlen til ophænget sidde, og den skal kunne klappes ned under kørslen, så man ikke risikerer, at den griber fat i kroge under kørsel i kurver.

Den omtalte krog er bukket af 0,3 mm pianotråd og stukket ind i stødkanten (se skitsen).

Koblingen er endvidere lyskobling mellem motor- og bivogn, idet koblingsophænget er fremstillet af celluloid og Araldittet på.

STRØMAFTAGEREN

Denne er det mest kritiske punkt i hele opbygningen af vognen. Man deler strømaftagere op i 2 store grupper, nemlig:

Gruppe 1: pantografer, hvor der kun er én type og gruppe 2; lyrebøjler, hvor der er en 4 til 5 typer alt efter årgangene.

Pantografens opbygning vil jeg ikke komme nærmere ind på, idet jeg ikke selv har prøvet at bygge en sådan endnu, men har købt den færdig og ombygget den. Den ligner ikke helt forbilledet men med lidt god vilje går det nogenlunde.

Fordelen med pantografen er, at den ikke kræver berøring ved rangering o.l.

Vi går herefter over til lyrebøjlen, men inden jeg fortæller om opbygningen vil vi lige se, hvorledes den virker i virkeligheden.

På de ældste motorvogne (11-23 og 24-28) er der bygget en forhøjning på taget, hvor akslerne til bøjlen sidder (se fig.). Akslerne er forlænget ud gennem lejerne og for enden sidder en stor plade som (vil jeg tro) skal hjælpe med til

at sikre et effektivt kontaktryk på ledningen ved hjælp af luftmodstanden. Hvordan man ellers har presset bøjlen op mod tråden ved jeg ikke, men det har uden tvivl været med et simpelt fjeder-system på akslen.

På de senere vogntyper (50-52 og 53-56) var ruftaget afskaffet og så gik den jo ikke mere med disse "luftmodstandsplader", så her er der et kraftigt sæt fjedre på selve akslen, nemlig 2, der trækker i hver sin retning.

Fælles for alle systemer er måden at tippe dem om i modsat retning. Det foregår på den måde, at bøjlen på midten er delt således, at den øverste del kan glide op og ned (fjederbelastet) i den nederste. Man vendte altså bøjlerne ved at trække i snoren nede fra, således at bøjlen blev kortere, og dernæst tippe den over i modsat køre-retning og slippe, hvorefter den atter opnår sin fulde højde.

Det er lige netop det problem der gør, at det er en fordel at have vendesløjfer på sit anlæg.

Vi fremstiller helt enkelt lyrebøjlen som forbilledet, idet vi på akslen borer 2 huller lige ved siden af hinanden, hvor den ene ende af fjedrene anbringes, vikler 2 fjedre af tynd pianotråd og vender dem modsat hinanden og befæster dem på lyrebøjls stænger. "Op-ned" virkningen laves ved hjælp af et rør, som befæstes på akslen, og som de 2 ben kan glide i. De 2 ben er stukket igennem rørene og bukket om forneden, således at de ikke forsvinder helt væk, når fjederen monteres.

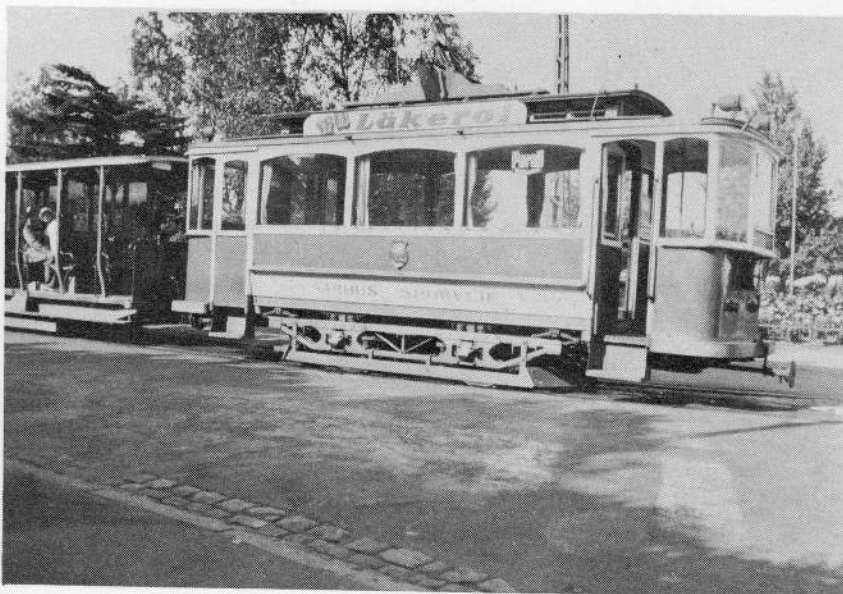
Selve det øverste af bøjlen bukkes i 1 mm messingtråd efter tegningen og loddes sammen.

Som det ses på billedet fra 1920 er glidefladen afrundet. Senere ændrede man bøjlerne således, at glidefladen blev helt lige. Dette er heldigt for os, idet tråden så ikke så nemt glider af under kørslen med modellen, og det kunne jo tænkes, at Århus Sporveje har haft de samme problemer med deres bøjler, siden man har ændret det.

Næste gang lidt om bivogne og nogle betragtninger over faste anlæg.

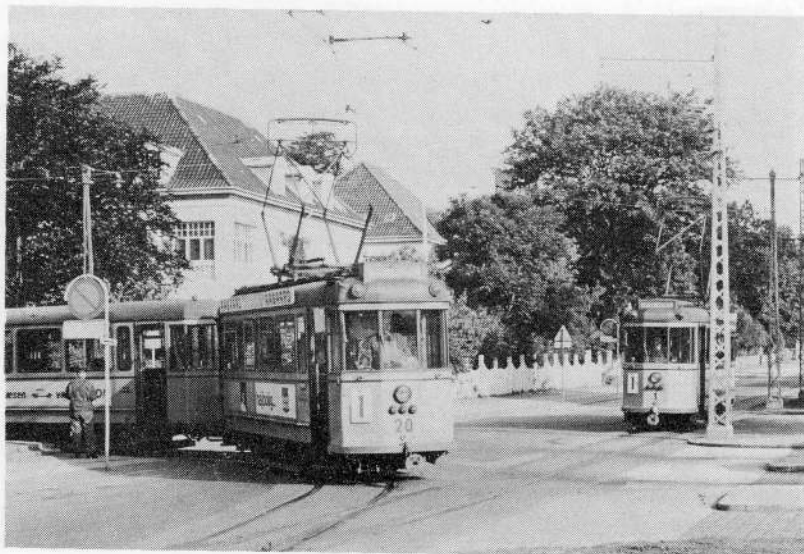
J. Reinfeldt

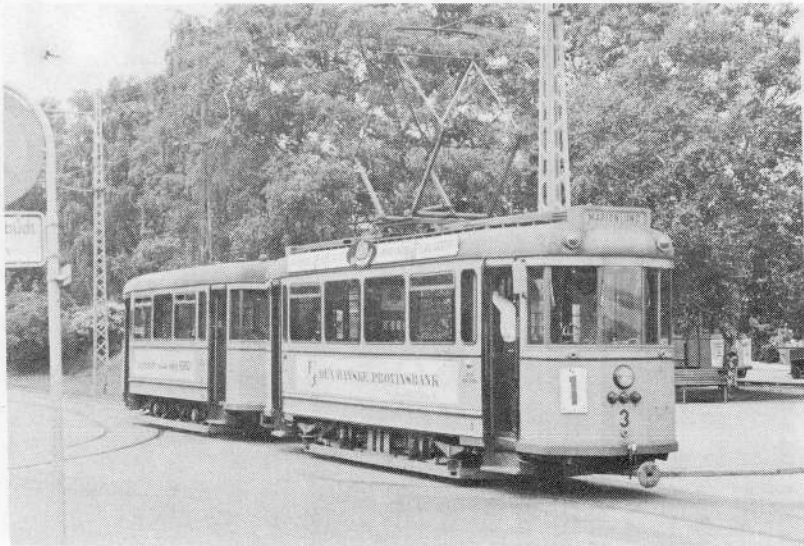
Stemmingsbillede fra 1920



ÅS nr. 21 på Dalgas Avenue
13/7 1935 (Jan Walter)

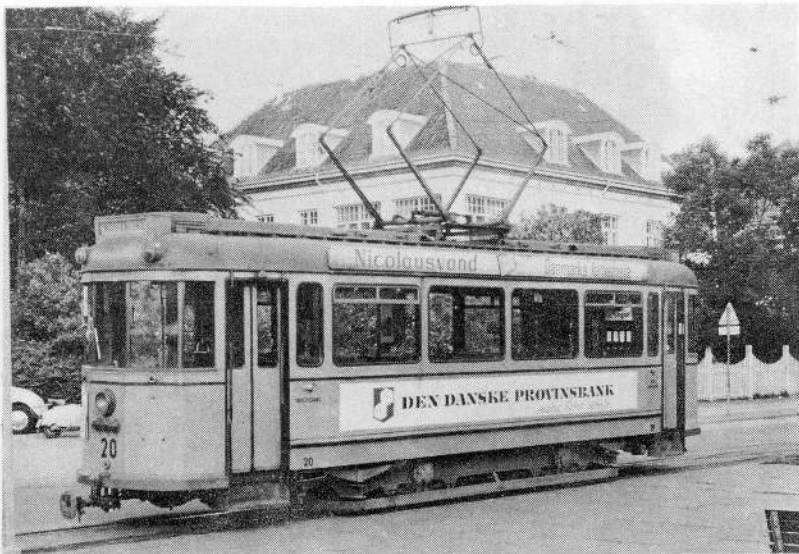
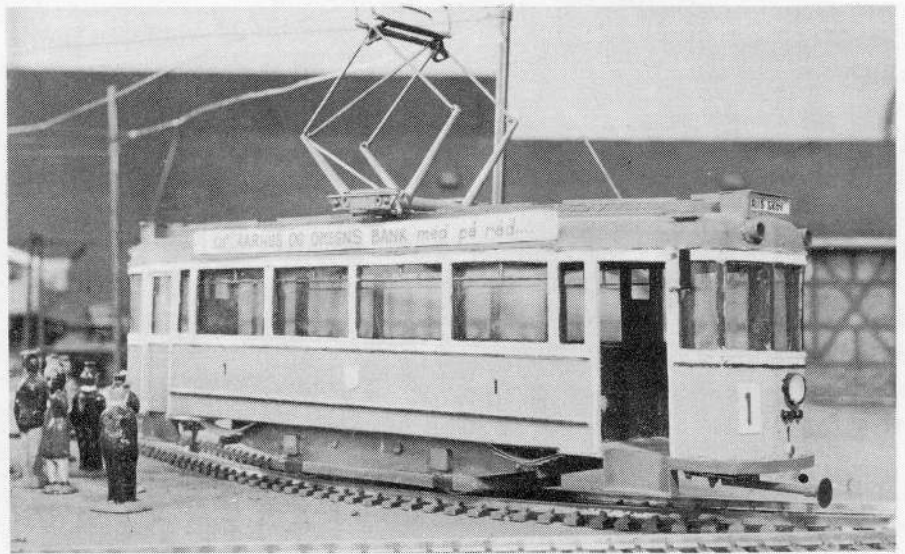
Dalgas Avenue 22/7 1970.
Læg mærke til udsvinget
på motorvogn nr. 20 (JR)





ÅS nr. 3 og 58 på Dalgas Avenue 23/7 1970 (JR)

Model af ÅS nr. 1, her fotograferet på DMJU's modelanlæg på DTM.



ÅS nr. 20 på Dalgas Avenue 22/7 1970 (JR)

NEDLAGTE BANER

Himmerlandsbanerne

Af A. Gregersen



Ålestrup station, vejside, 19/5 1966 (EVP)

Fortsat fra 7. årgang, nummer 3.

KØREPLANER & MASKINBENYTTELSE

Denne gennemgang af køreplaner og maskinbenyttelse betragtes af redaktøren som et forsøg, der meget gerne skulle resultere i en sand syndflod af breve med meninger for og imod denne type stof. Det er for redaktionen et meget stort problem at finde ud af, hvad der måtte interessere vore læsere, og i hvor stor uddybning, emnet kan holde interessen fangen.

Skriv derfor venligst til redaktionen og fortæl af karsken bælg, hvad De mener om dette afsnit i serien Nedlagte baner. På forhånd tak.

På Himmerlandsbanerne kørte ved åbningen i 1893 2 togpar daglig og til disposition var 1 lokomotiv af litra L. Den 1. maj 1894 var alle tog blandet-tog og kørtes af litra L. Hb-Ør havde 2 togpar og Vg-Aat ligeledes 2 togpar. Mdt Vg kører strækningen Vg-Ør og Mdt Aat kører Aat-Hb.

1898/99 er der på Mdt i Vg og Aat nu 6 loko i tur og 4 i reserve. De var fordelt på 2 af litra J og 8 af litra L.

I 1906 så køreplanen således ud:

Tog nr.	1143	1147	1149
Togart	P	B	P
Vg	8.08	16.16	21.00
Aat	9.30	18.01	22.32
Ør	11.22	20.21	23.06
Tog nr.	1123	1127	1129
Togart	P	B	P
Hb	8.06	26.50	20.37
Aat	9.30	18.01	22.30
Tog nr.	1142	1144	1148
Togart	P	B	P
Ør	4.23	7.48	16.10
Aat	6.06	9.47	18.31
Vg	7.30	11.32	19.50

Tog nr.	1122	1124	1128
Togart	P	B	B
Aat	6.06	9.47	18.21
Hb	7.30	10.57	19.37

Kørselsfordelingen var i Vg, hvor der var stationeret 8 stk. litra J:

1. udvask - reserve - 1149 (Vg-Aat)
2. reserve - 1123 - 1128/48 (Aat-Ør-Vg)
3. 1143 (Vg-Aat) - reserve - 1129 (Aat-Ør)
4. 1124/44 - 1147/27 (Ør-Vg-Ør)
5. 1122/42 (Ør-Vg) - reserve
6. 1142 - 1147 - 1148 (Vg-Hr-Vg-Hr)
7. 1143 - 1144 - 1149 (Hr-Vg-Hr-Vg)
8. fri

Der var 8 sæt personale, der fulgte lokoene.

Fra Aat kørte 1 loko litra DJ alle tog Hb-Aat-Hb. Der var ved depotet 2 loko, der skiftevis var under udvask.

I 1913/14 var køreplanen således:

Tog nr.	1142	1144	1146	1148
Togart	P-B	B-G	P	P-B
Aat	6.02	10.04	14.09	18.32
Vg ank	7.25	11.49	15.45	19.56
Vg afg	8.33	12.32		20.50
Hr	10.09	14.12		22.28

Tog nr.	1143	1145	1147	1149
Togart	B-P	P	G-B	B-P
Hr	5.40	5.40	13.00	18.00
Vg ank	7.22		15.08	19.32
Vg afg	7.34	12.10	16.16	20.40
Aat	8.56	13.48	18.01	22.02

Tog nr.	1122	1124	1126	1128
Togart	P	P	P	P
Ør	4.23	77.55	11.50	16.50
Aat (ca.)	5.00	9.30	14.00	18.00
Hb	7.02	11.02	15.21	19.30

Tog nr.	1123	1125	1127	1129
Togart	P	P	B	P
Hb	7.55	13.00	16.50	20.52
Aat (ca.)	8.50	13.40	18.00	22.00
Ør	10.30	16.25	20.36	23.48

Togart P-B-G refererer alene til togets belastning, ikke til opslagskøreplanen.

På Mdt Vg var stationeret 5 loko, kl. 6, litra G₁, der havde tur således:

1. 1144 - 1149 (Vg-Hr-Vg) - 1149/29
2. reserve - 1124/44 - 1148 (Vg-Hr)
3. 1143 - 1142 - 1147 (Hr-Vg-Hr-Vg) - 1147/27 Vg-Ør) - reserve
4. 1122/42 (Ør-Vg) - udvask - 1145/25 - 1128/48 (Vg-Ør-Vg)
5. 1143/23 - 1126/46

Men der var stationeret 10 sæt personale, der havde tur således:

1. 1149/29
2. reserve - 1124/44 - 1148 (Vg-Hr)
3. 1143 (Hr-Vg) - 1147/27 - reserve
4. 1122/42
5. 1143/23 - 1126/46
6. 1144 - 1149 (Vg-Hr-Vg)
7. reserve 11.15 - 18.00
8. 1142 - 1147 (Vg-Hr-Vg) - reserve 18.00 - 24.00
9. 1145/25 - 1128/48
10. fri

Som reservemaskiner fandtes 1 litra A og 1 litra J i tiden 04.35 - 24.00.

På Mdt Aat var stationeret 1 loko af litra G₁ og 2 loko af litra DJ. Den ene DJ kørte 1122/23 - reserve - 1128/29 og den anden afløste ved udvask. G₁ maskinen havde følgende tur: Reserve-1124/25/26/27 - reserve.

De 3 sæt personale arbejdede således:

1. dag: reserve 05.30 - 12.30, evt. udvask
2. dag: 1122-23-28-29
3. dag: 1124-25-26-27

I Aat var i årene 1905-11 stationeret DJ, fra 1911-25 G₁ og DJ.

I Vg fandtes 1905-11 litra J, 1911-13 såvel G₁ som J og 1913--25 G₁. D.v.s. med sommerkøreplanen 1913 var G og J i hvert sit løb, fra 1914 var der udelukkende G i fast løb, J var i perioder i reserve.

I 1920 kørte 3 togpar på alle strækninger, Vg havde 5 loko litra G (plus 1 A-maskine som reserve for strækningen Langå-Struer) og 10 sæt personale. På Aat var stationeret 1 litra G og 1 litra DJ samt 4 sæt personale. G kørte alle tog Aat-Hb og maskinen udveksledes efter behov med Vg's reserve-G'er. DJ var i reserve og range-rede i Aat og kørte særgodstog til Hb. Der var 2 DJ ved depotet og de kørte fra udvask til udvask.

Under 1. verdenskrig indskrænkedes toggangen til 3 togpar daglig, og vi bringer her et uddrag fra publikumskøreplanen 1917.

24. Hobro-Løgstør.

(Læses fra oven nedad.)

24. Løgstør-Hobro.

(Læses fra neden opad.)

km	1123			1127			Nr.	Alle Tog fører kun II og III Vognklasse.			Nr.	1122			1124			1128		
	P	B	B	B	B	B		B	B	P		B	B	P	B	B	P	B	B	P
—	—	595	—	218	658	—	Al. Aalborg 14	—	An.	844	216	—	913	—	—	—	—	—	—	
—	—	635	—	315	750	—	Al. Randers 14	—	An.	824	195	—	910	—	—	—	—	—	—	
—	—	710	—	—	742	—	Al. København 12, 14	—	An.	806	—	—	819	—	—	—	—	—	—	
0,0	—	740	—	450	903	—	Al. Hobro	—	An.	652	1116	—	723	—	—	—	—	—	—	
7,6	—	759	—	511	924	—	Al. Døstrup	—	Al.	636	1056	—	719	—	—	—	—	—	—	
10,4	—	805	—	529	933	—	Al. Rørbæk	—	Al.	628	1045	—	709	—	—	—	—	—	—	
15,2	—	822	—	532	943	—	Al. Nørager	—	Al.	617	1029	—	679	—	—	—	—	—	—	
20,0	—	834	—	547	955	—	Al. Simested	—	Al.	606	1013	—	649	—	—	—	—	—	—	
24,2	—	843	—	559	1007	—	An. Aalestrup	—	Al.	557	1002	—	635	—	—	—	—	—	—	
—	—	1139	—	752	—	—	An. Viborg 26	—	Al.	—	729	—	416	—	—	—	—	—	—	
—	—	729	—	416	840	—	Al. Viborg 26	—	An.	713	1139	—	752	—	—	—	—	—	—	
—	—	856	—	628	1016	—	Al. Aalestrup	—	An.	544	936	—	615	—	—	—	—	—	—	
27,5	—	S	—	S	S	—	Østerbølle	—	Al.	S	S	—	S	—	—	—	—	—	—	
32,2	—	919	—	649	1034	—	Al. Østrup	—	Al.	524	916	—	559	—	—	—	—	—	—	
39,2	—	934	—	712	1050	—	An. Aars 71	—	Al.	510	855	—	545	—	—	—	—	—	—	
—	—	939	—	722	1052	—	Al. Aars 71	—	An.	508	833	—	539	—	—	—	—	—	—	
46,6	—	954	—	740	1106	—	Al. Hornum	—	Al.	452	811	—	527	—	—	—	—	—	—	
51,7	—	1005	—	757	1117	—	Al. Gatten	—	Al.	440	753	—	517	—	—	—	—	—	—	
58,2	—	1018	—	815	1130	—	Al. Vindblæs	—	Al.	426	735	—	505	—	—	—	—	—	—	
66,2	—	1032	—	836	1145	—	An. Løgstør	—	Al.	410	715	—	450	—	—	—	—	—	—	
—	—	115	—	500	—	—	An. Løgstør	—	An.	—	—	—	1105	—	—	—	—	—	—	
—	—	135	—	520	—	—	An. N. Aggersund	—	Al.	—	—	—	1045	—	—	—	—	—	—	

§ over Kalundborg 842 og kun ulige Datoer.
 § over Kalundborg 750 og kun lige Datoer.

26. Aalestrup-Viborg-Herning.

(Læses fra oven nedad.)

26. Herning-Viborg-Aalestrup.

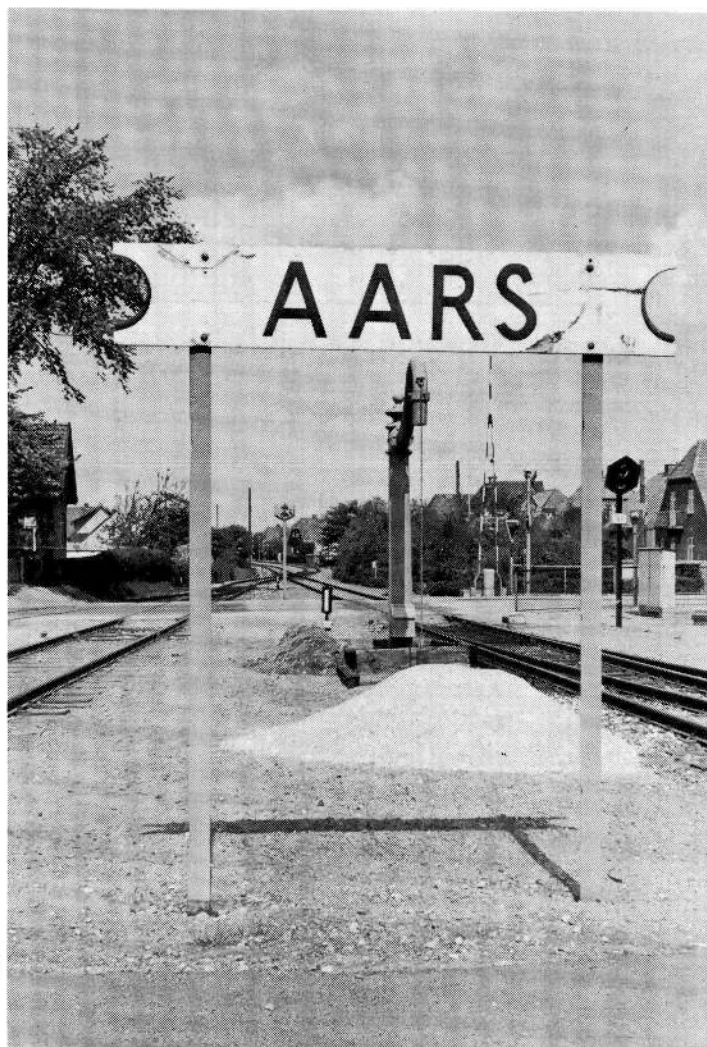
(Læses fra neden opad.)

km	1142			1144			Nr.	Alle Tog fører kun II og III Vognklasse.			Nr.	1147			1149				
	B	B	P	B	B	P		B	B	P		B	B	P	B	B	P		
—	—	740	—	450	—	—	Al. Hobro 24	—	An.	1116	—	733	—	—	—	—	—	—	—
—	—	410	—	450	—	—	Al. Løgstør 24	—	An.	1332	—	836	—	1145	—	—	—	—	—
0,0	—	550	—	629	—	—	Al. Aalestrup	—	An.	851	—	604	—	1042	—	—	—	—	—
4,7	—	600	—	640	—	—	Al. Hvam	—	Al.	842	—	538	—	952	—	—	—	—	—
10,5	—	613	—	653	—	—	Al. Møldrup	—	Al.	829	—	531	—	939	—	—	—	—	—
16,1	—	S	—	S	—	—	Al. Skringstrup	—	Al.	S	—	S	—	S	—	—	—	—	—
20,0	—	634	—	714	—	—	Al. Skals	—	Al.	807	—	502	—	917	—	—	—	—	—
23,6	—	S	—	S	—	—	Al. Kjølens	—	Al.	S	—	S	—	S	—	—	—	—	—
27,6	—	655	—	735	—	—	Al. Løgstør	—	Al.	749	—	439	—	832	—	—	—	—	—
37,6	—	713	—	792	—	—	An. Viborg	—	Al.	729	—	416	—	842	—	—	—	—	—
—	—	823	—	903	—	—	An. Skive 18	—	Al.	—	—	246	—	744	—	—	—	—	—
—	—	1038	—	1052	—	—	An. Aarhus H. 18, 14	—	Al.	445	—	1125	—	544	—	—	—	—	—
—	—	806	—	819	—	—	An. Kjøbenh. 18, 14, 12	—	Al.	719	—	—	—	742	—	—	—	—	—
—	—	710	—	742	—	—	Al. Kjøbenh. 12, 14, 18	—	An.	806	—	—	—	819	—	—	—	—	—
—	—	445	—	544	—	—	Al. Aarhus H. 14, 18	—	An.	1038	—	824	—	1052	—	—	—	—	—
—	—	657	—	744	—	—	Al. Skive 18	—	An.	823	—	516	—	903	—	—	—	—	—
0,0	—	830	—	845	—	—	Al. Viborg	—	An.	710	—	308	—	728	—	—	—	—	—
7,6	—	845	—	900	—	—	Al. Bækkeind	—	Al.	650	—	251	—	722	—	—	—	—	—
13,3	—	901	—	914	—	—	Al. Skjelhoje	—	Al.	644	—	234	—	709	—	—	—	—	—
17,3	—	914	—	922	—	—	Al. Frederiks	—	Al.	634	—	220	—	678	—	—	—	—	—
23,5	—	931	—	933	—	—	Al. Karup	—	Al.	616	—	159	—	640	—	—	—	—	—
32,8	—	953	—	955	—	—	Al. Ilskov	—	Al.	599	—	125	—	621	—	—	—	—	—
38,9	—	1008	—	1006	—	—	Al. Sunds	—	Al.	541	—	119	—	607	—	—	—	—	—
41,9	—	S	—	S	—	—	Nybo	—	Al.	S	—	S	—	S	—	—	—	—	—
47,8	—	1020	—	1025	—	—	An. Herning	—	Al.	520	—	100	—	550	—	—	—	—	—
—	—	125	—	—	—	—	An. Skjern 22	—	Al.	—	—	1055	—	—	—	—	—	—	—
—	—	813	—	—	—	—	An. Vejle H. 23	—	Al.	—	—	749	—	—	—	—	—	—	—
—	—	819	—	—	—	—	An. Kjøbenh. 23, 11, 12	—	Al.	—	—	719	—	—	—	—	—	—	—
—	—	417	—	—	—	—	An. Holstebro 23	—	Al.	—	—	613	—	155	—	—	—	—	—
—	—	535	—	—	—	—	An. Aarhus H. 22, 14	—	Al.	—	—	439	—	815	—	—	—	—	—

I 1926-29 kørtes alle tog Aat-Hb af litra G₁ fra Aat. Der var 1 T-maskine i Aat som nedbrudsreserve og den anvendtes tillige til rangering og kørte særgodstog til Hb. Indtil 1920 var alle 3 DJ stationeret i Himmerland, 2 i Aat og 1 i Vg, Struer eller værksted, fra 1920 kom en af dem (nr. 96) til Løgumkloster og man fik så en T-maskine som fast reserve i Aat.

G₁ var fortrinsvis stationeret i Vg og Aat indtil de blev udrangeret. Fra 1914 var nr. 77-81 og 106-09 stationeret i Vg og Aat, idet dog undertiden et enkelt var udlånt til Struer eller Glyngøre.

G₂ dukker op i Vg og Aat i slutningen af 1920'erne, men efterhånden som sporet forstær-



kes i 1930'erne, sker der en vis sammenblanding af G₂ (nr. 160-76) og G₃ (nr. 601-50).

Af J-maskiner kørte i 1915 i 4. maskinkreds (Struer), hvorunder Vg og Aat hørte, nr. 7-15 samt nr. 54 og 56, der begge var stationeret i Struer.

Næste køreplaneksempel er publikumskøreplanen fra sommeren 1930. Togene betegnet med M kørtes af Triangelvogne litra ME (MF).

Det gik kun småt med motoriseringen i Himmerland. I 1939 kørtes på Hb-Aat 5 damp- og 2 motortog på hverdage og 2 damp- og 4 motortog på søn- og helligdage. På strækningen Vg-Ør var de tilsvarende tal 2-damp- og 3 motortog og 1 damp- og 5 motortog. I løbet af 1930'erne udrangeredes en hel del G-maskiner og man satte J-maskiner ind i stedet for, det kunne lade sig gøre fordi der kørtes flere tog, men mindre gods. J-maskinerne forsvinder først helt i 1950 med vinterkøreplanen.

Over 2 sider finder De et uddrag af tjenestekøreplanen for sommeren 1937. Det skal tilføjes, at J 8, J 10, J 12 o.s.v. betyder, at J-

Viborg—Aalestrup—Løgstør.

Vg-Hr
Vg-Aat-Ør
Hb-Aat

km fra Viborg			Indkørsels-hastighed i km til Vægsport	843			M 1843			M 849*			M 853				
				J 18			M B			M M (J 10)			M B B				
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.
—	F	Viborg (Vg)	—	—	—	6 10	—	—	7 00	—	—	10 40	—	—	13 05	848	
4,1	A2	Margrethelund T (Mlt)	45	—	—	618	—	X	706	—	—	1046	—	X	1312	—	
10,0	F	Løgstrup (Ltr) ▲ ...	"	30	628	633	—	715½	716	—	1055½	1056	—	1322	1323	—	
11,7	F	Hjarbæk T (Hjt) ...	"	—	—	636	—	X	719	—	X	1059	—	X	1326	—	
14,0	F	Kølsen B (Køs).....	"	—	—	X 640	—	X	723	—	X	1103	—	X	1330	—	
17,6	A2	Skals (Ska).....	"	30	649	657	—	729½	730	—	1109	1110	—	1338	1339	—	
21,5	A2	Skringstrup B&S (Skr) X	"	—	—	X 707	—	X	736	—	X	1116	—	X	1347	—	
24,5	A2	Nørdam T (Nrm) ..	"	—	—	X 713	—	X	741	—	X	1121	—	X	1353	—	
27,1	A2	Møldrup (Mp) ▲	"	30	719	724	—	746	747	—	1126	1126½	—	1357	1358	850	
32,9	A2	Hvam (Ham) X.....	"	—	—	734	738	—	756½	757	—	1135½	1136	—	1408	1409	—
37,6	A2	Aalestrup (Aat) ...	—	30	747	805	842	805	810	842	1144	1150	848	1418	1426	852	
40,9	A2	Østerbølle B&S (Øt) X	45	—	—	X 815	—	X	816	—	X	1156	—	X	1432	—	
45,6	A2	Østrup (Øp) ▲.....	"	30	824	830	—	823½	824	—	1203½	1204	—	1439½	1440	—	
52,6	A2	Aars (As)	"	"	844	900	—	835½	837	—	1215½	1217	850	1451½	1453	—	
60,0	A2	Hornum (Om) ▲ ...	"	—	—	913	920	—	849	850	—	1228½	1229	—	1505	1506	—
65,1	A2	Gatten (Ga) X.....	"	—	—	929	932	—	858	859	—	1237	1237½	—	1514	1514½	—
71,6	A2	Vindblæs (Vin) X...	"	—	—	943	947	—	909½	910	—	1248	1248½	—	1525	1526	—
79,6	A2	Løgstør (Ør)	—	30	1000	—	—	923	—	—	1301	—	852	1539	—	858	
Toget er:				Bl. Tog			Motortog			Motortog*			Motortog				
Største tilladte Hastighed km i Timen:				45			45			45			45				
Løber:				Hv			S			Daglig			Daglig				

Kølsen Sidespor X ligger ved Kølsen B. Løgstrup Grusgrav ligger paa Løgstrup Station.

* S. Damptog (Persontog).

I Tiden 22/5—2/10 skal paa Søndage alle Tog og paa Hverdage alle Motortog standse ved Øjesø T mellem Hornum og Gatten, saafremt der er rejsende at optage eller afsætte.

Hobro—Aalestrup.

km fra Hobro			Indkørsels-hastigh. i km til Vægsport	873 ■						879 ■			883			
				J 8						J 8			J 10			
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	
—	A2	Hobro (Hb)	—	—	—	7 00	—	—	—	—	10 55	—	—	13 15	—	
7,6	A2	Døstrup* (Dø) ▲ ..	45	—	—	711	711½	—	—	—	1106	1106½	—	1327	1328	—
10,4	A2	Rørbæk (Ræ) X.....	"	—	—	716½	717	—	—	—	1111½	1112	—	1333	1334	—
12,5	A2	Grynderup T (Gyt)	"	—	—	X 721	—	—	—	—	X 1116	—	X	1338	—	
15,2	A2	Nørager (Ner) ▲ ..	"	30	725½	727	—	—	—	—	1120½	1121	—	1343	1348	—
17,3	A	Boldrup T (Bod) ..	"	—	—	X 731	—	—	—	—	X 1125	—	X	1352	—	
20,0	F	Simested (Si) ▲....	"	—	—	735½	736	—	—	—	1129½	1130	—	1357	1402	—
24,2	A2	Aalestrup (Aat) ...	—	30	743	—	872	—	—	—	1137	—	878	1410	—	882
Toget er:				Persontog ■						Persontog ■			Bl. Tog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:				45						45			45			
Løber:				Daglig						Daglig			Daglig			

* Stationens Navn er Døstrup Himmerland. ■ S. Motortog (M B).

Viborg—Aalestrup—Løgstør.

	Løberstrekning km til Gennem- kørsels- spor	Løberstrekning km til Vejspor	1857			857			M 861			M 1865					
			J 12			J 12			M B			M B					
			An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Viborg	—	—	—	15 ⁵²	852	—	15 ⁵²	852	—	19 ³²	—	—	22 ⁰³	1861	—	—	—
Margrethelund T ...	45	—	—	15 ⁵⁹	—	—	15 ⁵⁹	—	X	19 ³⁹	—	X	22 ¹⁰	—	—	—	—
Løgstrup ▲	"	30	16 ⁰⁸	16 ¹¹	—	16 ⁰⁸	16 ¹¹	—	19 ⁵⁰	19 ⁵¹	—	22 ¹⁹	22 ²⁰	—	—	—	—
Hjarbæk T	"	—	—	16 ¹⁴	—	—	16 ¹⁴	—	X	19 ⁵⁴	—	X	22 ²³	—	—	—	—
Kølsen B	"	—	X	16 ¹⁸	—	X	16 ¹⁸	—	X	19 ⁵⁸	—	X	22 ²⁷	—	—	—	—
Skals.....	"	30	16 ²⁶	16 ³¹	—	16 ²⁶	16 ³¹	—	20 ⁰⁶	20 ⁰⁷	—	22 ³⁴	22 ³⁵	—	—	—	—
Skringsstrup B & S Y ...	"	—	X	16 ³⁸	—	X	16 ³⁸	—	X	20 ¹⁴	—	X	22 ⁴²	—	—	—	—
Nørdam T	"	—	X	16 ⁴³	—	X	16 ⁴³	—	X	20 ¹⁹	—	X	22 ⁴⁷	—	—	—	—
Møldrup ▲	"	30	16 ⁴⁹	16 ⁵²	—	16 ⁴⁹	16 ⁵²	—	20 ²³ ₂	20 ²⁴ ₂	—	22 ⁵²	22 ⁵³	—	—	—	—
Hvam Y	"	—	17 ⁰²	17 ⁰⁴	—	17 ⁰²	17 ⁰⁴	—	20 ³⁴	20 ³⁵	—	23 ⁰² ₂	23 ⁰³	—	—	—	—
Aalestrup	—	30	17 ¹²	17 ²⁰	858	17 ¹²	17 ²⁵	858	20 ⁴³ ₂	20 ⁵⁰	1864 864	23 ¹¹	23 ¹⁹	1866	—	—	—
Østerbølle B & S Y ...	45	—	X	17 ²⁶	—	X	17 ³¹	—	X	20 ⁵⁶	—	X	23 ²⁵	—	—	—	—
Østrup ▲	"	30	17 ³³ ₂	17 ³⁴	—	17 ³⁸ ₂	17 ⁴¹	—	21 ⁰⁴	21 ⁰⁵	—	23 ³² ₂	23 ³³	—	—	—	—
Aars	"	"	17 ⁴⁵ ₂	17 ⁴⁷	—	17 ⁵³	18 ⁰³	—	21 ¹⁶ ₂	21 ¹⁸	—	23 ⁴⁴ ₂	23 ⁴⁶	—	—	—	—
Hornum ▲	"	—	17 ⁵⁹	18 ⁰⁰	—	18 ¹⁵	18 ¹⁹	—	21 ³⁰	21 ³⁰ ₂	—	23 ⁵⁷ ₂	23 ⁵⁸	—	—	—	—
Gatten Y	"	—	18 ⁰⁸ ₂	18 ⁰⁹	—	18 ²⁷ ₂	18 ²⁹	—	21 ³⁸	21 ³⁹	—	00 ⁶	00 ⁶ ₂	—	—	—	—
Vindblæs Y	"	—	18 ¹⁹	18 ²⁰	—	18 ³⁹	18 ⁴²	—	21 ⁴⁹ ₂	21 ⁵⁰	—	01 ⁷	01 ⁷ ₂	—	—	—	—
Løgstør	—	30	18 ³³	—	—	18 ⁵⁵	—	—	22 ⁰³	—	1868	03 ⁰	—	—	—	—	—
Toget er:			Bl. Tog			Bl. Tog			Motortog			Motortog					
Største tilladte Hastighed km i Timen:			45			45			45			45					
Løber:			S			Hv			Daglig			Nat efter S					

Kølsen Sidespor **Y** ligger ved Kølsen B.

I Tiden 22/5—2/10 skal paa Søndage alle Tog og paa Hverdage alle Motortog standse ved Øjesø T mellem Hornum og Gatten, saafremt der er rejsende at optage eller afsætte.

Hobro—Aalestrup.

	Løberstrekning km til Gennem- kørsels- spor	Løberstrekning km til Vejspor	Løberstrekning km til Sæd- selskab	887			891 [■]			M 1895							
				J 10			J 10			M B							
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.
Hobro	—	—	—	—	—	—	16 ¹⁰	—	—	19 ⁵⁰	—	—	22 ³⁰	—	—	—	
Døstrup ▲	45	—	—	—	—	—	16 ²²	16 ²⁵	—	20 ⁰¹	20 ⁰²	—	22 ⁴²	22 ⁴² ₂	—	—	
Rørbæk Y	"	—	—	—	—	—	16 ³⁰	16 ³¹	—	20 ⁰⁷	20 ⁰⁸	—	22 ⁴⁷ ₂	22 ⁴⁸	—	—	
Grynderup T	"	—	—	—	—	—	X	16 ³⁵	—	X	20 ¹²	—	X	22 ⁵¹	—	—	
Nørager ▲	"	30	—	—	—	—	16 ⁴⁰	16 ⁴⁸	—	20 ¹⁶ ₂	20 ¹⁸	—	22 ⁵⁶	22 ⁵⁷	—	—	
Boldrup T	"	—	—	—	—	—	X	16 ⁵²	—	X	20 ²²	—	X	23 ⁰¹	—	—	
Simested ▲	"	—	—	—	—	—	16 ⁵⁷	17 ⁰³	—	20 ²⁷	20 ²⁸	—	23 ⁰⁵ ₂	23 ⁰⁶	—	—	
Aalestrup	—	30	—	—	—	—	17 ¹⁰	—	888	20 ³⁵	—	894	23 ¹³	—	—	—	
Toget er:						Bl. Tog			Bl. Tog ■			Motortog					
Største till. Hastighed km i Timen:						45			45			45					
Løber:						Daglig			Daglig			S					

■ S Motortog (MB).

(Læses fra oven nedad.) 51. Hobro-Løgstør.

km	Tog 815 gennemføres fra Randers (Af 18.20)	Nr.	1121		1123		3925		1125		1127		815		1129		1131	
			P. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	P. 2. 3				
0.0	Kjøbenhavn 32, 45, 46	Af	20.00		23.25	23.25		23.25	23.25		23.25	23.25		23.25	23.25		23.25	23.25
7.6	Aarhus H. 45, 46	Af	4.43		8.06	8.06	8.06	14.22	17.36		18.32			18.32			18.32	
10.4	Randers 46	Af	6.24		10.30	10.30	10.30	15.48	18.56	19.20	19.08			19.08			19.08	
15.2	Aalborg 46	Af	5.30		10.42	10.42	10.42	15.04	16.66	18.49	20.51			20.51			20.51	
0.0	Hobro X	Af	7.13		12.11	12.11	12.11	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
7.6	Døstrup Himmerland	Af	7.26		12.23	12.23	12.23	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
10.4	Rørhæk	Af	7.31		12.29	12.29	12.29	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
15.2	Norager	Af	7.40		12.37	12.37	12.37	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
17.3	Boldrup	Af	7.42		12.39	12.39	12.39	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
20.0	Simsted	Af	7.49		12.47	12.47	12.47	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
24.2	Aalestrup	An	7.56		12.55	12.55	12.55	16.42	19.40	20.30	22.00			22.00			22.00	
	Viborg 52	An	9.12		14.10	14.10	14.10	18.21	22.11					22.11			22.11	
	Viborg 52	Af	6.36	8.03	11.45	11.45	11.63	16.15	19.39					20.58			20.58	
	Aalestrup	Af	8.00	9.23	13.04	13.04	13.55	18.08	20.53					22.53			22.53	
27.5	Østerbølle	Af	8.06	9.29	13.09	13.09	13.55	18.08	20.53					22.59			22.59	
32.2	Østrup	Af	8.14	9.37	13.18	13.18	14.12	18.25	21.07					23.08			23.08	
39.2	Aars 58	An	8.26	9.51	13.30	13.30	14.31	18.45	21.18					23.21			23.21	
	Aars 58	Af	8.30	9.55	13.33	13.33	14.44	18.57	21.20					23.23			23.23	
46.6	Hornum	Af	8.45	10.08	13.45	13.45	15.00	19.15	21.32					23.45			23.45	
51.7	Gatten	Af	8.55	10.20	13.55	13.55	15.15	19.30	21.41					23.45			23.45	
58.2	Vindblæs	Af	9.07	10.32	14.06	14.06	15.20	19.47	21.52					23.56			23.56	
66.2	Løgstør	An	9.20	10.45	14.20	14.20	15.45	20.05	22.05					0.09			0.09	

c Over Kalundborg 9.46. l † 20.39.

(Læses fra oven nedad.) 52. Aalestrup-Viborg-Herning.

km	Nr.	770		1142		776		3948		1148		1150		780		1152		784	
		M. 3	B. 2. 3	P. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	P. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3		
0.0	Hobro 51	Af			7.13		19.11		19.11		19.11		19.11		19.40		19.40		19.40
0.0	Løgstør 51	Af			4.95		6.36	6.56	11.30		11.30		11.30		19.30		19.30		19.30
0.0	Aalestrup	Af			6.00		8.01	9.28	13.01		13.01		13.50		21.01		21.01		21.01
4.7	Hvam	Af			6.10		8.09	9.38	13.03		13.03		14.00		21.03		21.03		21.03
10.5	Moldrup	Af			6.23		8.20	9.53	13.19		13.19		14.16		21.19		21.19		21.19
13.1	Nordam	Af			6.28		8.25	9.58	13.19		13.19		14.16		21.19		21.19		21.19
18.1	Skringsstrup	Af			6.42		8.39	10.10	13.30		13.30		14.27		21.30		21.30		21.30
20.0	Skals	Af			6.42		8.38	10.18	13.37		13.37		14.44		21.38		21.38		21.38
21.9	Nederhede	Af			6.42		8.38	10.18	13.37		13.37		14.44		21.38		21.38		21.38
23.6	Kjølens	Af			6.42		8.38	10.18	13.37		13.37		14.44		21.38		21.38		21.38
25.9	Hjarbæk	Af			6.42		8.38	10.18	13.37		13.37		14.44		21.38		21.38		21.38
27.6	Løgstør	Af			6.57		8.56	10.44	13.52		13.52		15.08		21.55		21.55		21.55
31.7	Margrethelund	Af			7.13		9.12	11.05	14.10		14.10		15.30		22.11		22.11		22.11
37.6	Viborg 57 X	An			7.13		9.12	11.05	14.10		14.10		15.30		22.11		22.11		22.11
	Skive H. 98	An			8.06		10.12	12.01	16.25		16.25		17.21		20.09		20.09		20.09
	Aarhus H. 98, 45, 32	An			10.24		11.09	13.49	16.18		16.18		19.39		23.16		23.16		23.16
	Kjøbenhavn 98, 45, 32	An			10.24		11.09	13.49	16.18		16.18		19.39		23.16		23.16		23.16
	Kjøbenhavn 32, 45, 98	An			20.00		20.00	23.25					6.40						
	Aarhus H. 45, 98	Af			4.43		6.12	8.05					11.58		17.36		17.36		
	Skive H. 98	Af			7.03		7.03	8.49	10.34		10.34		14.27		18.30		18.30		

c Over Kalundborg 9.46. d over Kalundborg 18.43. e † 20.63. f † 7.40. g † 11.20. l † 28. VI-18. VIII 10.54. k Kun Sen- og Hldg. og Torsdag. p † 22.46.

(Læses fra oven nedad.) 51. Løgstør-Hobro.

km	Tog M 806 gennemføres til Randers.	Nr.	1120		806		1124		3924		8926		1126		1128		1130	
			P. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	B. 2. 3	P. 2. 3	P. 2. 3				
0.0	Løgstør	Af	4.25		6.35		6.55		7.40		11.30		11.40		16.35		19.30	
8.0	Vindblæs	Af	4.40		6.48		7.11		7.54		11.43		11.56		16.50		19.48	
14.5	Gatten	Af	4.52		6.59		7.27		8.06		11.54		12.12		17.02		20.00	
19.6	Hornum	Af	5.02		7.08		7.44		8.16		12.03		12.25		17.12		20.10	
27.0	Aars 58	An	5.14		7.20		7.52		8.20		12.17		12.44		17.24		20.22	
34.0	Østrup	Af	5.22		7.21		7.57		8.33		12.28		13.15		17.41		20.37	
38.7	Østerbølle	Af	5.35		7.33		8.07		8.47		12.38		13.15		17.41		20.37	
42.0	Aalestrup	An	5.44		7.46		8.22		8.58		12.48		13.28		17.54		20.46	
	Viborg 52	An	7.13		9.12		11.06		11.06		14.10		15.30		19.21		22.11	
	Viborg 52	Af	6.36		8.03		8.03		8.03		11.46		11.53		16.15		19.39	
	Aalestrup	Af	6.03		7.57		9.21		9.21		13.05		13.53		18.15		20.58	
46.2	Simsted	Af	6.12		8.05		9.30		9.30		13.13		14.04		18.25		21.05	
48.9	Boldrup	Af	6.22		8.14		9.33		9.33		13.14		14.03		18.38		21.14	
51.0	Norager	Af	6.31		8.23		9.43		9.43		13.24		14.23		18.48		21.22	
55.8	Rørhæk	Af	6.38		8.28		9.57		9.57		13.34		14.39		18.48		21.22	
58.6	Døstrup Himmerland	Af	6.48		8.38		10.06		10.06		13.42		14.50		18.56		21.27	
66.2	Hobro X	An	6.50		8.40		10.22		10.22		13.55		15.08		19.10		21.39	
	Aalborg 46	An	8.23				11.23		11.23		18.01		18.01		20.20		24.00	
	Randers 46	An	8.09		9.28		12.54		11.13		17.27		17.27		21.04		22.11	
	Aarhus H. 46, 45	An	10.24		11.09		14.20		13.49		19.39		19.39		22.47		23.27	
	Kjøbenhavn 46, 45, 32	An	10.24		11.09		14.20		13.49		19.39		19.39		22.47		23.27	

d Over Kalundborg 18.43. f † 23.18. g 28. VI-18. VIII 10.54.

(Læses fra oven nedad.) 52. Herning-Viborg-Aalestrup.

km	Nr.	775		1143		771		3947		1149		1151		783		1153		781	
		M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	P. 3	M. 3	B. 2. 3	P. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3	B. 2. 3	M. 3			
0.0	Aarhus H 65	Af			5.00		7.00		7.00		10.06		14.65		17.89		17.89		
0.0	Holstebro 112	Af			6.15		8.15												

maskinen havde en togvægt på 80, 100, 120 t som maksimal togvægt. M= motorvogn (ME-MF) og B, BB = antal 2-akslede F-vogne i toget. Alle tog havde en maksimal hastighed på 45 km/t.

I 1942 var maksimalhastigheden nedsat til 30 km/t på følgende strækninger: Rørbæk-Aat, Vg-Nørdam T og Aat-Gatten. Grunden var, at sporets tilstand blev stadig ringere.

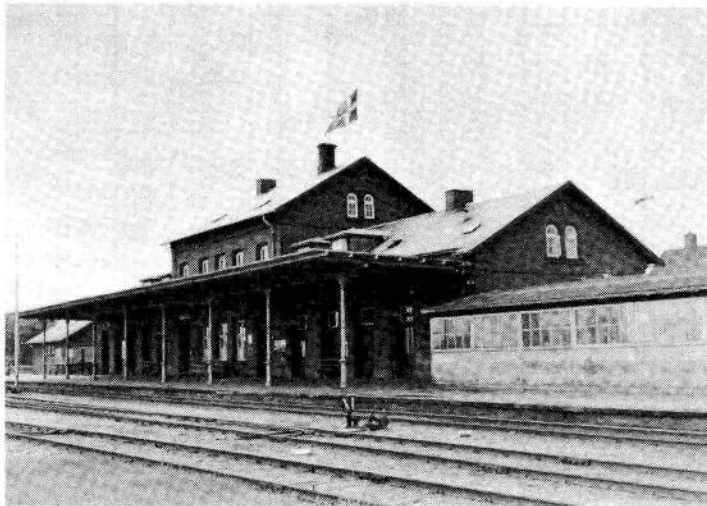
Der kørtes 3 togpar daglig på Hb-Aat og 4 togpar på Vg-Ør. Vg-Hr havde 3 togpar og i Salling var der daglig 4 persontogspar og 1 gods-togspar.

I Mdt Vg var der 3 G-maskiner, der klarede alle tog Vg-Hr, 2 O-maskiner, der kørte alle tog i Salling og 5 J-maskiner, der kørte i følgende tur:

1. udvask - 1853/853 - 858 (Ør-Aat) - 890
2. 873 - 872 - 1883/883 - 1882/882 - 889 - 858 (Aat-Vg)
3. sø: 843 / hv: reserve - 857
4. sø: 1850 / hv: 842 - reserve
5. sø: reserve / hv: 843 - 850

Desuden var stationeret 1 J-maskine med trykluffbremse der kørte: sø: 842-udvask-857 og hv: 2846 - 2855.

I den allerværste tid lige efter 2. verdenskrig kørtes på Vg-Hr: hverdage 1 godstog, tirsdage, torsdage og lørdage 2 persontog - alle med Vg G-maskiner (5 stk!), i Salling var der et tilsvarende antal tog, der kørtes med K-maskiner fra Struer (1 plus 1) og i Himmerland - stadig med samme toggang - var der 6 J-maskiner til rådighed, der kørte i følgende, meget indviklede, tur:



Løgstør station, 19/5 1966 (EVP)

<u>1. uge</u>	<u>2. uge</u>
sø: reserve i Vg	Ør
ma: udvask i Vg	2846
ti: reserve - 2855	udvask - reserve
on: Ør	Vg
to: 842 - res - 857	843 - 858 - Aat - 890
fr: Ør	2883 - 2882
lø: 842 - res - 857	873 - 872 - 2883 - 2882
	-889 - Aat - 858

<u>3. uge</u>	<u>4. uge</u>
sø: Vg	Vg
ma: reserve i Vg	2855
ti: 843 - 858 - Aat -	842 - reserve - 857
- 890	
on: 2883 - 82882	2846
to: 873 - 872 - 2883-	reserve - 2855
2882 - 889 - Aat -	
858	
fr: Vg	2846
lø: udvask - reserve	reserve - 2855

<u>5. uge</u>	<u>6. uge</u>
sø: Ør	Hb
ma: Ør	2883 - 2882
ti: 2846	873 - 872 - 2883 -
	2882 - 889 - Aat - 858
on: reserve i Vg	2855
to: udvask - reserve	2846
fr: reserve i Vg	2855
lø: 843 - 858 - Aat -	2846
890	

Meget interessant: for at køre 2 hverdags-tog og 4 togpar 3 gange ugentlig kræves der 6 lokko. Ja, sådan disponerede man under krigen (man alias tyskerne, det overflødig gør naturligvis videre forklaring). Et tilsvarende eksempel kan nævnes fra Assensbanen, dader under krigen blev givet ordre til (fra tyskerne, der disponerer ganske naturligt over deres eget - og det de har stjålet) at inddrage et togpar på hver bane, kostede det en ekstra J-maskine i Nyborg - genialt!

Med sommerkøreplanen 1947 kom en virkelig god toggang med 8 togpar på hverdage såvel på Hb-Ør som Vg-Aat, hvoraf 6 var motortog, der kørtes af MQ og 2 damp tog, kørt af J-maskine. Alle fire MQ-vogne er nu stationeret i Randers og kører næsten samtlige personførende tog i Himmerland. Der var i Vg stationeret 5 J-maskiner, der kørte i følgende tur:

1. udvask-hv: 2823 (Vg-Aat)-2883 (Aat-Ør)
2. sø: Ør, hv: 2870 (Ør-Aat)-2818 (Aat-Vg)

43. HOBRO—LØGSTØR

Km fra Hobro	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks. hastighed i km ad gennemgående h. spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	2873			875			1875			An.	Af.	X tog
						D 400			MO 165			MO 165					
						An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog			
—	12*	A2	Hobro (Hb)	50	50	6 ⁰⁰	fra Rd 640	—	—	930	—	—	1000	1874			
7,6	14	A2	Døstrup § (Dø) I . . .	75	—	701	702	—	940	31	—	1010	11	—			
10,4	7	A2	Rørbæk (Ræ) I	»	—	10	11	—	45½	46	—	15½	16	—			
12,5	7	A2	Grynderup T (Gyt) . .	»	—	X	16	—	X	50	—	X	20	—			
15,2	7	A	Nørager (Ner) Δ . . .	»	30	23	26	—	54	55	—	24	25	—			
17,8	8	F	Boldrup T (Bod) . . .	»	—	X	31	—	X	59	—	X	29	—			
20,0	8	A2	Simsted (Si) ▲	»	—	38	39	—	1002½	1003	—	32½	33	—			
24,2	2	A2	Ålestrup (Aat)	45	—	751	820	872	1009	1020	—	1039	1045	—			
27,5	10	A2	Øster-Bølle B&S(Øt) I	75	—	—	28	—	X	25	—	X	50	—			
32,2	14	A2	Østrup (Øp) Δ	»	40	S	36	—	31	32	—	56	57	—			
39,2	10	A2	Års (As)	30	—	852	909	—	1042	1050	—	1107	1110	—			
46,6	7	A2	Hornum (Om) Δ	75	—	S	22	—	59	1100	—	19	20	—			
51,7	12	A2	Gatten (Ga) I	»	—	S	32	—	1106½	07	—	27	28	—			
58,2	14	A2	Vindblæs (Vin) I . . .	»	—	S	47	—	14½	15	—	35	36	—			
66,2			Løgstør (Ør)	45	30	958	—	—	1124	—	—	1145	—	—			

Toget er:	Hb-Aat persont. Aat-Ør ikke prsf.	Persontog	Persontog
Største tilladte hastighed km i timen:	60	70	70
Løber:	Hv	Hv	S

	881			885			1889			889			1895		
	MO 165			MO 165			MO 142			MO 165			MO 102		
	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog
Hobro	13 ⁰⁵	13 ¹⁵	—	—	1630	—	—	1930	—	—	2013	2888	—	2300	—
Døstrup § I	1325	26	—	1640	41	—	1938½	39	—	2022½	23	—	2309	10	—
Rørbæk I	30	31	—	45	46	—	42½	43	—	27½	28	—	14	15	—
Grynderup T	X	35	—	X	49	—	X	46	—	X	31	—	X	18	—
Nørager Δ	40	41	—	53	54	—	50	51	—	35	36	—	22	23	—
Boldrup T	X	45	—	X	58	—	X	54	—	X	40	—	X	27	—
Simsted ▲	48	49	—	1701	1702	—	57½	58	—	43	44	—	30	31	—
Ålestrup	13 ⁵⁵	14 ⁰⁰	880	1708	1713	886	2004	2010	1892	2050	2058	892	2336	2340	1896
Øster-Bølle B&S I	X	05	—	X	18	—	X	14	—	X	2103	—	45	46	—
Østrup Δ	1411	12	—	24	25	—	20½	21	—	2108½	09	—	51½	52	—
Års	1422	1427	—	1735	1738	2888	2031	2033	—	2119	2128	—	001	002	—
Hornum Δ	36	37	—	47	48	—	41½	42	—	37	38	—	09½	10	—
Gatten I	43	44	—	55	56	—	47½	48	—	43½	44	—	15½	16	—
Vindblæs I	52	53	—	1804	1805	—	55½	56	—	52	53	—	22½	23	—
Løgstør	15 ⁰²	—	—	1815	—	—	2105	—	—	2202	—	—	032	—	—

Toget er:	Persontog	Persontog	Persontog	Persontog	Persontog
Største till. hast. km/t:	70	75	75	70	75
Løber:	Daglig	Daglig	S	Hv	Nat eft. S

§ Stationens navn er Døstrup Himmerland.
* Bremseprocenten skal dog mindst være 12.

43. LØGSTØR—HOBRO

Km fra Løgstør	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks hastighed i km ad gennemgående h.spor	Maksimalhast. i km ad vige spor	872			1874			880					
						MO 165			MO 165			MO 165					
						An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog
—	12*	A2	Løgstør (Ør)	45	30	—	6 ⁵⁷	—	—	8 ¹⁰	—	—	12 ⁵⁵	—	—	—	—
8,0	10 [□]	A2	Vindblæs (Vin) I ..	75	—	707	708	—	8 ^{19½}	20	—	13 ⁰⁵	13 ⁰⁶	—	—	—	—
14,5	10	A2	Gatten (Ga) I	»	—	15½	16	—	27½	28	—	13½	14	—	—	—	—
19,6	6	A2	Hornum (Om) Δ ...	»	—	22	23	—	34	35	—	20	21	—	—	—	—
27,0	14	A2	Års (As)	30	30	7 ³³	7 ³⁶	—	8 ⁴⁴	8 ⁴⁶	—	13 ³¹	13 ³⁴	—	—	—	—
34,0	10	A2	Østrup (Øp) Δ	75	40	44	45	—	54½	55	—	42	43	—	—	—	—
38,7	8	A2	Øster-Bølle B&S(Øt) I	»	—	X	51	—	X	9 ⁰¹	—	X	49	—	—	—	—
42,0	10	A2	Ålestrup (Aat)	45	—	7 ⁵⁶	8 ⁰⁰	2873	9 ⁰⁶	9 ⁰⁸	—	13 ⁵³	14 ⁰⁰	881	—	—	—
46,2	0	A2	Simested (Si) ▲	75	—	8 ⁰⁶	07	—	13½	14	—	14 ⁰⁶	07	—	—	—	—
48,9	5	A2	Boldrup T (Bod) ...	»	—	X	12	—	X	19	—	X	11	—	—	—	—
51,0	2	A2	Nørager (Ner) Δ ...	»	30	16	17	—	22½	23	—	15	16	—	—	—	—
53,7	0	A2	Grynderup T (Gyt) ..	»	—	X	21	—	X	27	—	X	20	—	—	—	—
55,8	10*	A2	Rørbæk (Ræ) I	»	—	25	26	—	31½	32	—	24	25	—	—	—	—
58,6	14	A2	Døstrup § (Dø) I ...	»	—	30	31	—	36½	37	—	29	30	—	—	—	—
66,2			Hobro (Hb)	50	50	8 ⁴⁰	—	—	9 ⁴⁵	—	1875	14 ³⁸	—	—	—	—	—
Toget er:						Persontog			Persontog			Persontog					
Største tilladte hastighed km i timen:						75			75			75					
Løber:						Hv			S			Daglig					

	886			2888			1892			892			1896					
	MO 165			D 400			MO 165			MO 165			MO 102					
	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog			
Løgstør	—	15 ⁴⁵	—	—	16 ⁴⁰	—	—	19 ⁰³	—	—	19 ⁵⁶	—	—	22 ⁴⁰	—			
Vindblæs I	15 ⁵⁶	57	—	S	55	—	19 ^{12½}	13	—	20 ⁰⁷	20 ⁰⁸	—	22 ⁴⁹	50	—			
Gatten I	16 ^{05½}	16 ⁰⁶	—	S	17 ⁰⁷	—	20½	21	—	15½	16	—	56½	57	—			
Hornum Δ	13	16	—	S	17	—	27½	28	—	22	23	—	23 ⁰³	23 ⁰⁴	—			
Års	16 ²⁶	16 ³⁸	—	17 ³⁰	18 ⁰⁰	885	19 ³⁸	19 ⁴⁰	—	20 ³³	20 ³⁶	—	23 ¹³	23 ¹⁴	—			
Østrup Δ	48	49	—	S	15	—	48½	49	—	45	46	—	21½	22	—			
Øster-Bølle B&SI	X	56	—	—	25	—	X	55	—	X	52	—	27½	28	—			
Ålestrup	17 ⁰²	17 ¹¹	885	18 ³²	18 ⁵⁵	—	20 ⁰⁰	20 ⁰⁵	1889	20 ⁵⁷	21 ⁰⁴	889	23 ³³	23 ³⁸	1895			
Simested ▲	17	18	—	S	19 ⁰⁴	—	10½	11	—	21 ¹⁰	11	—	43½	44	—			
Boldrup T	X	22	—	—	08	—	X	15	—	X	15	—	X	47	—			
Nørager Δ	26	27	—	S	15	—	19	20	—	19	20	—	51½	52	—			
Grynderup T	X	31	—	—	19	—	X	24	—	X	24	—	X	55	—			
Rørbæk I	35	36	—	S	25	—	28½	29	—	28	29	—	58½	59	—			
Døstrup § I	40	41	—	S	32	—	33½	34	—	33	34	—	002½	003	—			
Hobro	17 ⁵⁰	—	—	19 ⁴⁵	20 ¹²	889	20 ⁴²	—	—	21 ⁴²	22 ⁰⁵	—	0 ¹¹	0 ³⁵	—			
				til Rd							til Rd							
Toget er:				Persontog			Ikke personf.			Persontog			Persontog			Persontog		
Største till. hast. km/t:				70			60			75			75			75		
Løber:				Daglig			Hv			S			Hv			Nat eft. S		

‡ Stationens navn er Døstrup Himmerland.
 □ Bremsprocenten skal dog mindst være 12.
 * — » » » 10.

42. ÅLESTRUP—VIBORG—HERNING

Km fra Ålestrup	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks. hastighed i km ad gennem- gående h. spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	806			2810			812				
						MO 185			P			Ant-Vg MO 142 Vg-Hr MO 185				
						An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.
—	5	A2	Ålestrup (Aat)	50	—	—	—	—	—	—	—	—	8 ¹⁰	811		
4,7	10§	A2	Hvam (Ham) I	75	—	—	—	—	—	—	—	815½	16	—		
10,6	5	A2	Møldrup (Mp) Δ	50	40	—	—	—	—	—	—	23½	24	—		
13,1	12	A2	Nørdam T (Nrm)	75	—	—	—	—	—	—	—	X	28	—		
16,1	14	A2	Skringstrup T&S(Skr) I	»	—	—	—	—	—	—	—	X	33	—		
20,0	12	F	Skals (Ska) Δ	50	40	—	—	—	—	—	—	38½	39	—		
23,6	0§	A2	Kølsen T (Køs)	75	—	—	—	—	—	—	—	X	44	—		
25,9	0§	A2	Hjarbæk T (Hbt)	»	—	—	—	—	—	—	—	X	49	—		
27,6	14	A2	Løgstrup (Ltr) Δ	50	40	—	—	—	—	—	—	52½	53	—		
37,6	6	B	Viborg (Vg)	(30)	—	—	—	—	6 ⁴²	—	—	9 ⁰⁴	10 ²⁰	—		
43,2	0	B	Kuranstalten T (Krt)	75	—	X	27	—	—	—	—	X	26	—		
45,2	0	C	Bækkelund T&S(Bæ) I	»	—	X	31	—	—	—	—	X	31	—		
50,9	5	F	Skelhøje (Sh) Δ	»	40	639½	40	—	703	714	813	1039	40	—		
54,9	8	F	Frederiks (Fe) Δ	»	—	45½	46	—	S	22	—	45	46	—		
61,1	3	B	Karup (Kp)	»	40	54	57	813	32	54	—	53	54	2819		
63,3	0	B	Kølvrå I (Køl)	»	—	700½	701	—	—	—	—	56½	58	—		
65,6	2	E	Gedhus T&S (Ghs) I	»	—	X	05	—	—	802	—	X	1102	—		
70,4	4	F	Ilskov (Iv) Δ	»	40	11½	12	—	809	27	815	1109	10	—		
76,5	1	F	Sunds (Un) Δ	»	—	19½	20	—	38	50	—	18	19	—		
79,5	1	B	Nybo B (Nb)	»	—	24½	25	—	—	55	—	X	23	—		
85,4			Herning (Hr)	50	—	733	—	—	905	—	—	1130	—	821		
Toget er:						Persontog			Ikke personf.			Persontog				
Største tilladte hastighed km i timen:						70			60			70				
Løber:						Hv			Hv			Aat-Vg Hv Vg-Hr daglig				

Grove sidespor (Gos) I ligger mellem Kølvrå og Gedhus.

§ Bremsprocenten skal dog mindst være 12.

3. ma: 2870 (Ør-Aat) - 2818 (Aat-Vg)
lø: 2813 (Vg-Aat) - 2873 (Aat-Ør) - 2888 (Ør-Hb)
øvrige dage: reserve i Vg
4. sø: Hb, lø: reserve i Vg, øvrige: 2813 (Vg-Aat) - 2873 (Aat-Ør) - 2888 (Ør-Hb)
5. sø: 816-837 (Vg-Hr-Vg), hv: 2873 - 2870 - 2882 - 2828 (2 gange Hb-Aat-Hb)

I 1953 er maksimalhastigheden nu 75 km/t på strækningen syd for Års. I løbet af 1950'erne leveredes den ny MO-serie på ialt 90 vogne, og man udrangerede det meste af det ældre motor-materiel - eller hensatte det. Det betød, at man indsatte MO i Himmerland, først på Vg-Aat fra 1954 og med sommerkøreplanen 1956 også Hb-Ør. Samtidig blev godstoget inddraget Vg-Aat, men således, at togene 815 og 826 blev benyttet til lokale godstransporter (MO 185, max. hast. 60 km/t).

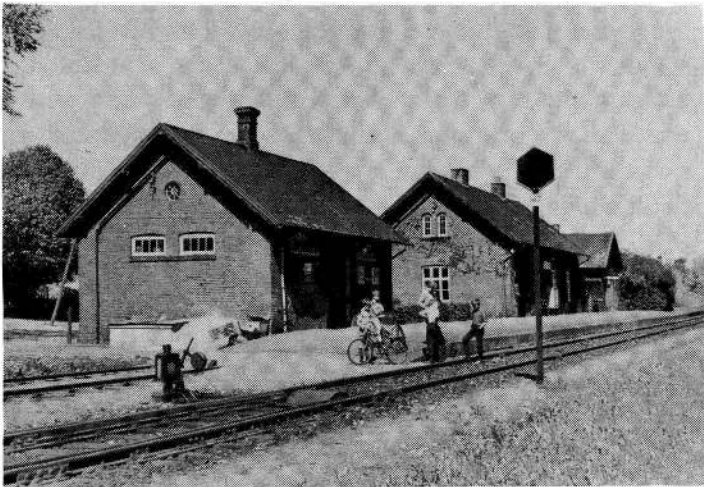


Ålestrup station, 19/5 1966 (EVP)

42. ÅLESTRUP—VIBORG—HERNING

	Maks. hastighed i km ad gennemfærdende hspor	Maksimalhast. i km ad vigespor	1816 MO 142			816 MO 142			7814 MO 142			818 MO 142 (D 120)		
			An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog
			Ålestrup	50	—	—	10 ⁴⁵	1815	—	—	—	—	—	—
Hvam I	75	—	10 ⁵¹	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Møldrup Δ	50	40	11 ⁰⁰	11 ⁰¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nørdam T	75	—	X	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skringstrup T&SI	»	—	X	09	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skals Δ	50	40	15	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kølsen T	75	—	X	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hjarbæk T	»	—	X	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Løgstrup Δ	50	40	30	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viborg	(30)	—	11 ⁴²	12 ⁵⁵	—	*	12 ⁵⁵	821	—	13 ⁵⁵	—	—	14 ²⁵	—
Kuranstalten T ..	75	—	—	—	—	X	13 ⁰¹	—	—	14 ⁰¹	—	X	31	—
Bækkelund T&SI	»	—	til Herning som tog 816			—	X	05	—	03	—	X	35	—
Skelhøje Δ	»	40	—	—	—	13 ¹²	13	—	—	08	—	144 ² ₁	43	—
Frederiks Δ	»	—	—	—	—	18	19	—	—	11	—	48 ¹ ₂	49	—
Karup	»	40	—	—	—	26	27	—	14 ¹⁸	19	—	56 ¹ ₂	58	825
Kølvrå I	»	—	—	—	—	30 ¹ ₂	31	—	22 ¹ ₂	23	—	150 ¹ ₂	150 ²	—
Gedhus T&SI	»	—	—	—	—	X	35	—	27 ¹ ₂	28	—	X	07	—
Ilskov Δ	»	40	—	—	—	41	42	—	34 ¹ ₂	39	825	14 ¹ ₂	15	—
Sunds Δ	»	—	—	—	—	49	50	—	—	45	—	21 ¹ ₂	22	—
Nybo B	»	—	—	—	—	X	54	—	—	48	—	X	26	—
Herning	50	—	—	—	—	14 ⁰⁰	—	825	14 ⁵⁵	—	—	15 ³⁵	—	—
Toget er:			Persontog			Persontog			Iltog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:			75			75			75			75(70)		
Løber:			S			Daglig			Hv før S			Hv		

* S fra Aat som tog 1816, Vg an 1142.



Østrup station, 19/5 1966 (EVP)

Som et sidste eksempel på køreplanen følger en gengivelse af tjenestekøreplanen for sommeren 1957 - dog kun i uddrag. Her er dampen næsten helt forsvundet, og de fleste tog køres af MO-vogne.

I 1966 blev Hb-Aat nedlagt, og på Vg-Ør kørtes 1 dagligt godstog med MH.

Til slut det tilbagevendende spørgsmål: Burde Himmerlandsbanerne have været stoppet?

Svaret må efter min mening være et ja. Privatbilen er næsten hvermandseje, og i en tyndt befolket egn med et par hovedveje som Ålborg-Viborg og Hobro-Års-Løgstør vil en rutebiltjeneste være at foretrække. Hvad godset angår betjener godsspor Vg-Aat-Års-Ør egnen på tilstrækkelig vis. Muligt at man, da Hvalpsundbanen blev nedlagt skulle have bibeholdt Års-Nibe som et godssidespor til Vg-Ør.

Klubnyt

HELSEINGØR JERNBANEKLUB

Årets juleserie består af nedenstående 6 motiver, der viser danske damplokomotiver i drift i sneperioder. Det skal indrømmes, at det ikke er optagelser af rigtige "juletoget", idet det jo som bekendt er meget sjældent, at vi her i landet får sne lige op til jul, men billederne giver netop den romantik, om de kære damplokomotiver i sne, røg og damp, som vi alle drømmer om at opleve endnu engang.

Billederne er i postkortformat og prisen den samme som i de foregående serier, altså 6 stk. for kr. 8,- incl. porto.

Fototilbud nr. 21, JULESERIE 1971

- 1) D 857 i drift på OHJ med godstog i sne, 1962
- 2) C 712 med særtog i Svebølle 1963
- 3) D 820 - julereserve på København Gb, 1961
- 4) F 479 rangerer som maskine 55 på København i julen 1963
- 5) S 733 med persontog mellem Snekkersten og Helsingør, 1960
- 6) N 209 med brunkulstog i Silkeborg, 1959

De foregående års juleserier, fototilbud 10 (1969) og fototilbud 16 (1970) er stadig på lager og kan leveres omgående. De to serier har følgende indhold:

Fototilbud nr. 10, juleserien 1969

- 1) SFJ 31 i Fåborg 1936 - et kørende snebjerg
- 2) DF i Fåborg i sne, 1950
- 3) G 168 ankommer til Fåborg fra Odense i sne
- 4) C 719 og 710 i Roskilde med Kalundborgtog
- 5) C 717 og D 825 i Høng med gødningstog i sne, februar 1962
- 6) C 702 i Høng med tog 2815 fra Slagelse i snestorm, 1957

Fototilbud nr. 16, juleserien 1970

- 1) P 909 med tog 250 på den gamle Kalundborg st. 1957
- 2) S 727 på Lersøen med slæber til Helsingør - 1959
- 3) S-maskine holder klar til afgang på Helsingør station, vinteren 1959/60
- 4) D 898 med særgodstog i Silkeborg 1959

- 5) E 984 med blæsende sikkerhedsventiler i Værsløv, februar 1962
- 6) DF 130 klar til afgang fra Fåborg i snestorm, 1952

Pris: kr. 8,- pr. serie incl. porto.

Bestillinger bedes foretaget ved indbetaling af det angivne beløb på klubbens girokonto nr. 130368, Helsingør Jernbaneklub, Handelsafdelingen, Fredericiavej 36, 3000 Helsingør.

Arne Christensen

JERNBANEHISTORISK SELSKAB & DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Siden sidst er der sket en lille smule, men nok ikke så meget, som vi sådan havde håbet på. Vor afdelingschef for modelanlæg Gb, Kaj Juul-Pedersen har måttet melde forfald på posten, og er blevet afløst af vor udmærkede formand, P. Adamsen, som jeg ikke er i tvivl om nok skal kunne udfylde posten som modelchef til alles tilfredshed, - men, men, men: hvem i alverden skal så udfylde posten som formand for vor forening? For det er helt sikkert, at vi ikke kan tilade os at belaste Adam med mere end én post ad gangen.

Nu har Adam indvilget i at beklæde formandsposten til generalforsamlingen i marts, men derefter er det slut, og så skal vi finde en udvej med dette problem.

Vi har også fået et andet problem på halsen som tilsyneladende er ligeså svært at løse, omend det "kun" burde være et pengespørgsmål: Vore nye lokaler er fugtige - og i lokale 5 driver vandet ligefrem ned ad væggen. Det skyldes dels at taget ikke er tæt, men det gælder vist næsten overalt i bygningen, og dels, at gulvfløbet fra rummet ovenover må være utæt. Vi arbejder med problemet, men priser os i mellemtiden lykkelige over, at vi ikke har fået bygget noget, der senere ville være ødelagt af fugten.

Der er endvidere sket det, at bestyrelsen ikke har kunnet tiltræde den sporplan, som modelbaneudvalget har forelagt til godkendelse, og det er derfor nu aftalt, at vi skal begynde forfra på en helt frisk med at planlægge et anlæg i lokalerne på Københavns godsbanegård.

Holtrup

Til alle klubledere!

Meningen med denne spalte var, at alle klubber skulle bidrage med nyheder. Jeg ved positivt, at der sker noget rundt omkring, så det undrer mig, at ikke flere klubledere gør brug af tilbuddet. Skulle dette forhold ikke bedres, nødsages jeg til at stoppe spalten.

Stof til næste nummer skal være redaktionen i hænde senest 20. december 1971.

TEGNING SARKIVET

Fra Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv tilbydes denne gang følgende nyheder:

- A 3 01 T 094 GDS, loko I-II (kakkellovnen)
1:45, nedt. sb, gv, fr.
kr. 4,-
- A 3 04 T 010 RØHJ, dieselelektrisk loko
1:45, nedfot. sb, ts, ls.
kr. 4,-
- A 3 14 T 035 KHB nr. 1, 1896, 2-aks. 2. og 3.
1:45, nedt. klasse
kr. 4,- sb, ls.
- A 3 15 T 036 GDS C 31, 1916, 2-aks. 3. kl.
1:45, nedt. sb, ls.
kr. 4,-
- A 3 21 T 009 GDS C 15 og GDS D 020, 1879
1:45, nedt. 3- og 2-akslet
kr. 4,- sb, gv.
- A 3 24 T 013 GDS Q 102, 1882 (opr. åben)
1:45, nedt. 3-akslet
kr. 4,- sb, gv.

Tegningerne koster som angivet i listen - (læg mærke til, at nedtegnede tegninger nu koster kr. 4,- mod tidligere kr. 3,-). Beløbet ind sættes på girokonto 12.55.06, Jernbanehistorisk Selskab, Tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 København N, med angivelse på venstre talon af, hvad indbetalingen dækker.

Med venlig hilsen
Jesper Reinfeldt
Ved Bellahøj 24 B, 10.,
2700 Brønshøj

SLUTSIGNALET

FRA KJØBENHAVN TIL HELSINGØR

En vejleder paa den Nordsjællandske Jernbane.
Faksimile udgave 1971.

Forlaget Wejps & Magnussen.

Pris kr. 42,50.

Bogender er i format A 4b (lige knap og nap) er et genoptryk, der er lykkedes overmåde godt. Jeg har selv et eksemplar af originalheftet i min samling og kan derfor bekræfte, at faksimileudgaven ligger tæt op ad originalen. Man må dog gøre sig klart, at det er en turist-guide, der er tale om, så bortset fra et par tegninger af stationer og en køreplan og en taksttabel er der ikke meget at hente for den jernbaneinteresserede.

Bogen er på 48 sider og den forlangte pris - kr. 42,50 - forekommer mig usædvanlig høj.

Holtrup

AMERIKANSK

En berejst amerikaner forklarede en bane mand på en mindre jysk station: "Jeg siger Dem, at i vort land kan man rejse dag og nat og en dag til - og man er endnu i samme stat".

"Ja" - sagde banemanden - "vi har også fået sådanne tog hos os, men vi praler ikke af dem!".

Billedtekster til side 212:

Øverst i venstre side: KSB styrevogn (formentlig S 1) og et af de små motorlokomotiver. Billedet stammer antagelig fra overtagelsen i 1930. (arkiv: JS)

I midten til venstre: KSB M 4 med stamme den 25/9 1938. Vognen bag M 4 må være en af AB-vognene, idet KSBs egne vogne på det tidspunkt jo var ombyggede (Foto: James Steffensen)
Nederst i venstre side: Interiør fra FG 4991 i 1954. Vognen henstod i Vassingerød. Bemærk de elektriske varmeapparater under sæderne. (Foto EVP).

HUSK NU AT FORNY ABONNEMENTET - Tak!

