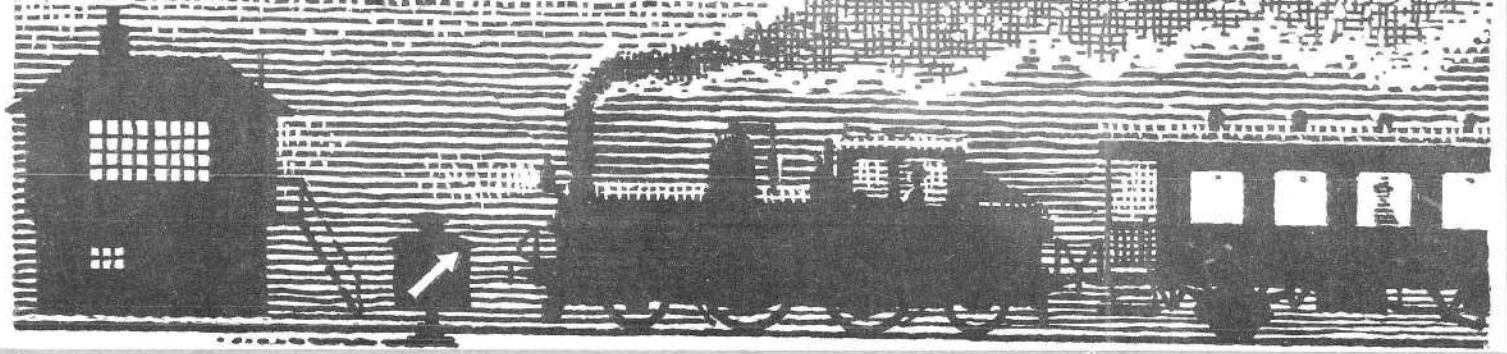


SIGNALPOSTEN



8 ÅRG

maj 1972

NR 3

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Når dette læses vil sommeren forhåbentlig være kommet og dermed er det atter tid for at sysle med den mere udendørs side af vor interesse.

Nu er det jo nok vidt forskelligt hvad den enkelte interesserer sig mest for, heldigvis da, for tænk om alles jernbaneinteresse var koncentreret om tog 217 på spor 2 i Ringkilde!

Jeg har mange gange spekuleret på, hvad jernbaneinteresse egentlig er. For en entusiast - forstås, for de 30-40.000 ansatte ved de danske jernbaner har jo alle interesse i jernbanen som arbejdsgiver.

Men entusiasten. Hvad er det der fængsler ham? Hvordan begyndte det og hvordan har det udviklet sig siden? Hvordan forfølger han sit emne og hvor specifikt er det? Der kunne stilles hundredvis af spørgsmål og gives masser af svar - og dette sidste er lige det, jeg nu ønsker af Dem - kære læser.

Skriv til SIGNALPOSTEN og fortæl lidt om den måde De dyrker Deres specielle gren af jernbaneinteressen. De indkomne bidrag vil blive bragt i SIGNALPOSTEN som inspiration til interessefæller. Dog må jeg straks sige, at der ikke gives honorar (æren må være nok!) og skulle det nu ligefrem komme til at vrimle med indlæg må jeg forbeholde mig at vælge de mest givende ud.

Samtidig hermed udskriver vi en lille konkurrence om det bedste jernbanefoto 1972.

Emnet er frit indenfor følgende grænser:

Det skal være fra danske jernbaner og det skal være optaget i perioden 1/4 - 30/9 1972.

Grunden hertil er den lumske, at da dampen jo desværre er forsvundet vil vi kunne påregne at få billeder, der viser andet end det "kogende" vand, og jernbane er andet end rullende materiel!

Konkurrencebilleder kan indsendes fortløbende men sidste frist er 25. oktober 1972. Indsendelse sker til redaktionen (adressen findes på titelbladet) og husk endelig at emballere godt. Billederne skal være i format 13 x 18 eller 18 x 24 cm og i sort/hvid. Husk at anføre tekst og optagelsesdato samt navn og adresse på alle bidrag.

I bedømmelsen vil der blive taget mest hensyn til det jernbanemæssige motiv, dernæst til den fotografiske opbygning og sidst til den tekniske kvalitet.

Der nedsættes en dommerkomite blandt redaktionens medlemmer, og det præmierede billede vil blive bragt i nr. 6, vort julenummer til december.

Præmien for det bedste billede er 100 kr., og redaktionen forbeholder sig ret til at benytte andre af de indsendte bidrag mod et - symbolsk - honorar på 10 kr.

Konkurrencebilleder vil, såfremt ønske om returnering anføres ved indsendelsen, blive returneret. Øvrige billeder overgives til JSS fotoarkiv.

Redaktørens dårlige samvittighed med hensyn til returnering af indsendt materiale begynder nu at blive bedre. I den sidste tid har jeg faktisk nået en hel del på dette område og jeg håber, at alle, der har noget til gode, vil have fået brev fra mig inden disse linier læses. I modsat fald varer det ikke længe.

På det senest afholdte redaktionsmøde drøftede vi et emne, der kunne betegnes som: Hvad er SIGNALPOSTENs mission og opfylder vi denne? Det blev en livlig diskussion og der kom mange interessante enkeltheder frem, men vi må vist konstatere, at vi ikke selv kan give fyldestgørende svar på de stillede spørgsmål. Det nærmeste vi kunne komme var, at SIGNALPOSTEN skal gavne og fornøje, hvilket vi så må håbe at den gør.

Det er i hvert fald en kendsgerning, at det er en fornøjelse at lave bladet og da abonnentallet stadig stiger pænt må vi vel tro, at vi også fornøjer andre?

Jeg vil slutte min snak for denne gang med at ønske alle vore læsere en rigtig god sommer. Næste nummer vil blive afsendt i dagene efter 20. august 1972.

På genhør.

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

8. årgang nummer 3

maj 1972

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Danske jernbanefærger, 2-sporede dampskruefærger til Storebælt		78
Jernbanebøger: Danmarks Jernbaner i 125 år		87
En sporplan		89
Frontlanternen		89
Nedlagte baner: Den skæve bane		90
Nyt fra Jernbanemuseet		105
Klubnyt		105
Slutsignalet		108

Forsidebilledet: DMJU-særtog på MHVJ 12/3 1972. M 1210 med Em 78 ved Mariager fjord mellem Luddalen og Mariager (foto Erik Juul-Pedersen)

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 og oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS er for 8. årgang kr. 30,- incl. moms og frit tilsendt i lukket kuvert. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller postanvisning/check til samme adresse.

EFTERTRYK KUN TILLADT MOD
TYDELIG KILDEANGIVELSE.

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TOSPOREDE DAMPSKRUEFÆRGER TIL STOREBÆLTSSOVERFARTEN

Strengt vintre med påfølgende isvanskeligheder i de danske farvande havde bevirket, at statsbanerne i 1886 havde anskaffet skrue-dampfærgerne Valdemar, der var den første færge ved statsbanerne specielt bygget til sejlads i is. I 1890 fulgte søsterfærgerne Marie, hvorved der kunne stationeres 1 skruefærge ved hver af de to vigtigste indenlandske overfarter, Lillebæltsoverfarten og Masnedøoverfarten.

For storebæltsoverfartens vedkommende var forholdet det, at der allerede ved dampfærgefartens påbegyndelse i 1883 var stationeret en isbryder ved overfarten, nemlig den samtidig med de første færger nybyggede S/S Stærkodder. Dette dampskib var imidlertid ikke særlig godt egnet som isbryder, dels på grund af en for højtliggende skrue, og dels fordi det var udstyret med for ringe maskinkraft.

I 1890 havde statsbanerne anskaffet 2 nye isbrydere, nemlig S/S Mjølner, som blev stationeret ved Storebæltsoverfarten og S/S Thor, der kom til Helsingør-Hälsingborgoverfarten. Yderligere en isbryder af denne type kom til i 1894, nemlig S/S Tyr, som placeredes ved Storebæltsoverfarten. Disse 3 fartøjer var efter datidens forhold moderne og kraftige skibe, et af dem - S/S Mjølner - fik en usædvanlig lang levetid, idet den først blev udrangeret i 1958.

Fælles for ovenfor nævnte fartøjer var, at de var almindelige dampskibe, der ikke kunne overføre jernbanevogne. En isbrydende jernbanefærge til Storebæltsoverfarten manglede derfor i de første år, overfarten eksisterede, hvorfor vognoverførslen over bæltet i isperioder hurtigt blev uregelmæssig eller helt måtte indstilles grundet hjulfærgernes tidligere nævnte dårlige evne til sejlads i is. Først på finansloven for 1893/94 lykkedes det at opnå den fornødne bevilling til anskaffelse af en tosporet isbrydende skrue-dampfærge til Storebæltsoverfarten.

Kontrakten om bygningen af den nye færge, der fik navnet JYLLAND, blev underskrevet med Burmeister & Wains skibsværft i juni 1893. Under bygningen af færgen indtraf der et alvor-

ligt uheld, idet værftets snedkerværksted delvis nedbrændte natten til den 9. august 1894. Herved blev en del af møblementet til færgen ødelagt, idet det befandt sig i det brandhærgede snedkerværksted. Endvidere tog også en del af færgens dæk skade ved branden.

Ved at lade en del arbejder udføre af private håndværksmestre undgik Burmeister & Wain at branden kom til at betyde en større forsinkelse af færdiggørelsen af færgen, som efter de obligatoriske prøvesejladser blev overtaget af statsbanerne den 18. september 1894. Den 26. september 1894 ankom færgen til Nyborg, og den 8. februar 1895 kom den for første gang i aktion på Storebælt.

S/F Jylland fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 56,08 m
do. mellem stopbomme: 51,90 m
do. mellem stopbom og frispormærke: 40,70 m
Største bredde: 14,63 m
do. på spant: 10,67 m
Bruttoregistertonnage: 716 tons
Antal kedler: 2
Antal fyrsteder: 6
Ildpåvirkningsflade: 319 m²
Risteflade: 11,15 m²
Kedeltryk: 6,3 kg/cm²
Kulbeholdning: 112 tons
Største kulforbrug pr. time: 800 kg
1 dampmaskine med
1 højtrykscylinder med diameter 775 mm
1 lavtrykscylinder med diameter 1448 mm
Stempelslag: 838 mm.
Max. omdrejninger pr. minut: 90
Hestekraft: Nominel 179, indiceret 800
Max. fart: 11,3 knob
2 dynamoer á 65 volt - 90 ampere
Overførselskapacitet
165 tons vognlast og
600 passagerer.
Byggeår: 1894

Bygget som isbryder havde den nye færge det for denne skibstype særlige runde og stærke skrog. Endvidere fik den i forhold til sin størrelse store bunkersrum og store ballast-

tanke, som var nødvendige ved isbrydning i svær is.

Som ved alle datidens færger fandtes næsten hele averteringen under dæk. I forskibet var der fra en mindre forhal, der gennem en kahytsnedgang stod i forbindelse med vogndækket, adgang til mandskabslukaferne, der var placeret længst forude i færgen. Tillige var der fra forhallen adgang til en 3. kl. herresalon i færgens styrbords side og en 3. kl. damesalon i bagbords side.

Midtskibs fandtes umiddelbart stødende op til 3. kl. averteringen kedel- og bunkersrum. Derefter kom maskinrummet, medens hele agterskibet optoges af 1. og 2. kl. averteringen.

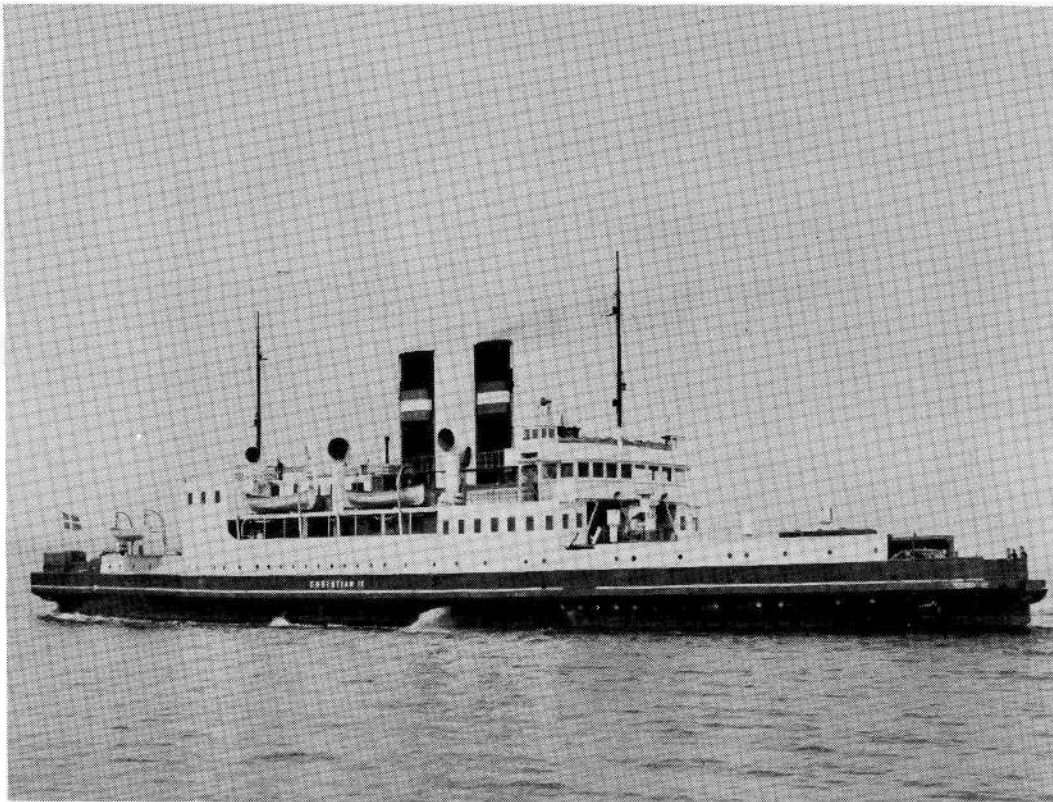
Adgangen til 1. og 2. kl. salonerne skete ligesom for 3. kl. vedkommende gennem en kahytsnedgang i færgens midte til en forhal, hvorfra der bl.a. var adgang til en mindre damesalon samt toiletter i bagbords side, lukaf for færgens fører og et stirrids i styrbords side samt herre- og spisesalonen, der optog hele færgens bredde i det meste af den resterende del af agterskibet.

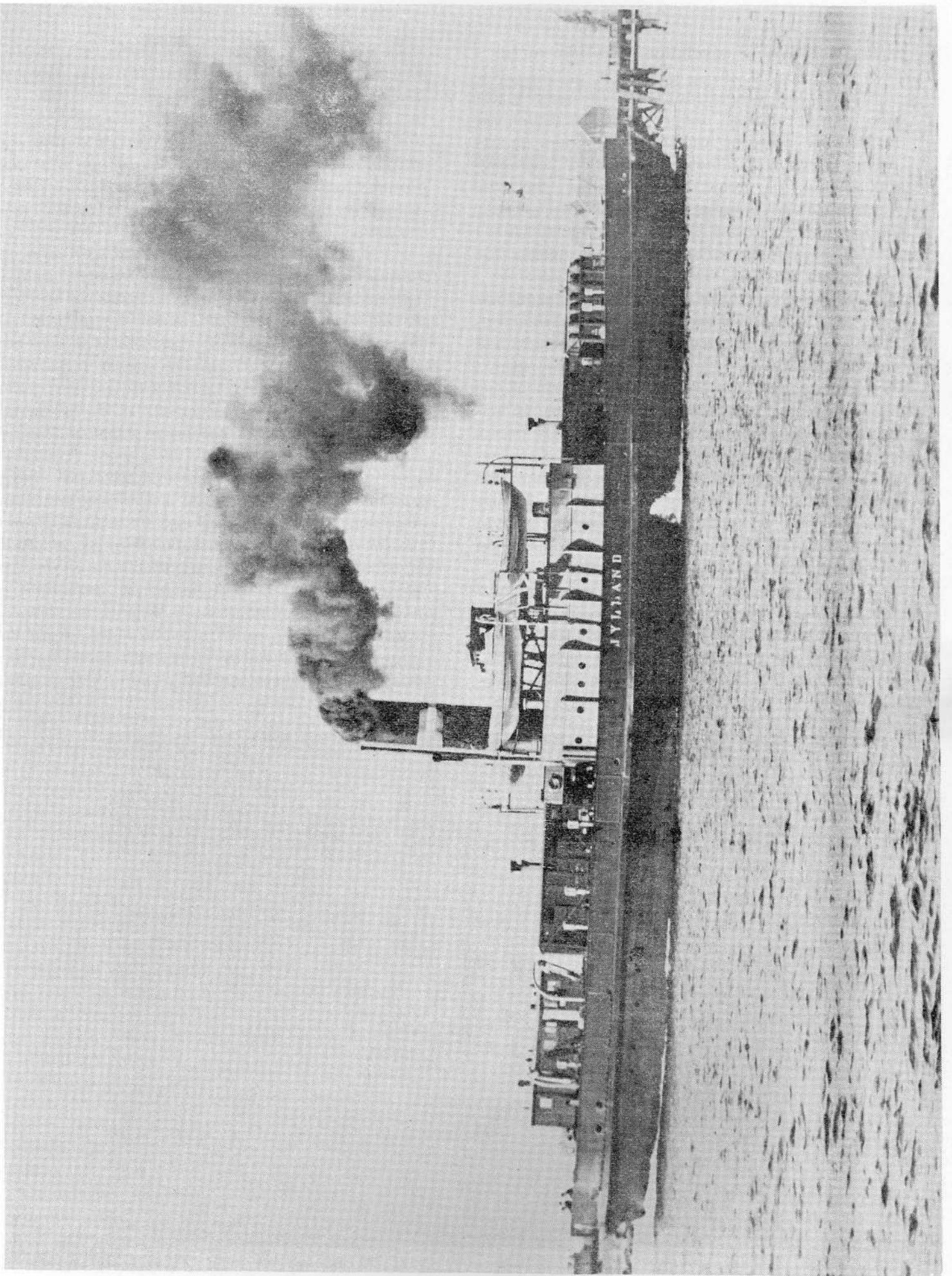
På vogndækket fandtes færgens 2 jernbanespor sammenløbende i begge ender, således at ombordsætning eller ilandtagning af vogne kunne ske over såvel for- som agterstævn. Sporene var grundet færgens korte længde kur-

vede i næsten hele deres udstrækning. Mellem sporene i færgens midte fandtes som nævnt de 2 kahytsnedgange, hvis placering her var lige så uheldig som på de ældste hjulfærger, da der for at tilvejebringe forbindelse fra vogndækket og vingedækkene måtte etableres mellemrum i de på vogndækket anbragte vogntræk med deraf følgende nedsættelse af vognoverførselskapaciteten.

I styrbords vingehus fandtes en lille rygesalon samt nogle toiletter foruden enkelte tjenesterum. Vingehuset om bagbord rummede forskellige tjenesterum samt færgens kabys. Som på de ældste hjulfærger måtte maden bæres fra kabysen af tjenerne (eller opvarterne som de dengang kaldtes) over det åbne vogndæk og ned ad kahytsnedgangen til 1. og 2. kl. saloner inden den kunne serveres i færgens spisesalon.

Oven på vingehusene fandtes de smalle vingedæk, hvorfra der var adgang til kommandobroen, som var placeret på et spinkelt jernskelet over jernbanesporene. Som på de ældste hjulfærger bestod kommandobroen af en åben platform uden læmuligheder af betydning på hvis midte styrehuset var anbragt. Da færgens skorsten fandtes umiddelbart foran kommandobroen i færgens midterlinie, må rorgængerens udsyn have været generet i endnu højere grad,





end det var tilfældet ombord på hjulfærgerne, der som tidligere nævnt havde næsten samme uheldige anbringelse af skorstene og kommandobro. På forkanten henholdsvis agterkanten af kommandobroen fandtes i hver side 2 galger med buelamper til belysning af vogndækket.

Der var megen tilfredshed med anskaffelsen af S/F Jylland, som betød en væsentlig forbedring af mulighederne for opretholdelsen - omend under vanskelige forhold i beskedent omfang - af vognoverførslen over Storebælt under isforhold. Det var dog ikke kun i isperioder, færgen benyttedes, på tidspunkter med stærk trafik over bæltet eller færgemangel tog den også sin tårn med.

Som det vil være en del læsere bekendt, var vinteren 1928/29 usædvanlig lang og hård. Færgefarten over Storebælt var afbrudt i længere perioder, idet sejlads i isen var umulig, da der ikke var den nødvendige isbryder assistance til rådighed udover S/F Jylland, som imidlertid viste sig utilstrækkelig. Først da statsisbryderen Isbjørn den 2. marts 1929 dirigeredes til Storebæltsoverfarten blev det muligt at genoptage nogenlunde regelmæssig fær-gesejlads over bæltet igen.

Den hårde isvinter havde således vist, at en forbedring af det til rådighed værende isbrydningsmateriel var nødvendig, og det blev besluttet at lade foretage en ombygning af S/F Jylland til trods for, at færgen da var næsten 35 år gammel.

Ved ombygningen i 1929 blev vinger og skrog fuldstændig afklædt for eftersyn og reparation. En del ændringer af apteringen udførtes, medens der blev tilvejebragt en ny kommandobro (foran skorstenen) med bestiklukaf og førerkammer samt radiatorum. Endvidere fik færgen 2 nye master.

Færgens oprindelige maskinanlæg blev fjernet og i stedet installeredes en ny tregangshoveddampmaskine med følgende hoveddimensioner:

Diameter af højtrykcylinder 521 mm
 diameter af mellemtrykcylinder 838 mm
 diameter af lavtrykcylinder 1372 mm
 slaglængde 914 mm
 max. omdr./minut: 135
 hestekraft: ihk 1700

Endvidere fik færgen 2 nye kedler og kedeltrykket blev $13,6 \text{ kg/cm}^2$. Færgens max. fart var nu 13 knob.

I 1933 skiftede færgen navn til FENRIS, da navnet Jylland skulle bruges til et af de nye

motorskibe til Aarhus-Kalundborgoverfarten. Færgen blev iøvrigt ikke benyttet meget i de følgende år, da vintrene var forholdsvis milde og efter den store fornyelse af færgemateriellet ved anskaffelsen af 3 store 3-sporede motorfærger med relativt større maskinkraft end de hidtil benyttede dampfærger. Først i isvintrene 1939/40, 1940/41 og 1941/42 blev der igen brug for S/F Fenris, som imidlertid langt fra kunne holde færgefarten igang over bæltet og i det hele viste sig for svag. Da det var stærkt ønskeligt at holde Storebæltsoverfarten igang for den nødvendigste trafik, blev statsisbryderen Storebjørn udlånt til statsbanerne til dette formål i nævnte tre isvintre.

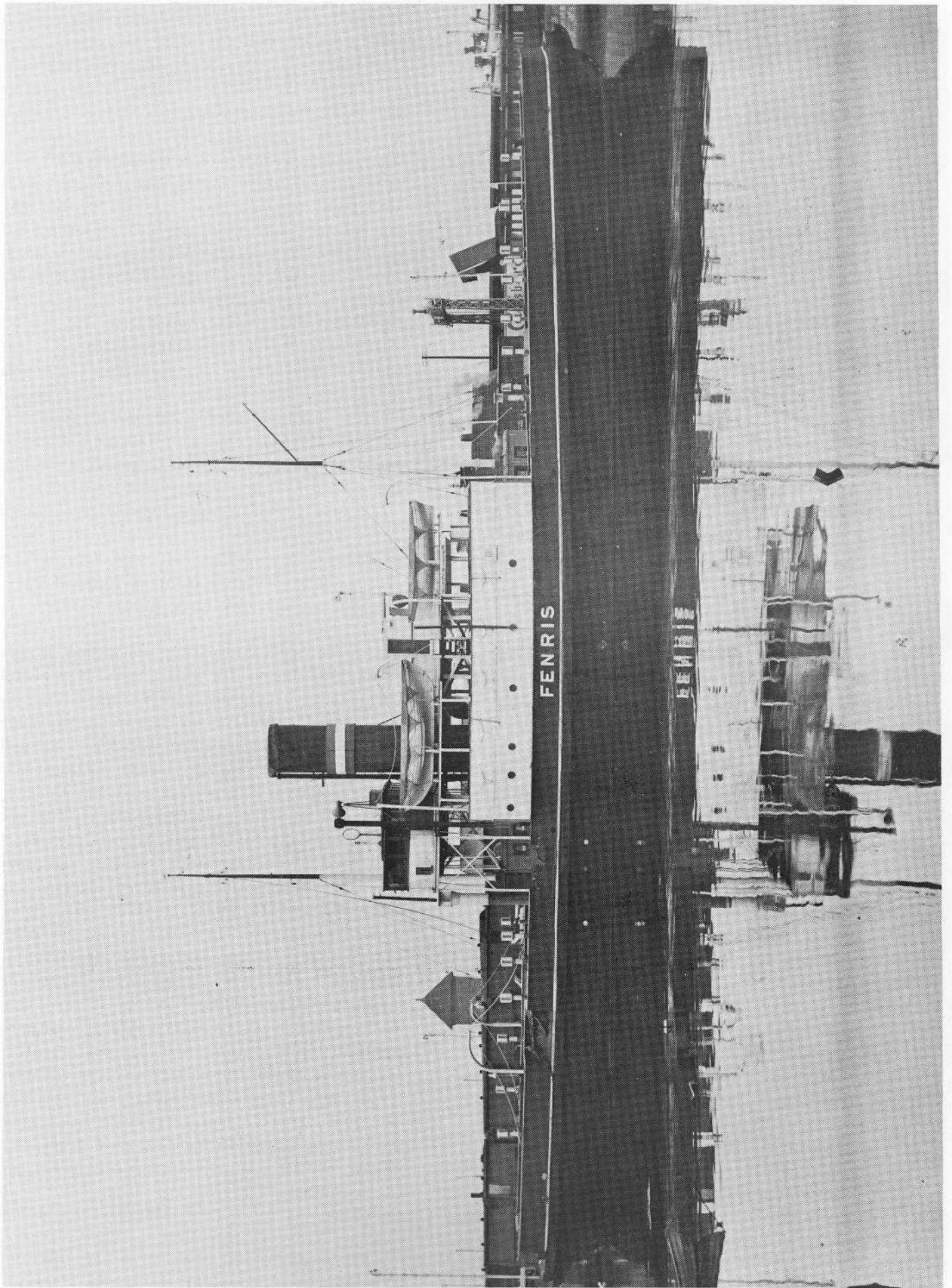
Statsbanerne kunne imidlertid ikke påregne fast assistance af statsisbrydere, og det blev derfor besluttet til overfarten af anskaffe en ny meget kraftig isbryder - HOLGER DANSKE - som blev afleveret til statsbanerne i 1942, men først kom i aktion i vinteren 1946/47.

Efter anskaffelsen af Holger Danske var S/F Fenris faktisk overflødig, men statsbanerne beholdt den dog stadig som reserve, og den assisterede da også sammen med Holger Danske færgerne under isvinteren 1946/47.

Antagelig sidste gang S/F Fenris kom i aktion var ejendommeligt nok ikke i forbindelse med isbrydning på Storebælt. Natten mellem den 20. og 21. oktober 1948 blev Storebæltsoverfarten ramt af en række uheld, hvorefter situationen var den, at der til rådighed for overfarten kun var 3 3-sporede motorfærger og 1 2-sporet dampfærge.

For at afhjælpe uhelgenes virkninger blev S/F Fenris derfor rigget til og fyret op. Først deltog den i bugseringen af den dengang helt nye M/F Fyn, der skulle til reparation på Nakskov Skibsværft efter at have fået alvorlige bundskader ved en grundstødning. Derefter indgik den i den daglige sejlads på Storebælt. Ganske vist kunne S/F Fenris kun medtage 7-8 godsvogne på hver overfart svarende til en overførselskapacitet på ca. 30 vogne i hver retning i døgnet, men en hjælp var den dog. Efter at M/F Storebælt efter endt værftseftersyn ved Aalborg Værft den 6. november igen gik i fart på Storebæltsoverfarten, udgik S/F Fenris atter af fartplanen, menden forblev fremdeles som reserve til 1952, da den blev udrangeret og solgt til Holland.

I begyndelsen af det nye århundrede viste trafikken over Storebælt en stadig stigende ten-



dens, hvorfor det efterhånden stod klart, at en udvidelse af overførselskapaciteten var nødvendig. I erkendelse af at tiden nu var løbet fra "hjulfærgetypen" blev det besluttet, at den nye færge, som ønskedes leveret, skulle bygges som et dobbeltskruet skib.

Af denne type og størrelse havde statsbanerne i forvejen kun én færge, nemlig den i 1903 byggede S/F Prins Christian, som var indsat på Gedser-Warnemündeoverfarten. Erfaringerne med denne færgetype havde været så gode, at en videreudvikling måtte forekomme meget nærliggende.

Efter at den fornødne bevilling var opnået afsluttedes den 18. oktober 1907 kontrakt med Burmeister & Wains skibsværft om bygning af færgen. Kølen blev lagt den 18. marts 1908, og søsætningen fandt sted den 29. august 1908.

Den nye færge, der fik navnet CHRISTIAN IX, fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 88,90 m
do. mellem stopbomme: 85,75 m
do. mellem stopbom og frispormærke: 71,50 m
Største bredde: 17,70 m
do. på spant: 14,80 m
Bruttoregistertonnage: 1503 t (1510 t)
Antal kedler: 4
Antal fyrsteder: 12
Ildpåvirkningsflade: 743,3 m²
Risteflade: 20,07 m²
Kedeltryk: 12 kg/cm²
Kulbeholdning: 120 tons
Største kulforbrug pr. time: 1200 kg
2 dampmaskiner, hver med
 1 højtrykscylinder med diameter 432 mm
 1 mellemtrykscylinder - 610 mm
 1 lavtrykscylinder - 1143 mm
 stempelslag: 610 mm
Max. omdrejninger pr. minut: 158
Hestekraft: nominel 371, indiceret 2260
Max. fart: 15,12 knob
2 dynamoer á 110 volt - 175 ampere
Overførselskapacitet:
 300 tons vognlast og
 1200 passagerer
Byggeår: 1908 (1910)

Tallene i () gælder D/F ODIN

De kontraktmæssige prøver med S/F Christian IX blev afholdt i Øresund i dagene 19. og 20. oktober. Færgen forlod værftet den 19. oktober 1908 med 100 tons kul i kulkasserne og 25 tons vand i fødetanken, medens der på dækket

var anbragt 6 tons kul i sække og 2 tons ballastjern.

Efter at færgen i halvanden time havde foretaget forskellige manøvreprøver i Sundet, gik den ind i det østlige færgeleje i Frihavnen, hvor 17 godsvogne læsset med kul blev sat ombord. Herefter var færgen ialt belastet med 430 tons. Derefter blev der foretaget forskellige prøver i forbindelse med ombordsætning og ilandtagning af vogne, hvorefter S/F Christian IX foretog hastighedsprøve på "Hveenmilen".

Den følgende dag blev der foretaget hastigheds- og kulprøve, styre-, dreje- og manøvreprøver samt krængningsprøver, som alle forløb tilfredsstillende. Herefter blev færgen den 27. oktober 1908 overtaget af statsbanerne, og den 29. oktober blev den forsejlet fra København til Korsør for at indgå i den daglige drift på Storebæltsoverfarten.

S/F Christian IX frembød betydelige fremskridt sammenlignet med de ældre færger. Især kan fremhæves, at alle nedgange fra det gennemgående hoved- og vogndæk til mellemdækket og maskin- og kedelrum var anbragt ude i siden, hvorved jernbanesporene kunne trækkes tættere sammen om skorstenene. Der ved blev der tillige bedre plads på dækket for publikum, og den plads, der ellers blev optaget af hjulkasserne, blev benyttet til et dækshus, hvor de rejsende kunne være fuldstændig i læ. Herudover fandtes såvel foran som agten for sidehusene en overbygning, hvorved der yderligere dannedes et lædæk for dækspassagerer.

Ovenpå sidehusene var der som noget ganske nyt promenadedæk for 3. kl. rejsende. De tilsvarende dæk var på de ældre færger forbeholdt 1. og 2. kl. rejsende, men for disse var der tilvejebragt et promenadedæk over jernbanesporene. På dette promenadedæk fandtes forude bestikhus indeholdende styrerum, bestiklukaf og 2 kaptajnskamre. Derefter fandtes midtskibs en fællessalon og agterligst en rygesalon. Begge saloner havde spejlglasruder og ovenlys. Fællessalonen var udstyret med Mahognimøbler betrukket med rødt Plyds, medens sofaerne i rygesalonen var betrukket med Bøffellæder. Udenfor på promenadedækket fandtes et stort antal borde og stole. Færgens kommandobro var anbragt over bestikhuset.

Under vogndækket fandtes agten for maskinrummet 1. og 2. kl. saloner. Fra en rummelig forhal, der gennem 2 kahyt nedgange stod i forbindelse med vogndækket, var der adgang til en stor spisesalon, der fyldte hele fær-



gens bredde. Møblelementet her var udført i poleret birke træ med rødt Plyds. Panelerne var ligeledes udført i birke træ, medens væggene var tapetseret med Dania relief-tapet med barnernes mærke i guld på lyseblå bund. Loftet var hvidlakeret.

Bag spisesalonen fandtes i færgens styrbords side en damesalon og i bagbords side en herresalon. Alt træværk var hvidlakeret og udstyret svarende til 1. kl. kupeer. Fra begge disse saloner var der reserveopgange til vogndækket.

3. kl. fællessalonen (spisesalonen) fandtes foran kedelrummet også på mellemdækket. Adgangen til denne salon var ligeledes fra vogndækket gennem en kahytsnedgang i hver side. Møblerne her var udført af Asketræ i naturfarve svarende til udstyret i 3. kl. kupeer. En mindre damesalon i bagbords side, hvortil der var adgang fra spisesalonen, var udstyret med rundtløbende polstrede sofaer med betræk af gråt Plyds svarende til udstyret i 2. kl. kupeer.

Overalt i færgen var anvendt linoleum som gulvbelægning på trapper, i saloner og tjenesterum. Færgen var naturligvis udstyret med elektrisk lys, ombord var der således omkring 300 lampesteder. Opvarmningen skete ved varm luft derved, at almindelig atmosfærisk luft blev opvarmet i særlige varmekamre, og derefter gennem et særligt kanalsystem ledet rundt i færgen. Herudover var der i færgen

indført et stort antal andre forbedringer og tekniske nyheder.

S/F Christian IX repræsenterede således et stort fremskridt for såvel de rejsende - navnlig 3. kl. rejsende - som besætningen. Dog kan det undre, at kabyssen stadig fandtes på vogndækket i bagbords sidehus. Inden serveringen i spisesalonerne måtte maden således fremdeles bæres ud over vogndækket, i dårligt vejr sikkert ikke noget morsomt arbejde for opvarterne.

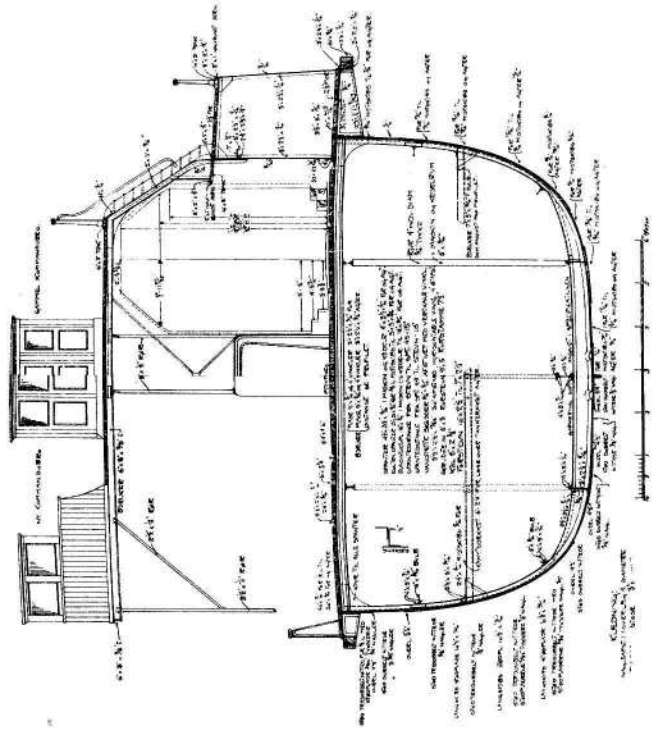
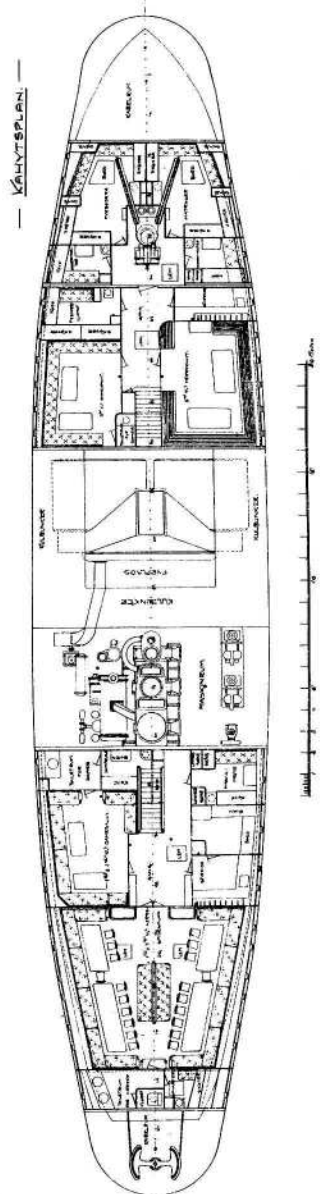
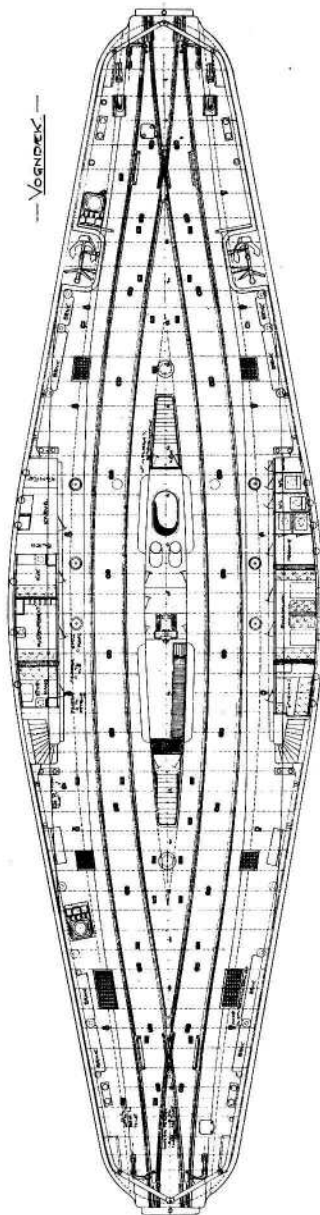
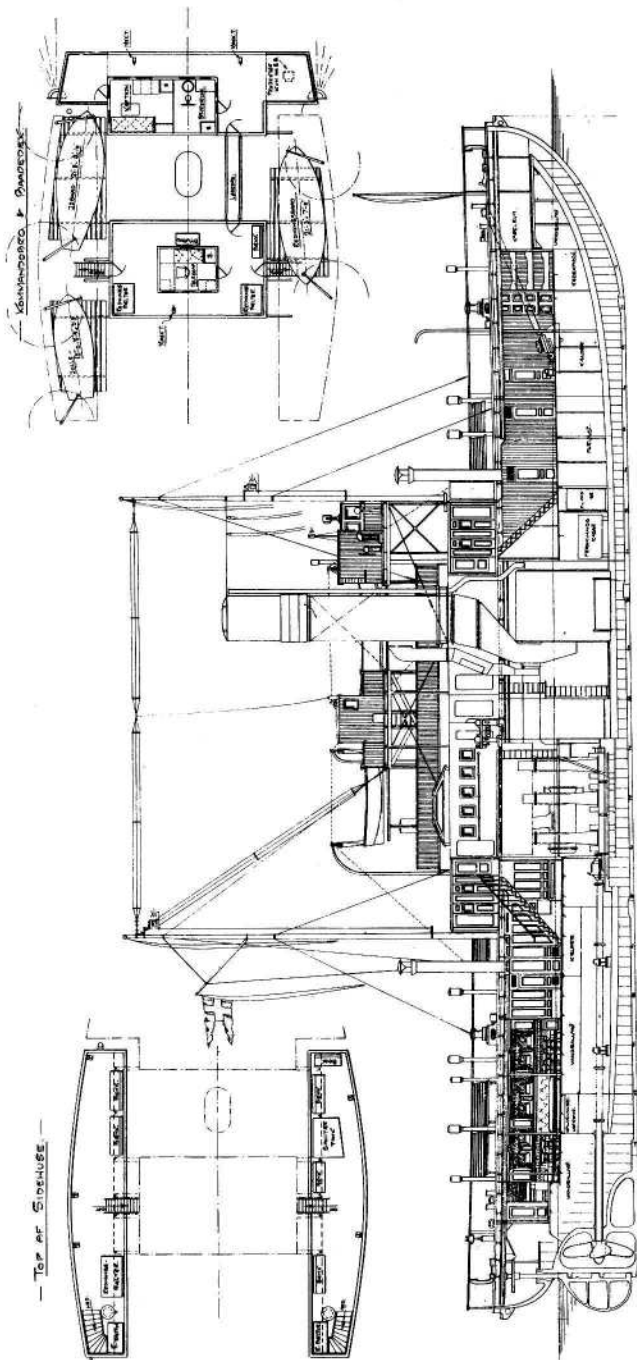
Færgens hovedmaskineri bestod af 2 opretstående 3-cylindrede dampmaskiner. Begge færgens skruer var anbragt i agterenden, hvorfor svajning under sejlads var nødvendig. Da Storebæltsoverfarten som bekendt er betydelig længere end de daværende korte overfarter ved f.eks. Lillebælt, fik tidstabet i denne forbindelse imidlertid ingen betydning, hvorimod svajning ved sejlads på de korte overfarter som tidligere omtalt var meget generende.

I 1925 blev der foretaget en omfattende ombygning af færgen på Orlogsværftet i København. Anledningen var ønsket om at omlægge sporene på agterdækket, således at de blev ført parallelt i borde færgens agterende. Forbindelsen med land for rangering kunne herefter kun etableres over forskibet. Herved opnåedes yderligere en mindre forøgelse af færgens overførselskapacitet. Endvidere blev færgen moderniseret forskellige steder. Nævnes kan det, at der blev indlagt elevator - hånd-

D/F FENRIS

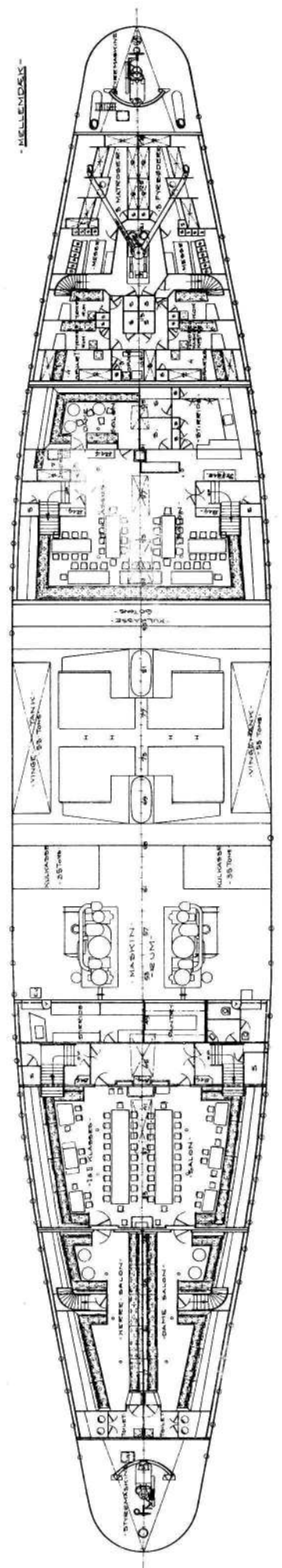
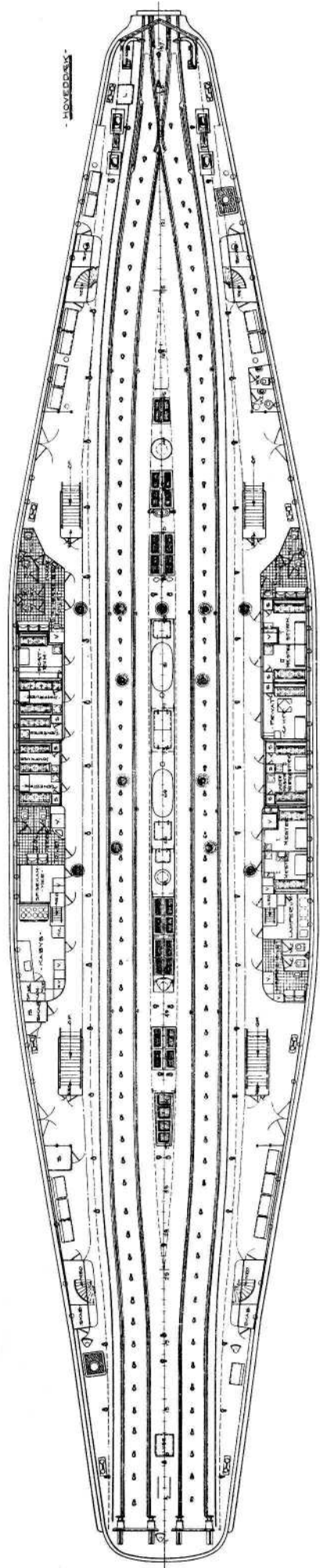
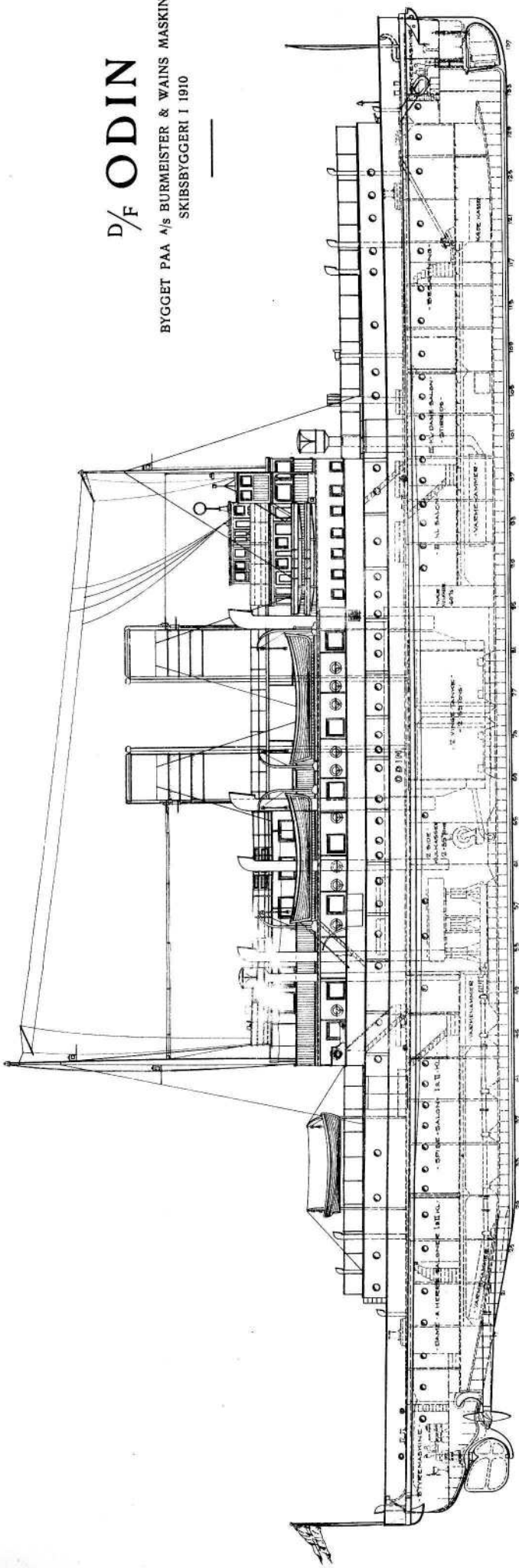
BYGGET PAA A/S. BURMEISTER & WAIN'S MASKIN-
OG SKIBSBYGGERI I 1894

Længde, største over Stævnene.....	56.080	Meter
Bredde, " Fenderlist	14.630	"
Dybde fra Hoveddækbjælken Retl. til Kulens O. K.	5.840	"
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddæks O. K. til Brodækbjælken U. K.).....	4.800	"
Sporslængde, mell. forr. og agt. Stopbomme ..	51.90	"
— forr. Stopbom og agt. Frispor ..	40.70	"
— agt. Stopbom og forr. Frispor ..	40.70	"
— største effektive	81.40	"
Passagerantal.....	600	Stk.
Dybsænde, middel, med Last	3.99	Meter
Brutto Register Tonnage	758.52	Tons
Netto "	296.67	"
Antal Baade	3	Stk
" Redningskranse	8	"
" Redningsbøtter	532	"
Part med Last.....	12.5	Knob



D/F ODIN

BYGGET PAA A/s BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI I 1910



1:1000

betjent - mellem kabysen og promenadedækket hvilket givet var til stor lettelse for tjenerpersonalet.

Kort efter den tyske besættelse af landet blev S/F Christian IX den 20. april 1940 på vej fra Nyborg til Korsør udsat for en mineeksplosion. Eksplosionen var så kraftig, at der blev slået hul i færgens agterende, et hoveddamprør sprængtes og radioanlægget blev sat ud af drift. 2 tyske marinefartøjer kom hurtigt til og de tog de rejsende ombord samtidig med at de tog færgen under bugsering mod Korsør. Samme aften sank færgen imidlertid på Nygrunden, hvor den blev stående med promenadedækket over vandet, og herfra blev den først den 7./8. juli bragt flot af Svitser. S/F Christian IX blev herefter nødtørftigt repareret på Nakskov Skibsværft, medens den egentlige reparation foretoges på Orlogsværftet, hvorfra færgen atter blev sat i fart den 17. februar 1941. Udover en almindelig istandsættelse efter mineeksplosionen foretoges en mindre ombygning af færgens promenadedæk, hvorved der tilvebragtes en fællesklasse-rygesalon, hvor der tidligere havde været 1. og 2. kl. rygesalon, medens der for 1. kl. rejsende indrettedes nye saloner på agterkanten af promenadedækket, en mindre salon for ikke-rygere i styrbords side, og i resten af dækkets bredde en større salon for rygere.

Den 17. oktober 1944 blev færgen beslaglagt af den tyske besættelsesmagt. Derefter sejlede den under tysk flag og med tysk besætning i norske farvande. Efter krigsafslutningen blev den tilbageleveret statsbanerne den 4. juli 1945, hvorefter den atter måtte på værft.

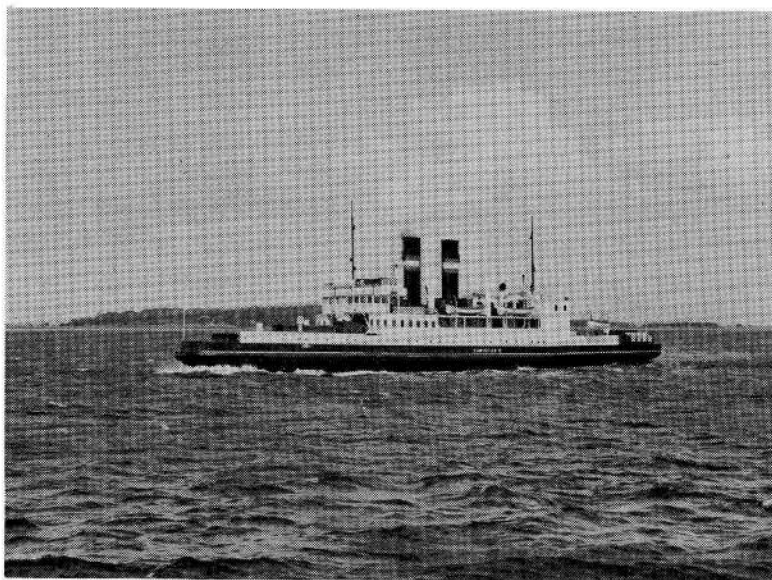
Færgen var til reparation ved Orlogsværftet i sommeren 1945 og sommeren 1946, hvorefter den atter blev sat i fart på Storebælts-overfarten i fuldstændig repareret stand.

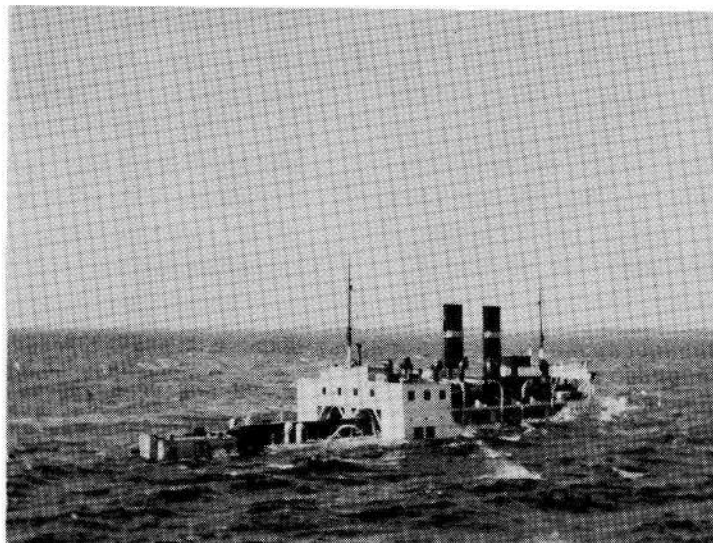
Det var vel at vente, at S/F Christian IX herefter så snart nye og tidssvarende færger var anskaffet ville være overflødig og derefter blive udrangeret, for trods de omfattende istandsættelser var færgen ikke længere tidssvarende. Stigningen i trafikken over Storebælt bevirkede imidlertid, at færgen fremdeles måtte anvendes som reserveskib både på den gamle overfart mellem Korsør og Nyborg og den nye mellem Halsskov og Knudshoved. I 1961 anså man dog færgen for at være uegnet som personfærge, hvorefter den indtil sin udrangering i 1964 udelukkende sejlede som godsfærge.

Den 14. marts 1964 sejlede den sin sidste tur på Storebælt, hvorefter den blev solgt til et svensk rederi, som lod færgen ombygge til automobilfærge i Fredericia. Under navnet Borgholm sejlede færgen da den følgende sommer mellem Gotland og det svenske fastland, hvorefter den blev ophugget i Ystad i 1965.

S/F Christian IX blev hovedsagelig kun benyttet på Storebæltsoverfarten. Den har dog også sejlet som afløserfærge på København-Malmøoverfarten og ved enkelte særlige lejligheder i forbindelse med stor ferietrafik på Århus-Kalundborgoverfarten.

Under omtalen af hjuldampfærgerne er nævnt, at en ombygning og forlængelse af H/F Korsør var under overvejelse, men at denne tanke blev forladt, hvorefter der blev bygget en søsterfærge til S/F Christian IX. Den nye færge, der fik navnet ODIN, blev køllagt den





10. august 1909, søsætningen fandt sted den 10. november 1909 og den 21. februar 1910 var færgen på prøvetur, hvorefter den blev overtaget af statsbanerne.

S/F Christian IX og S/F Odin var - uagtet de var søsterskibe og bygget med kort mellemrum og af samme værft (B&W) - ikke helt ens. Der var således mindre forskelle i apteringen, medens der i S/F Odins maskinlæg var indført visse tekniske forbedringer, som udviklingen indenfor skibsbygningen havde gjort ønskelige.

I 1926 blev S/F Odin ombygget på samme måde som S/F Christian IX året før, men herudover var færgen hovedsagelig kun på værftsbesøg i forbindelse med de årlige eftersyn.

Den 18. april 1940 blev S/F Odin ramt af en mineeksplosion på vej fra Nyborg til Korsør, men skaderne var ikke mere omfattende, end at de kunne repareres i Korsør havn.

Efter den tyske besættelsesmagts beslaglæggelse i efteråret 1944 af 4 færger ved Storebæltsoverfarten (Christian IX, Heimdal, Freia og Orehoved) flygtede 1 færges og 2 isbrydere til Sverige (M/F Storebælt og S/S Holger Danske og S/S Mjølner) for at undgå beslaglæggelse. Besætningen på S/F Odin besluttede ligeledes at forsøge at føre denne færges til Sverige, da den i marts 1945 skulle forsejles fra København-Malmøoverfarten, hvor den havde afløst overfartens faste færges S/F Prins Christian. Flugtforsøget mislykkedes imidlertid, da tyskerne var blevet mere påpasselige, og færgens fører blev under et kortvarigt håndgemæng såret ved et revolverskud.

I 1947 fik statsbanerne den første nye færges efter krigen - M/F Fyn - hvorefter S/F

Odin blev udrangeret og solgt til ophugning hos Petersen & Albeck. Færgens almindelige tilstand var sådan, at den ikke uden store omkostninger kunne bringes op på samme standard som statsbanernes øvrige færges og skibe, og derfor afstod man fra en istandsættelse. En anden ting er det, at man med de følgende års trafikstigning in mente ganske givet ville have kunnet anvende færgen i nogle år endnu, da den næste store jernbanefærges til Storebæltsoverfarten - M/F Dronning Ingrid - som bekendt først blev leveret i 1951.

Udover Storebæltsoverfarten og København-Malmøoverfarten har S/F Odin ligesom søsterfærgen S/F Christian IX ved ganske enkelte lejligheder også været benyttet på Kalundborg-Århusoverfarten.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

Illustrationerne til dette nummer er følgende:

Side 79 D/F Christian IX (Jernbanemuseet)
side 80 D/F Jylland (Jbm)
side 82 D/F Fenris (Jbm)
side 84 Christian IX i is i Nyborg fjord 1963 og
side 85 i Nyborg fjord 1954 (begge Dancker)
side 86 Christian IX efter minesprængningen i 1940 (Jbm)
Der bringes på tegningsarkene tegninger af færgerne Fenris, Christian IX og Odin (alle stillet til rådighed af DSB) og stationsplaner for Gedser station i årene 1893, 1907 og 1919 (disse er stillet til rådighed af Rigsarkivet).

JERNBANEBOGER

DANMARKS JERNBANER I 125 ÅR

Redaktion: Jan Koed, Jens Koefoed,

Torben Nielsen og Erik Sevaldsen.

Herluf Andersens forlag.

200 sider, 32 x 24 cm

Rødbrunt hellæret med præg i guld og farve.

Pris kr. 155,-. Fås hos alle boghandlere.

Så kom den da endelig - BOGEN. Den så længe lovede og med de allerstørste forventninger imødesete kavalkade over Danmarks jernbaner fra 1847 og til i dag.

Lad det straks være sagt, at forventningerne blev indfriet - fuldt og helt! Det er bogen der bliver midtpunktet i den samling jernbanelitteratur, enhver jernbaneentusiast uvægerlig får anskaffet sig med tiden. Det er i teknisk henseende et pragtværk og der er så mange og gode fotografier, som dels var sjældne eller helt ukendte, at stykprisen bliver forbavsende lille. Tilmed er det lykkedes at forhindre "teknikken" i ved uforstandig retousche at ødelægge patinaen - herligt.

I bogens første afsnit, 14 sider ren tekst, gives en historisk oversigt opdelt i fem afsnit. Jeg kan ikke blive enig med mig selv om, hvorvidt afsnittet er for kort eller langt. Hvert ord i det er utvivlsomt vendt og drejet for at gøre det kort, til gengæld kan den bare lidt kyndige ikke hente noget nyt der. Jeg kan også godt se, at det må være bandsat svært at skulle komprimere Danmarks jernbaners historie gennem 125 år til "10.000 ord", og er derfor endelig kommet til det resultat, at jeg hellere ville have brugt de 14 sider til flere billeder!

På de næste 159 sider er banernes historie så fortalt i billeder med en ledsagetekst, jeg finder helt superb. Selve billedudvælgelsen er foretaget med virkelig følelse og at man også har taget billeder med, der - trods tekniske mangler - fortæller en god historie er lige efter mit hoved. Jeg vil ikke begynde at trække enkeltheder frem, den fornøjelse skal De selv have, når De nu selv går i gang med læsningen. Tag Dem god tid til at studere enkelthederne, det er efter min mening det mest udbyttegivende.

Det angives at bogen har 270 billeder, deraf 80 i farve. Det skal nok være rigtigt, men jeg har ikke selv talt efter. Der er stor formatvariation, men billedernes proportioner er rigtige, og jeg kan ikke finde noget at kritisere her.

Derefter følger to grafiske plancher, et kort over banerne i København, 7 kort der viser banenettets historie og en oversigt over de enkelte strækninger på henholdsvis stats- og privatbanerne. Der sluttes med en billedliste, der giver de data, man i første omgang savner ved studiet af billederne.

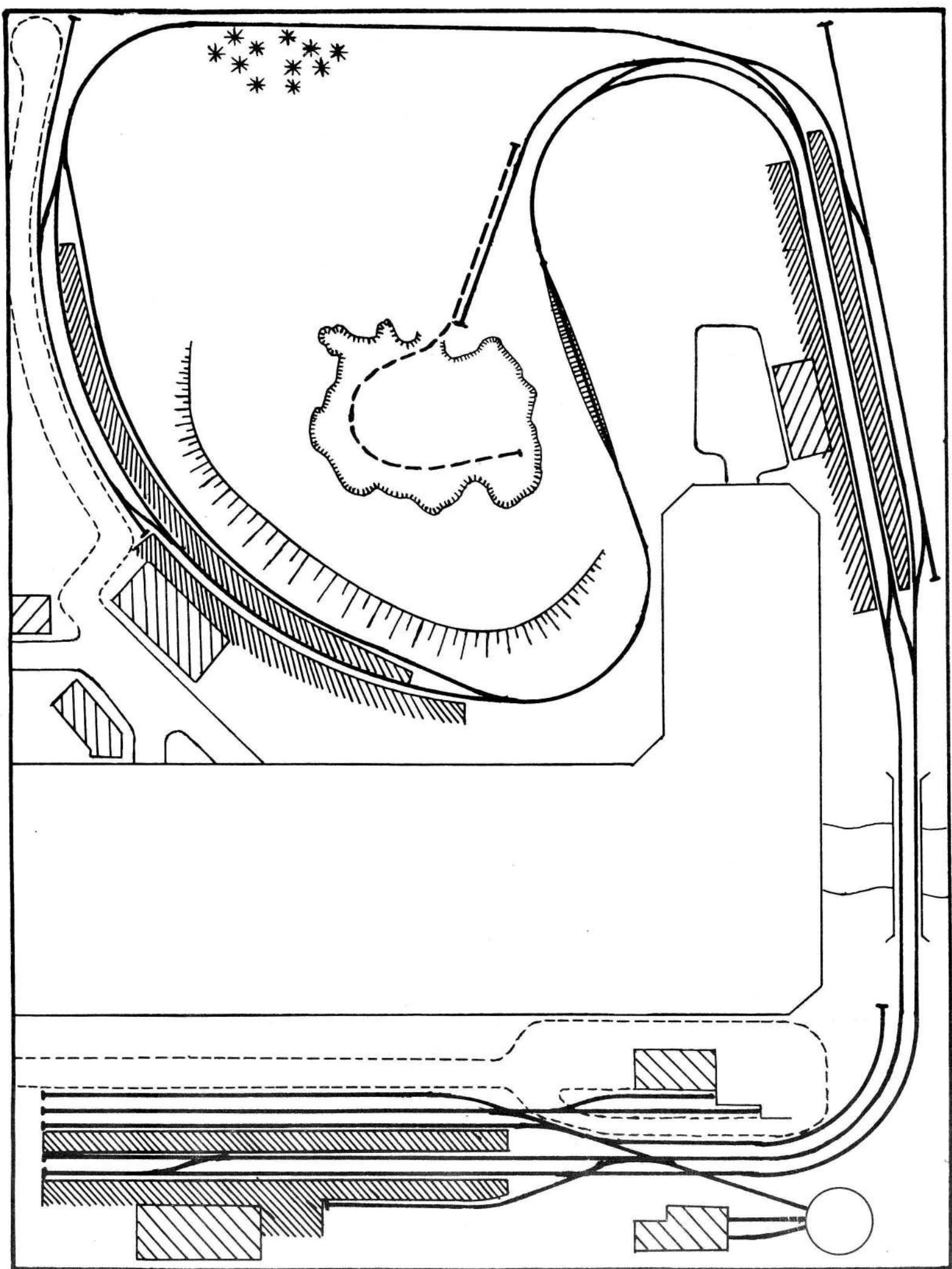
Det kunne måske lyde som om jeg ikke havde noget at kritisere ved dette værk. Det har jeg imidlertid og omend det måske forekommer bagatelagtigt, var - og er - jeg meget generet af den typografiske opstilling. Den bærer nemlig præg af at være af eksperimentel karakter og det burde forlæggeren ikke tillade i et så gedigent værk. Hvorfor i alverden vil man ikke ofre lige højre margin i teksterne? hvorfor ikke ekstra liniemellemrum ved hver billedtekst? og hvorfor i alverden skal sidetalene placeres midt på siden og hvorfor står de lige sidetal helt inde i ryggen?? - Alt dette var noget en amatør kunne finde på, men det burde ikke tolereres af eksperter.

Endelig har man anvendt et priksystem til henvisning mellem tekst og billede. Dette system skulle formentlig være en visuel forbedring, men forvirrer i stedet, fordi man faktisk er nødt til at gennemgå alle markeringer for at finde den man søger, og da markeringerne ved såvel billeder som tekst er strøet rundt mellem hinanden uden noget logisk system og da samtidig de "ulige tal" har forskellig symbolopbygning fra opslag til opslag, ja, så irriteres man mere og mere under studiet.

Lad Dem dog ikke skræmme af mine kritiske bemærkninger, der gælder detaljer, som de fleste måske ikke spekulerer ret meget over men som altså interesserer mig. Ganske vist er 155 kr. immervæk mange penge, men gør i hvert fald Dem selv den tjeneste at tage bogen i øjesyn.

Jeg er sikker på, at De ikke vil slippe den igen!

Holtrup



En Sporplan

Frontlanternen

Ogsaa denne Sporplan er lagt ud fra Ønsket om at faa Mulighed for at experimentere med Tegning af Terrainsignaturer. Det er et H0-Anlæg i et Lokale paa 3 x 4 M, og atter er benyttet Grundopbygningen med Hovedstationen til den ene Side for Døren og Resten af Anlægget til den anden.

Fra Hovedstationen udgaaer en dobbeltsporet Banelinie, der paa den næste Station grener ud i to enkeltsporede Baner, der løber til hver sin Ende af en normal Mellemstation paa enkeltsporet Bane, en saakaldt lang Station. Forgreningsstationen er en Smule utraditionel. Den svarer i sin Grundform til en almindelig Mellemstation paa dobbeltsporet Bane med midtliggende Overhalingsspor, og maa i og for sig antages at være en Stationstype, der er forholdsvis velegnet, naar Pladsen er beskedent. Hovedstationen er en decideret Modelbanestation, kort og bred og med alle Spor endende i Sporstopper.

Denne Sporplan giver i sig selv ikke saa mange Køremuligheder, og der er derfor indlagt et Sidespor til en Grusgrav, hvor der endvidere er skitseret et Stykke Tipvognsspor. Pladsen er dog saa begrænset, at Tipvognssporret næsten kun kan blive til Pynt.

Der er regnet med en Adskillelse mellem den i øvrigt ikke særligt udsmykkede Hovedstation og Resten af Anlægget i Form af en Bro over et Vandløb, og ellers domineres Landskabet af Grusgraven og dens Omgivelser. Banen er i det store og hele vandret, men bør dog nok have et Højdepunkt i Skoven, omend det kun er ganske faa Cm, det kan komme til at dreje sig om. Grusgraven tænkes at være gravet ind i en Bakke, der er afskaaret ret brat fortil, medens den falder mere jævnt bagud, og der tænkes at ligge en Naaleskov paa den bageste Del af den og videre op paa Bagvæggen.

Der er ikke den gang gjort specielt rede for Højdeforholdene paa Tegningen, men der er til Gengæld gjort mere ud af at vise de markante Terrainkarakterer. Disse er i det store og hele angivne med sædvanlige Kortsignaturer, og skulle være ret simple at læse. Dette er nok en bedre Maade at angive Landskabsformerne paa end de i sidste Nummer forsøgte, hvis man vil bygge Anlæg ud fra en saadan Tegning.

Ole Buskgaard

Hvor tit har man ikke efter en særtogs-jernbaneentusiast-udflugt ærgret sig, når man har fået fremkaldt sine fotografier og film taget på turen og opdager, at fronten af det pudse og skinnende lokomotiv skæmmes af den runde hvide plade, der til himlen skriger:

SÆRTOooooogg.

Nå, nu er det heldigvis slut med denne ærgrelse, i hvert fald efter udflugt med DSB-tog, idet de runde plader - eller skiver som de retteligt benævnedes, helt er faldet bort. I stedet bruges nu de gamle natsignaler hele døgnet rundt, ud fra den betragtning, at man nemmere får øje på et tog, der fører lys, end et "mørkt" tog, også om dagen.

Det mest almindelige kendingssignal hedder netop "Almindeligt kendingssignal" (signal nr. 63) og vises af tog, som ikke viser andet kendingssignal. Det består af: hvidt lys, altså det samme som det gamle signal nr. 63s natsignal. Nr. 63s gamle dagsignal var: Intet signal.

Det næste signal, nr. 64, er "kendingssignal for tog, der på dobbeltsporet bane kører på venstre spor" og er: hvidt lys over rødt lys, det samme som det gamle signal. Her var dagsignalet en rund rød skive med hvid kant.

Det sidste kendingssignal, nr. 65, er "særligt kendingssignal", der vises af særtog, arbejdstog og hjælpetog, og er: hvidt lys over hvidt lys, det samme som det gamle natsignal hvor dagsignalet var en rund hvid skive (som nævnt ovenfor, kendt omend just ikke elsket af enhver jernbaneven). Det gamle signal hed dog "kendingssignal for særtog", men man har også benyttet lejligheden til at rationalisere det gamle signal nr. 66 "kendingssignal for arbejds- og hjælpetog" væk. Dette signal var som dagsignal en rund hvid skive med sort plet i midten og som natsignal hvidt lys over brandgult lys.

Nu må man blot huske når man nu skal fotografere på næste "damp-udflugt" at få slukket lyset, hvilket selvfølgelig er lettere end den gammeldags "skivenedtagning".

Denne spalte skyldtes for en gangs skyld ikke "den gamle redacteur", og jeg er også gået ind på hans gebet i SLUTSIGNALET, som den ædle læser vil opdage, når han har kæmpet sig igennem de midterste sider i bladet.

Ole Faurhøj

NEDLAGTE BANER

Den Skøve Bane

Af A. Gregersen

På vor vej ned gennem Jylland efter nedlagte baner var vi kommet til Mariager-Faarup-Viborg, men så kom DSB og stak en pind i hjulet ved at nedlægge Randers-Brande-Esbjerg og Sallingbanen, hvorfor jeg finder det rimeligt at behandle disse 2 baner før vi går videre med de nedlagte privatbaner.

Ved denne fremgangsmåde opnår vi desuden at rette os efter ønske fremsat af endel af vore læsere - at bringe nogenlunde aktuelt stof!

Men nu til:

Randers-Langå-Silkeborg-Brande-Grindsted-Bramminge-Esbjerg.

Når vi siger, at denne bane nu er nedlagt er det kun delvis rigtigt. Retteligt er strækning 88 udgået af publikumskøreplanen, idet banen havde 3 strækningsdele fælles med andre statsbanestrækninger, nemlig Randers-Langå-Laurbjerg fælles med den østjyske hovedbane, Silkeborg-Funder fælles med Skanderborg-Skjernbanen og Bramming-Esbjerg fælles med Fredericia-Esbjerg. Dertil kommer at Bramming-Grindsted nu er godsbane, medens der hersker

nogen uvished om Grindsted-Brande-Funder samt Silkeborg-Laurbjerg, idet man undersøger muligheden at anvende disse banestykker som industrispor.

Banens selvstændige strækninger er åbnet i 4 tempi nemlig:

Laurbjerg (Lb)-Silkeborg (Sl) den 12/11 1908 med alle tog gennemført til og fra Langå (Lg).

Bramming (Bm)-Grindsted (Gi) den 1/12 1916
Grindsted-Brande (Bb) den 1/12 1917 og
Brande-Funder (Fu) den 1/10 1920,
hvorefter hele strækningen Lg-Bm blev drevet som én bane med en del af togene gennemført til og fra Randers (Rd) og Esbjerg (Es).

Lad os ganske kort se på de enkelte strækninger: Lb-Sl: Vedtaget ved jernbaneloven af 27/4 1900 og først tænkt som en bane Lg-Sl, hvad byen Randers stillede som betingelse for at deltage i anlægsudgifterne. Påbegyndelsen af banens anlæg trak i langdrag, da man fandt det formålstjenligt at forlægge banens løb til Lb-Sl (færre kilometer nyanlæg - og vist bedre terræn). Endelig lykkedes det i 1904 at komme overens med Rd, men først i foråret 1906 blev



20. Bramminge-Brande.

(Læses fra oven nedad.)

km	1207		Nr.	Nr.	1206		1200	
	B	B			B	B		
---	710	---	Al. Kjøbenhavn 12, 17	Al.	---	---	819	---
---	510	916	Al. Esbjerg 17	Al.	---	535	1200	---
---	531	947	Al. Ribe 19	Al.	---	602	1203	---
0,0	622	1120	Al. Bramminge	Al.	950	410	1010	---
8,9	635	1142	Al. Vejrup	Al.	929	347	1019	---
13,9	653	1201	Al. Glejbjerg	Al.	913	329	1005	---
19,1	709	1223	Al. Agerbæk	Al.	857	309	918	---
21,7	742	1246	Al. Tøfterup	Al.	839	247	932	---
30,6	805	1306	Al. Krogarer	Al.	820	254	916	---
40,0	818	150	An. Grindsted 62, 87	Al.	801	208	901	---
49,2	833	209	Al. Filskov	Al.	741	148	816	---
56,1	852	230	Al. Blashøj	Al.	723	134	820	---
62,9	S	S	Al. Drantum	S	705	108	810	---
68,1	920	302	An. Brande	Al.	640	1210	745	---
---	1110	436	An. Herning 23	Al.	---	828	445	---
---	1226	818	An. Vejle II 23	Al.	---	740	410	---

Vinter 1917

anlægget udbudt og påbegyndt og den 12/11 1908 åbnedes den 37,4 km lange strækning (Lg-Sl 40,9 km).

Bm-Fu blev vedtaget ved lov af 27/5 1908 og anlægsarbejdet, hvortil der var bevilget 5,3 mill. kroner, blev udliciteret i 1914 i 6 entrepriser. Strækningen syd for Bb blev ret hurtigt færdig, idet den løb gennem et ret fladt land og den åbnedes i 2 omgange: Bm-Gi den 1/12 1916 med en længde af 40,0 km og Gi-Bb den 1/12 1917 28,1 km. Nordenden af banen Bb-Fu havde et vanskeligere løb, idet det blev nødvendigt at anlægge en ca. 70 m lang bro med fem spændfag for at føre banen over Silkeborg-Herning banen vest for Funder, ligesom rampen op til viadukten krævede omfattende jordarbejder og opfyldninger.

Bb-Fu åbnedes 1/10 1920 og var 37,4 km lang, og der var herved skabt en diagonalbane ned gennem Jylland, en bane med en totallængde fra Randers til Esbjerg på 182,4 km (Lg-Bm 152,5 km), og tilmed en bane, der havde et nogenlunde direkte løb.

Sl-Lb blev anlagt med 32 kg/m skinner og Bm-Fu med 37 kg/m skinner. Maksimalhastigheden blev fastsat til 70 km/t. Nord for Silkeborg løb banen gennem et kuperet landskab med

adskillige "A" stigninger, og var til 1920 en typisk jysk lokalbane.

Med diagonalbanens fuldførelse stilledes der fra DSBs side forventning om en betydelig godstrafik fra Nordjylland til Esbjerg, samt til en god lokaltrafik, idet banen var tænkt også som en kulturbane, der skulle opfylde det tyndt befolkede og - i forhold til det øvrige land - noget tilbagestående Midtjylland. Men banen blev aldrig nogen succes, dels nåede den ikke at blive indarbejdet før biltrafikken begyndte at gøre sig gældende og, hvad der var værre, den blev fra første færd mishandlet gennem en dårlig køreplan, hvor man forsøgte at adskille person- og godstrafikken. Publikum ville - selv i begyndelsen af 1920'erne - ikke køre i blandet tog, så hellere en dårlig rutebil, og transitgodset fra Nordjylland var alt for længe undervejs i sådanne tog.

Persontrafikken kunne aldrig blive stor, dertil var befolkningstætheden for lav, men godstrafikken var der muligheder i - muligheder, der desværre ikke blev udnyttet. Udnyttelsen overlod man til vognmændene.

Da man under 2. verdenskrig gik i gang med at bryde brunkul i egnen omkring Bb, fik banen en stor brunkulstrafik fra Bb til Es og Ar

21. Langaa-Silkeborg.

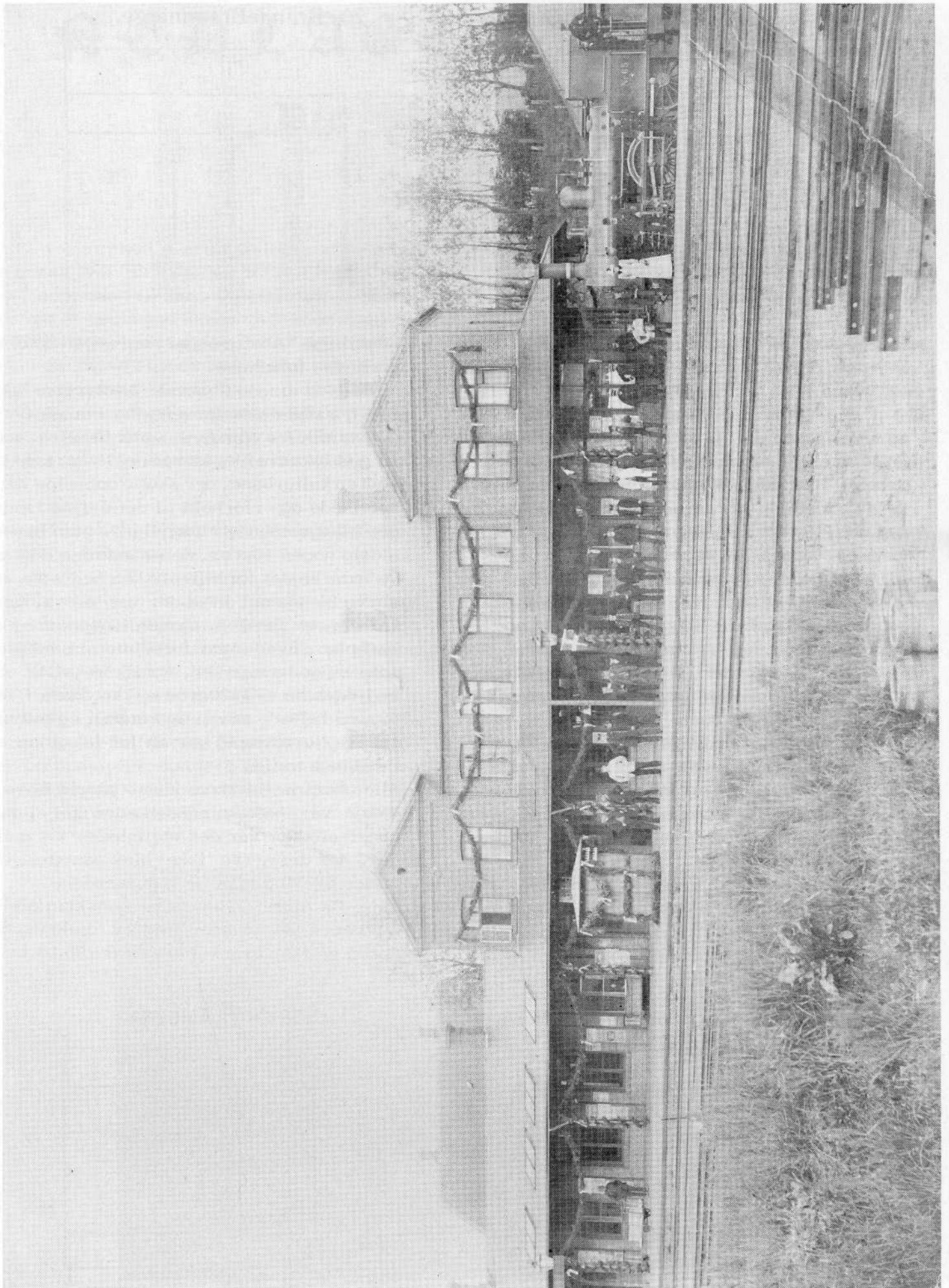
(Læses fra oven nedad.)

km	1192		1196		Nr.	Alle Tog fører kun II og III Vognklasse.	Nr.	1191		1195		1199	
	B	B	B	B				B	B	B	B		
---	---	---	805	1153	Al. Viborg 18	Al.	1148	---	750	---	---	---	---
---	---	---	845	123	Al. Randers 14	Al.	958	---	633	1032	---	---	---
---	---	---	*810	*1125	Al. Aarhus II. 14	Al.	*1038	---	*824	1052	---	---	---
---	---	---	710	---	Al. Kjøbenhavn 12, 14	Al.	800	---	---	819	---	---	---
0,0	---	---	950	210	Al. Langaa § se endv.	Al.	932	---	594	912	---	---	---
3,5	---	---	957	222	Al. Laurberg (Strækning 14)	Al.	921	---	542	930	---	---	---
9,2	---	---	1018	259	Al. Bostrup	Al.	905	---	529	913	---	---	---
15,3	---	---	1034	320	Al. Thorsø 68	Al.	846	---	502	901	---	---	---
20,5	---	---	1051	345	Al. Faarvang	Al.	827	---	442	858	---	---	---
25,5	---	---	1103	409	Al. Gjærn	Al.	806	---	418	829	---	---	---
29,9	---	---	1118	425	Al. Sniinge	Al.	751	---	357	812	---	---	---
34,0	---	---	1128	439	Al. Resenbro	Al.	741	---	348	808	---	---	---
40,9	---	---	1139	458	An. Silkeborg	Al.	728	---	330	755	---	---	---
---	---	---	455	---	An. Skanderborg 22	Al.	510	---	955	610	---	---	---
---	---	---	211	920	An. Kjøbenhavn 22, 14, 12	Al.	710	---	---	742	---	---	---
---	---	---	---	---	An. Herning 22	Al.	515	---	105	---	---	---	---

* over Kalundborg 750, men kun lige Datoer.
* Der skiftes Tog i Laurberg.

§ over Kalundborg 840, men kun ulige Datoer.

Vinter 1917



Langaa—Silkeborg—Bramminge.

	Kørelsesafstand i km ad Gennem- snittet	Maksimal- hastighed i km til Vejsporet	Inderskilt- hastighed i km til Vejsporet	1212			1214								
				Lg-Fu H. G., Fu-Chr G. Chr-Bb H. G., Bb-Tt B. Tt-Bm H. G.			Lg-Sl H. G. Sl-Bb B.								
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Langaa	45	—	—	—	—	210	—	—	713	—	—	—	—	—	—
Laurberg	»	45	—	—	—	218	223	—	721	724	—	—	—	—	—
Bøstrup	70	—	—	—	—	243	248	—	744	747	—	—	—	—	—
Thorsø	45	30	—	—	—	302	312	—	801	808	—	—	—	—	—
Faarvang	70	»	—	—	—	325	332	—	821	825	—	—	—	—	—
Gjern	60	»	—	—	—	341	348	—	834	839	—	—	—	—	—
Sminge	»	45	—	—	—	358	403	1207	849	856	1211	—	—	—	—
Resenbro	70	—	—	—	—	411	414	—	904	906	—	—	—	—	—
Silkeborg	45	45	—	—	—	428	500	—	920	1000	—	—	—	—	—
Funder	»	»	—	—	—	514	516	—	1013	1018	997	—	—	—	—
Christianshede	70	»	—	—	—	541	544	—	1039	1040	—	—	—	—	—
Hjøllund B & S	»	—	—	—	—	552	553	—	1048	1049	—	—	—	—	—
Hampen	»	45	—	—	—	604	609	—	1059	1100	—	—	—	—	—
Ejstrupholm	»	—	—	—	—	620	629	—	1111	1116	—	—	—	—	—
Lundfod B & S	»	—	—	—	—	639	640	—	1126	1127	—	—	—	—	—
Brande	45	45	—	—	—	656	718	1211	1142	—	—	—	—	—	—
Drantum B & S	70	—	—	—	—	728	729	—	—	—	—	—	—	—	—
Blaahøj	»	45	—	—	—	741	748	—	—	—	—	—	—	—	—
Filskov	»	»	—	—	—	800	805	—	—	—	—	—	—	—	—
Grindsted	»	»	—	—	—	820	838	—	—	—	—	—	—	—	—
Krogager	»	—	—	—	—	853	858	—	—	—	—	—	—	—	—
Tofterup	»	45	—	—	—	909	917	1213	—	—	—	—	—	—	—
Agerbæk	»	»	—	—	—	928	936	—	—	—	—	—	—	—	—
Glejbjerg	»	»	—	—	—	946	952	—	—	—	—	—	—	—	—
Vejrup	»	—	—	—	—	1001	1006	—	—	—	—	—	—	—	—
Bramminge	—	30	—	—	—	1022	1220	—	—	—	—	—	—	—	—
						til Es									
						Blandet Tog			Blandet Tog						
						Lg-Fu 45 Fu-Chr 40 Chr-Bm 45			45						

Ann. 4. Tog 1212 skal standse ved Hjøllund og Drantum, naar der haves Breve til Afsendelse, selv om der ikke er rejsende at tage op eller sætte af.
Rejsende fra Tog 1212 viderebefordres fra Bramminge til Esbjerg med Tog 1046.

tes var der 2 depoter, 1 for kreds 3 for range-
ring og togmaskiner for Lg-Sl og 1 for togma-
skiner for Lg-Struer, fortrinsvis A-maskiner.
Da kredsordningen afløstes af ordningen med 3
distrikter, hører Langå til 3. distrikt.

Nå, vi vender tilbage til vort hovedemne.
Bm-Gi åbnede med 2 togpar daglig, der blev
kørt med J-maskiner fra Bm, hvor der var op-
rettet et midlertidigt depot. Bm-Bb blev kørt
af Cs-maskiner fra Bb, idet strækingsdepotet
i Bm blev nedlagt 6/11 1917. Lg-Bb-Bm, her
blev de fleste tog kørt af materiel (Cs og G) fra
maskindepotet i Bb. I årene 1921 og 1922 var i

Brande stationeret følgende loko, dog ikke alle
på én gang: A nr. 129 og 139, Cs nr. 241, 242,
246 og 249, Fs nr. 251, 253, 254, 255, G nr.
160, 161, 163 og 164 samt D nr. 810-15 (kun
til strækningen Vejle-Struer).

På køreplanseksemplet fra 1937 ses, at
bortset fra et togpar Rd-Sl med en MR-vogn,
var alle tog dampvog, og jeg vil tro kørt af D-
maskine. Ja, vil den opmærksomme læser sige
- men der er dog nævnt K-maskinetog i tjene-
stekøreplanen. Ser vi på stationeringslisten
f.eks. fra 30/6 1937 finder vi, at der i Es var
11 D-maskiner i tur (nr. 829, 834, 842, 844-
46, 848, 871, 874, 876 og 879), i Bb 7-D-ma-

110. (Randers-)Langaa-Silkeborg-Bramminge(-Esbjerg).

Alle Tog Randers-Laurberg se Strkn. 45. Alle Tog Bramminge-Esbjerg se Strkn. 97.

km	1200		3800		1204		3804		634		1206		644		1212		3812		1214		3816	
		B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	P 2, 3	M 3	P*2,3	M 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3	B 2, 3
—	Randers	✕	46, 56, 61	Af	—	—	✕	4.43	5.32	8.36	10.01	13.12	13.23	14.55	18.12	21.58						
—	Stevnstrup	—	—	Af	—	—	—	4.56	5.43	8.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	✕22 ⁰⁴
—	Langaa	✕	—	An	—	—	—	5.12	5.51	8.54	10.13	13.25	13.45	15.10	18.31	22.12						
—	Viborg 98	—	—	Af	—	—	—	—	5.05	5.05	9.26	11.52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.51
0.0	Langaa	✕	—	Af	—	—	—	5.23	6.10	8.59	10.17	13.37	✕	14.08	16.43	18.44	22.20					
3.5	Laurberg	—	—	An	—	—	—	5.30	6.16	9.05	10.23	13.43	✕	14.15	16.49	18.51	22.26					
—	Kjøbenhavn 32, 45	Af	—	—	—	—	—	19.30	20.00	j	23.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c8.50 j
—	Aarhus H. 45	Af	—	—	—	—	—	4.03	4.43	j	8.05	9.10	11.58	—	—	—	—	—	—	—	—	21.08
—	Laurberg	—	—	Af	—	—	—	5.33	6.17	9.10	10.24	13.44	14.20	16.50	18.52	22.27						
9.2	Bøstrup	—	—	Af	—	—	—	5.53	6.32	9.23	10.38	13.58	14.41	17.05	19.10	22.43						
15.3	Thorsø 63	—	—	An	—	—	—	6.08	6.43	9.33	10.47	14.08	14.58	17.16	19.24	22.53						
—	—	—	—	Af	—	—	—	6.15	6.44	9.34	10.49	14.10	15.08	17.22	19.29	22.55						
18.5	Grølsted	—	—	Af	—	—	—	—	—	✕9 ³⁸	✕10 ⁵³	✕14 ¹⁵	✕15 ¹¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20.5	Faarvang	—	—	Af	—	—	—	6.27	6.53	9.45	11.01	14.24	15.22	17.31	19.43	23.05						
22.2	Horn	—	—	Af	—	—	—	—	—	✕9 ⁴⁷	—	✕14 ²⁸	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25.5	Gjern	—	—	Af	—	—	—	6.40	7.01	9.54	11.08	14.34	15.36	17.41	19.54	23.13						
29.9	Sminge	—	—	Af	—	—	—	6.54	7.09	10.02	11.16	14.44	15.51	17.54	20.06	23.21						
34.0	Resenbro	—	—	Af	—	—	—	7.06	7.16	10.08	11.23	14.52	16.04	18.06	20.16	23.29						
40.9	Silkeborg	✕	68, 109	An	—	—	—	7.22	7.28	10.18	11.33	15.03	16.20	18.18	20.30	23.40						
—	Skanderborg 65	An	—	—	—	—	—	8.47	8.47	g	11.42	12.55	16.40	19.34	19.34	21.40	f					
—	Kjøbenh. 65, 45, 32	An	—	—	—	—	—	16.32	16.32	—	20.00	22.39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.40
—	Herning 65	—	—	An	—	—	—	9.21	9.21	—	14.00	17.25	17.25	21.05	22.43	k						
—	Kjøbenh. 32, 45, 65	Af	—	—	—	—	—	20.00	20.00	—	23.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Skanderborg 65	Af	—	—	—	—	—	5.50	5.50	—	10.46	13.32	15.39	16.56	18.20	—	—	—	—	—	—	—
—	Silkeb. \ Se endv. /	Af	—	—	—	—	—	7.40	7.40	—	11.44	15.27	16.45	19.02	20.45	—	—	—	—	—	—	—
47.0	Funder / Strkn. 65	An	—	—	—	—	—	7.53	7.53	—	11.55	15.36	16.59	19.12	20.58	—	—	—	—	—	—	—
—	Herning 65	—	—	Af	—	—	—	6.26	6.26	—	11.03	14.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Funder	—	—	Af	—	—	—	7.54	7.54	—	11.58	15.37	17.00	19.13	21.00	—	—	—	—	—	—	—
53.6	Christianshede	—	—	Af	—	—	—	8.15	8.15	—	12.16	15.51	17.26	19.30	21.21	—	—	—	—	—	—	—
57.6	Hjøllund	—	—	Af	—	—	—	8.24	8.24	—	✕12 ²¹	✕15 ⁵⁵	17.39	19.36	✕21 ²⁸	—	—	—	—	—	—	—
63.3	Hampen	—	—	Af	—	—	—	8.35	8.35	—	12.32	16.04	17.52	19.45	21.43	—	—	—	—	—	—	—
69.7	Ejstrupholm 69	—	—	An	—	—	—	8.49	8.49	—	12.41	16.11	18.0	19.58	21.57	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Af	—	—	—	8.54	8.54	—	12.43	16.12	18.15	20.02	22.02	—	—	—	—	—	—	—
75.5	Lundfod	—	—	Af	—	—	—	✕9 ⁰⁰	✕9 ⁰⁰	—	✕12 ⁵⁰	✕16 ¹⁶	✕18 ²²	✕20 ⁰⁶	✕22 ⁰⁸	—	—	—	—	—	—	—
84.4	Brande	✕	—	An	—	—	—	9.20	9.20	—	13.04	16.28	18.43	20.2	22.28	—	—	—	—	—	—	—
—	Herning 112	—	—	An	—	—	—	10.38	10.24	—	13.59	17.17	20.22	20.58	23.22	—	—	—	—	—	—	—
—	Vejle H. 112	—	—	An	—	—	—	11.13	11.13	—	16.00	18.51	21.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Kjøbenh. 112, 45, 32	An	—	—	—	—	—	20.00	20.00	—	22.39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Kjøbenh. 32, 45, 112	Af	—	—	—	—	—	23.25	23.25	—	—	8.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Vejle H. 112	—	—	Af	—	—	—	5.52	7.50	—	11.47	15.26	16.16	19.00	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Herning 112	—	—	Af	—	—	—	8.15	8.35	—	12.44	16.00	18.00	18.00	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Brande	✕	—	Af	✕	5.25	†	6.40	9.38	9.38	—	13.22	16.48	19.08	20.31	—	—	—	—	—	—	—
89.6	Drantum	—	—	Af	—	—	—	✕5 ³¹	✕6 ⁴⁴	—	—	✕13 ²⁷	✕16 ⁵⁴	19.18	20.40	—	—	—	—	—	—	—
96.1	Blaahøj	—	—	Af	—	—	—	5.48	6.59	10.01	10.01	—	13.39	17.05	19.34	20.51	—	—	—	—	—	—
98.7	Hallundbæk	—	—	Af	—	—	—	✕5 ⁵²	✕7 ⁰⁰	✕10 ⁰⁵	✕10 ⁰⁵	—	✕13 ⁴²	✕17 ⁰⁸	✕19 ¹⁰	✕20 ⁵⁴	—	—	—	—	—	—
103.3	Filskov	—	—	Af	—	—	—	6.05	7.12	10.18	10.18	—	13.51	17.16	19.53	21.06	—	—	—	—	—	—
107.3	Kolstrupgaard	—	—	Af	—	—	—	✕6 ¹⁰	✕7 ¹⁴	✕10 ²²	✕10 ²²	—	—	✕17 ²⁰	✕20 ⁰⁰	✕21 ¹¹	—	—	—	—	—	—
112.5	Grindsted	—	—	An	—	—	—	6.25	7.27	10.37	10.37	—	14.01	17.29	20.15	21.24	—	—	—	—	—	—
—	70, 73, 101	—	—	Af	—	—	—	6.38	7.30	10.48	10.48	—	14.03	17.31	20.25	21.34	—	—	—	—	—	—
117.9	Horsbøl	—	—	Af	—	—	—	✕6 ⁴²	✕7 ³³	✕10 ⁵²	✕10 ⁵²	—	—	✕17 ³⁸	✕20 ²⁹	✕21 ³⁷	—	—	—	—	—	—
121.9	Krogager	—	—	Af	—	—	—	6.55	7.44	11.05	11.05	—	14.15	17.44	20.42	21.48	—	—	—	—	—	—
127.8	Tofterup	—	—	Af	—	—	—	7.14	7.53	11.19	11.19	—	14.25	17.53	21.00	21.58	—	—	—	—	—	—
133.4	Agerbæk	—	—	Af	—	—	—	7.35	8.02	11.35	11.35	—	14.34	18.01	21.17	22.08	—	—	—	—	—	—
138.6	Glejbjerg	—	—	Af	—	—	—	7.52	8.12	11.50	11.50	—	14.44	18.08	21.32	22.18	—	—	—	—	—	—
143.6	Vejrup	—	—	Af	—	—	—	8.09	8.21	12.02	12.02	—	14.53	18.16	21.46	22.27	—	—	—	—	—	—
146.3	Vester Bjerndrup	Af	—	—	—	—	—	✕8 ¹⁶	✕8 ²²	✕12 ⁰⁸	✕12 ⁰⁸	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
152.5	Bramminge	✕	—	An	✕	8.34	†	8.37	✕	12.23	†	12.23	—	15.06	18.28	22.07	22.41	—	—	—	—	—
—	Ribe 92	—	—	An	—	—	—	9.34	9.34	13.22	13.22	—	—	17.25	20.25	23.24	23.24	—	—	—	—	—
—	Kjøbenhavn 97, 32	An	—	—	—	—	—	16.32	16.32	20.48	20.48	—	—	22.39	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Bramminge	✕	—	Af	—	—	—	8.47	8.47	P	12.37	P	12.37	—	15.20	18.31	22.19	22.45	—	—	—	—
160.6	Tjæreborg	—	—	Af	—	—	—	9.01	9.01	—	—	—	—	15.34	18.42	—	—	—	—	—	—	—
168.9	Esbjerg	✕	—	An	—	—	—	9.17	9.17	13.00	13.00	—	—	15.50	18.53	✕	22.46	†	23.07	—	—	—

Søn- og Helligdage 1. VI—30. IX

Sommer 1930

c over Kalundborg 9.46. f † 21.52. g † 11.53. j Over Langaa. k † 22.30. * Toget er E Randers-Langaa, men kan benyttes uden Hurtigtogsbillet over denne Strækning af rejsende udover Langaa. ■ Randers—Langaa P 2, 3

110. (Esbjerg-)Bramminge-Silkeborg-Langaa(-Randers).

Alle Tog Esbjerg—Bramminge se Strækning 97. Alle Tog Laurberg—Randers se Strækning 45.

km		1201 B 2, 3	1203 M 3	3803 P 2, 3	639 M3	1207 B 2, 3	3807 P 2, 3	645 M 3	1211 P 2, 3	3815 P 2, 3	1213 B 2, 3
—	Esbjerg ✕ — — Af	—	5.23	7.03	—	10.24	—	13.47	16.18	—	19.24
—	Tjæreborg — — — Af	—	5.35	7.16	—	10.36	—	13.59	16.32	—	19.36
—	Bramminge ✕ — An	—	5.46	7.28	—	10.50	—	14.10	16.43	—	19.46
—	Kjøbenh. 32, 97 Af	—	20.00	23.25	—	—	—	—	8.50	—	—
—	Ribe 92 — — — Af	—	B 2, 3	6.45	—	10.26	—	v 11.40	15.41	—	19.20
0.0	Bramminge ✕ — Af	—	5.53	7.33	—	11.05	—	14.16	17.03	—	19.53
6.2	Vester Bjerndrup — — Af	—	—	—	—	—	—	x 14 ²²	x 17 ¹⁰	—	—
8.9	Vejrup — — — — Af	—	6.10	7.45	—	11.18	—	14.30	17.19	—	20.09
13.9	Glejbjerg — — — — Af	—	6.25	7.53	—	11.27	—	14.43	17.28	—	20.21
19.1	Agerbæk — — — — Af	—	6.43	8.03	—	11.36	—	14.51	17.38	—	20.35
24.7	Tofterup — — — — Af	—	7.04	8.11	—	11.46	—	15.01	17.53	—	20.52
30.6	Krogager — — — — Af	—	7.20	8.20	—	11.56	—	15.10	18.03	—	21.08
34.6	Horsbøl — — — — Af	—	x 7 ²⁶	x 8 ²⁴	—	x 11 ⁵⁹	—	x 15 ¹⁵	—	—	x 21 ¹³
40.0	Grindsted 70, 73, f An	—	7.41	8.33	—	12.11	—	15.24	18.15	—	21.28
—	101 \ Af	—	8.00	8.35	—	12.25	—	15.27	18.20	—	21.43
45.2	Kolstrupgaard — — Af	—	x 8 ⁰⁴	x 8 ⁴⁰	—	x 12 ²⁸	—	x 15 ³³	—	—	x 21 ⁴⁷
49.2	Filskov — — — — Af	—	8.18	8.48	—	12.39	—	15.41	18.33	—	22.00
53.8	Hallundbæk — — — Af	—	x 8 ²⁷	x 8 ⁵³	—	x 12 ⁴⁴	—	x 15 ⁴⁰	—	—	x 22 ⁰³
56.4	Blaahøj — — — — Af	—	8.43	9.00	—	12.55	—	15.55	18.45	—	22.17
62.9	Drantum — — — — Af	—	9.00	9.10	—	x 13 ⁰⁴	—	x 16 ⁰³	18.56	—	x 22 ²⁴
68.1	Brande ✕ — — An	—	9.12	9.17	—	13.17	—	16.14	19.04	—	22.41
—	Herning 112 — — An	—	10.38	10.24	—	13.59	—	17.17	f 20.22	—	23.22
—	Vejle H 112 — — An	—	11.13	11.13	—	16.00	—	18.51	g 21.15	—	0.15
—	Kjøbenh. 112, 45, 32 An	—	20.00	20.00	—	22.39	—	—	—	—	6.40
—	Kjøbenh. 32, 45, 112 Af	—	23.25	23.25	—	—	—	8.50	—	—	—
—	Vejle H 112 — — Af	—	5.52	7.50	—	11.47	—	15.26	n 16.16	—	—
—	Herning 112 — — Af	—	8.15	8.35	—	12.44	—	16.00	18.00	—	—
—	Brande ✕ — — Af	5.30	9.42	9.27	—	13.35	—	16.46	19.16	—	—
77.0	Lundfod — — — — Af	x 5 ⁴²	x 9 ⁵⁴	x 9 ³⁸	—	x 13 ⁴⁶	—	x 16 ⁵⁵	x 19 ²⁸	—	—
82.8	Ejstrupholm 69 { An	5.58	10.10	9.46	—	14.02	—	17.04	19.36	—	—
—	{ Af	6.03	10.15	9.47	—	14.07	—	17.04	19.38	—	—
89.2	Hampen — — — — Af	6.15	10.27	9.56	—	14.19	—	17.13	19.48	—	—
94.9	Hjælland — — — — Af	x 6 ²⁵	10.41	10.05	—	14.35	—	x 17 ¹⁸	19.57	—	—
98.9	Christianshede — — Af	6.38	10.50	10.11	—	14.43	—	17.26	20.05	—	—
105.5	Funder — — — — An	6.52	11.05	10.19	—	14.55	—	17.32	20.13	—	—
—	Herning 65 — — An	7.47	14.00	14.00	—	17.25	—	21.05	o 22.43	—	—
—	Funder (Se endv.) Af	6.58	11.07	10.19	—	14.56	—	17.33	20.14	—	—
111.6	Silkeb. (Strkn. 65) An	7.09	11.18	10.27	—	15.07	—	17.41	20.22	—	—
—	Skanderborg 65 An	8.47	12.55	11.53	—	16.40	—	19.34	r 21.40	—	—
—	Kjøbenh. 65, 45, 32 An	16.32	22.39	20.00	—	—	—	—	6.40	—	—
—	Herning 65 — — — Af	6.26	8.25	8.00	13.02	14.18	14.18	—	19.07	—	—
—	Kjøbenh. 32, 45, 65 Af	20.00	23.25	23.25	—	—	—	8.50	q 9.46	—	—
—	Skanderborg 65 Af	5.50	10.46	9.30	—	13.32	15.39	16.56	18.20	—	—
—	Silkeb. ✕ 68, 109 Af	7.38	11.40	10.40	B 14.05	x 15.30	+ 16.29	17.43	20.32	22.02	—
118.5	Resenbro — — — — Af	7.48	11.53	10.50	14.15	15.43	16.39	17.51	20.43	22.12	—
122.6	Sminge — — — — Af	7.56	12.04	10.57	14.22	15.55	16.47	17.58	20.51	22.19	—
127.0	Gjern — — — — Af	8.06	12.17	11.06	14.33	16.11	16.56	18.05	21.00	22.28	—
130.3	Horn — — — — Af	—	—	—	x 14 ³⁰	—	—	x 18 ¹¹	—	—	—
132.0	Faarvang — — — — Af	8.19	12.35	11.22	14.46	16.30	17.09	18.16	21.14	22.40	—
134.0	Grølsted — — — — Af	x 8 ²⁰	x 12 ³⁰	x 11 ²³	x 14 ⁴⁸	x 16 ³²	x 17 ¹¹	x 18 ¹⁷	x 21 ¹⁶	—	—
137.2	Thorsø 63 — — { An	8.31	12.52	11.35	14.56	16.46	17.20	18.25	21.25	22.46	—
—	{ Af	8.34	12.57	11.39	14.58	16.54	17.21	18.25	21.30	22.53	—
143.3	Bøstrup — — — — Af	8.45	13.11	11.50	15.09	17.09	17.33	18.36	21.42	23.04	—
149.0	Laurberg — — — — An	8.56	13.26	12.00	15.17	17.24	17.42	18.43	21.51	23.12	—
—	Aarhus H 45 — — An	10.24	14.20	13.49	16.18	19.39	19.39	20.54	h 22.47	0.43	—
—	Kjøbenh. 45, 32 An	d 20.00	22.39	22.39	—	—	—	—	h 6.40	—	—
—	Laurberg — — — — Af	8.57	13.29	12.01	15.22	17.26	17.43	18.44	21.52	23.13	—
152.5	Langaa ✕ — — An	9.03	x 13.36	+ 12.07	15.27	x 17.33	+ 17.50	18.49	21.58	23.18	—
—	Viborg 98 — — — An	10.32	15.47	13.29	16.32	19.25	19.25	20.13	23.22	0.37	—
—	Langaa ✕ — — Af	P 9.18	13.49	P 12.20	15.28	17.52	B 17.52	18.51	22.17	23.30	—
159.3	Stevnstrup — — — Af	9.27	14.00	12.29	15.36	18.01	18.01	18.59	22.33	—	—
165.2	Randers ✕ 46, 56, 61 An	9.34	14.11	12.36	15.43	18.11	18.11	19.06	22.40	23.43	—

d over Kalundborg 18.43. f + 19.58. g + 20.53. h over Langaa. n + 17.26. o + 22.30. q over Kalundborg. r + 21.52. v + 12.02.

Sommer 1930

(Randers—)Langaa—Silkeborg—Bramminge(—Esbjerg).

Alle Tog Randers—Laurbjerg, se Side 80—93. Alle Tog Silkeborg—Funder, se Side 169—173.

Alle Tog Bramminge—Esbjerg, se Side 113—122.

	Indersels- hastighed i km til Væspor	Maksimal- hastighed i km ad Gennem- kørselsstret	510			DM 514			518			524		
			Lg-Sl P. Sl-Bm H. P.			MR 2			K 15			Rd-Bb P. Bb-Bm B. Bm-Es P.		
			An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Randers	—	—	—	—	—	1044	—	—	—	—	—	1458	—	
Stevnstrup	100	—	—	—	X	1053	—	—	—	X	1507	—	—	
Langaa	50	30	—	853	—	1102	1127	60	—	1430	—	1516	1528	
Laurbjerg	—	45	859	900	—	1132 ¹ / ₂	1133 ¹ / ₂	—	1435 ¹ / ₂	1436 ¹ / ₂	—	1534	1535	
Bøstrup ▲	45	—	915	915 ¹ / ₂	—	1143 ¹ / ₂	1144	—	1446 ¹ / ₂	1447	—	1550	1551	
Thorsø	”	30	925 ¹ / ₂	926 ¹ / ₂	—	1153 ¹ / ₂	1157	(507 1507)	1456 ¹ / ₂	1457 ¹ / ₂	—	1601	1613	515
Grølsted T.	70	—	X	932	—	X	1202	—	X	1503	—	X	1619	—
Faarvang ▲	45	30	937 ¹ / ₂	938	—	1207	1207 ¹ / ₂	—	1507 ¹ / ₂	1508	—	1624 ¹ / ₂	1626	—
Horn T.	70	—	X	942	—	X	1211	—	X	1511	—	—	1629	—
Gern ▲	”	45	947 ¹ / ₂	948	—	1216	1216 ¹ / ₂	—	1516	1516 ¹ / ₂	—	1633	1635	—
Sminge ▲	”	”	956	956 ¹ / ₂	—	1222 ¹ / ₂	1223	—	1522 ¹ / ₂	1525 ¹ / ₂	515	1643	1644 ¹ / ₂	—
Resenbro ▲	”	—	1003 ¹ / ₂	1004	—	1229	1229 ¹ / ₂	—	1531 ¹ / ₂	1532	—	1651 ¹ / ₂	1653	—
Silkeborg	—	30 ² / ₅	1015	1123	(1507 2543 507)	1238	—	511	1541	1605	—	1704	1730	519
Funder	—	30	1133	1137	547	—	—	—	1614 ¹ / ₂	1615 ¹ / ₂	—	1741	1743	—
Christianshede ▲ ..	70	45	1152	1152 ¹ / ₂	—	—	—	—	1630 ¹ / ₂	1631 ¹ / ₂	—	1800	1801	—
Hjølund B & S	”	—	1158	1158 ¹ / ₂	—	—	—	—	X	1637	—	1807	1808	—
Hampen ▲	”	45	1205 ¹ / ₂	1206	—	—	—	—	1645	1649	519	1816	1817	—
Ejstrupholm	”	”	1213 ¹ / ₂	1214	—	—	—	—	1656 ¹ / ₂	1657	—	1826	1833	—
Lundfod B & S	”	—	X	1220	—	—	—	—	1704	1704 ¹ / ₂	—	X	1843	—
Brande	—	45	1230	1250	515	—	—	—	1715	1730	—	1855	1940	523
Drantum B & S ...	70	—	X	1257	—	—	—	—	X	1738	—	X	1950	—
Blaahøj ▲	”	45	1306 ¹ / ₂	1307 ¹ / ₂	—	—	—	—	1747	1748	—	2002	2008	—
Hallundbæk T	”	—	X	1312	—	—	—	—	X	1752	—	X	2014	—
Filskov ▲	”	45	1318	1319	—	—	—	—	1758	1759	—	2022	2027	—
Kolstrupgaard T&S	”	—	X	1325	—	—	—	—	X	1805	—	X	2034	—
Grindsted	30	45	1332	1340	—	—	—	—	1812	1822	523	2044	2100	—
Horsbøl T & S ...	70	—	X	1346	—	—	—	—	X	1828	—	X	2109	—
Krogager Y	”	—	1352	1352 ¹ / ₂	—	—	—	—	1833	1833 ¹ / ₂	—	2117	2119	—
Tofterup	”	45	1400 ¹ / ₂	1401	—	—	—	—	1841	1841 ¹ / ₂	—	2130	2132	—
Agerbæk	”	”	1408 ¹ / ₂	1409	—	—	—	—	1848 ¹ / ₂	1849	—	2142	2149	527
Glejbjerg ▲	”	”	1416	1417	—	—	—	—	1856	1856 ¹ / ₂	—	2159	2201	—
Vejrup ▲	”	—	1423 ¹ / ₂	1424	—	—	—	—	1903	1903 ¹ / ₂	—	2210	2212	—
Vester Bjerndrup T	”	—	X	1429	—	—	—	—	X	1907	—	—	2217	—
Bramminge	—	30	1438	—	519	—	—	—	1915	1920	—	2228	2238	—
Tjæreborg	120	45	—	—	—	—	—	—	1930	1930 ¹ / ₂	—	X	2249	—
Esbjerg	—	30	—	—	—	—	—	—	1941	—	—	2301	—	—

Toget er:	Persontog	Motortog	Persontog	Blandet Tog
Største tilladte Hastighed km i Timen:	Lg-Sl 60 Sl-Bm 70	70	70	Rd-Bb 60 Bb-Bm 45 Bm-Es 60
Løber:	Daglig	Daglig	Daglig	Hv

§ Fra Langaa til Spor I 45 km.

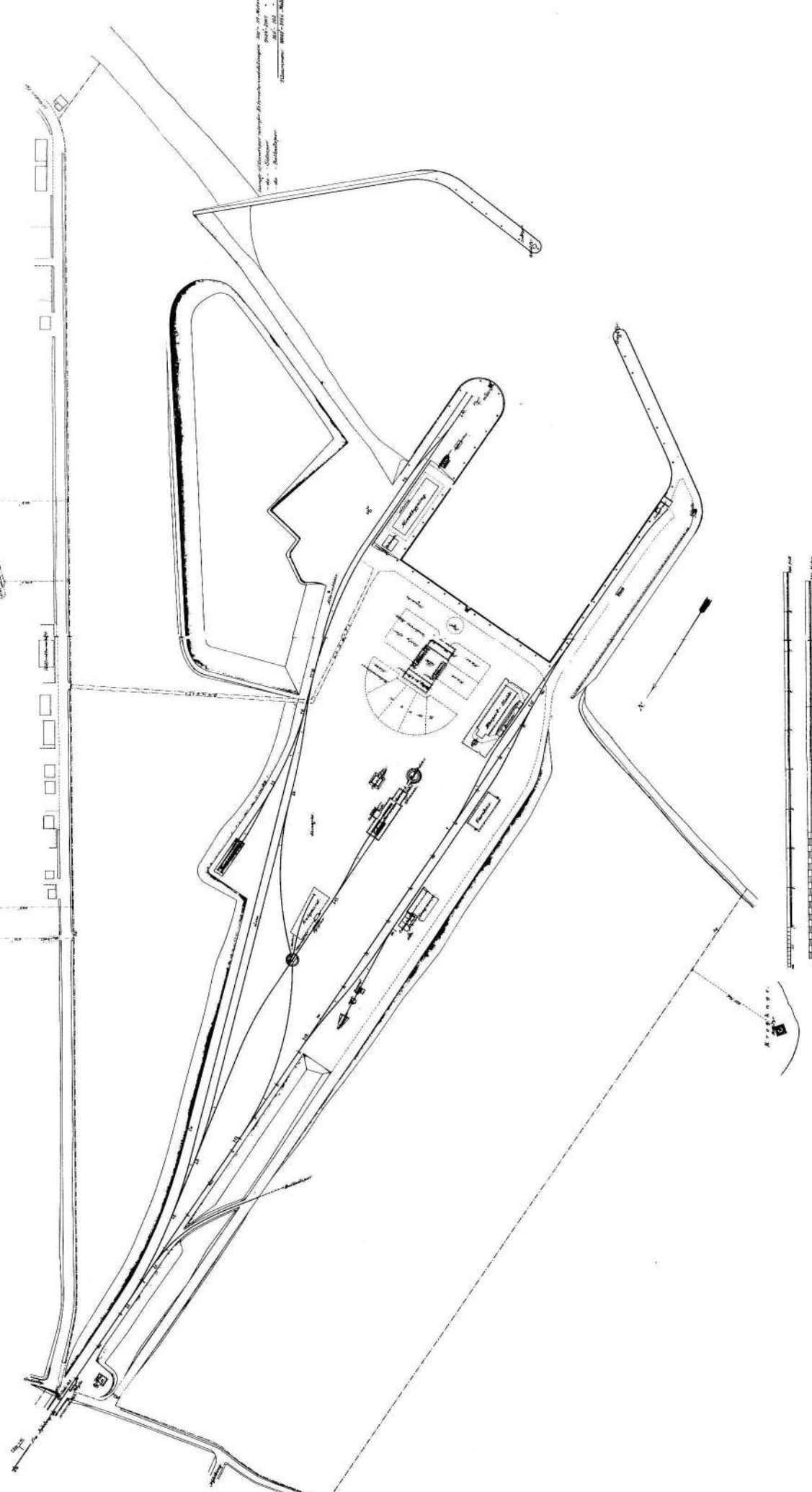
(Randers—)Langaa—Silkeborg—Bramminge(—Esbjerg).

Alle Tog Randers—Laurbjerg, se Side 80—93. Alle Tog Silkeborg—Funder se Side 169—173.
Alle Tog Bramminge—Esbjerg, se Side 113—122.

	Mikromal- hastighed i km ad Gennem- kørselsstøret	Indkørsels- hastighed i km til Væspor	1524			526			1528							
			H. P.			Rd-Lg B Lg-Bb P			D 15							
			An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog		
Randers	—	—	—	1650	—	—	2017	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stevnstrup	100	—	—	1657	—	—	2027	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langaa	50	30	1706	1707	8	2037	2049	—	—	2210	—	—	—	—	—	—
Laurbjerg	—	45	1712	1713	—	2055	2056	—	—	2215½	2216½	—	—	—	—	—
Bøstrup ▲	45	—	1726½	1727	—	2111	2112	—	—	2226½	2227	—	—	—	—	—
Thorsø	"	30	1736½	1737	—	2122	2128	523	2236½	2237½	—	—	—	—	—	—
Grølsted T	70	—	X	1743	—	X	2134	—	X	2243	—	—	—	—	—	—
Faarvang ▲	45	30	1748	1751	519	2139½	2141	—	—	2247½	2248	—	—	—	—	—
Horn T	70	—	X	1755	—	X	2145	—	X	2251	—	—	—	—	—	—
Gern ▲	"	45	1800	1800½	—	2150	2151½	—	—	2256	2257	1525	—	—	—	—
Sminge ▲	"	"	1807½	1808	—	2159½	2201	—	X	2303	—	—	—	—	—	—
Resenbro ▲	"	—	1814	1814½	—	2208	2209½	—	—	2309	2309½	—	—	—	—	—
Silkeborg	—	30 §	1824	2007	1567 571	2220½	2240	1525	2319	—	—	—	—	—	—	—
Funder	—	30	2016	2016½	523	2251	2251½	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Christianshede ▲ ..	70	45	2032	2033	—	X	2309	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hjøllund B & S	"	—	2039½	2040	—	2315	2316	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hampen ▲	"	45	2047	2048	—	2324	2325	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ejstrupholm	"	"	2055½	2057	—	2334	2335	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lundfod B & S	"	—	X	2104	—	X	2343	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brande	—	45	2115	2134	—	2355	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Drantum B & S	70	—	X	2141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blaahøj ▲	"	45	2150½	2151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hallundbæk T	"	—	X	2155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Filskov ▲	"	45	2201	2201½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolstrupgaard T&S ..	"	—	X	2207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grindsted	30	45	2214	2219	527	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsbøl T & S	70	—	X	2225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Krogager I	"	—	2230	2230½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tofterup	"	45	2238	2238½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Agerbæk	"	"	2245½	2246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Glejbjerg ▲	"	"	2253	2253½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vejrup ▲	"	—	2300	2300½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vester Bjerndrup T ..	"	—	X	2305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bramminge	—	30	2313	2330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tjæreborg	120	45	—	2340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esbjerg	—	30	2350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			Rd-Bm Persont. Bm-Es tomt Tog			Blandet Tog			Persontog							
			70			Rd-Lg 45 Lg-Bb 60			70							
			S			Daglig			S							

§ Fra Langaa til Spor I 45 km.

D. S. B.
GEDSER STATION.
(1893).

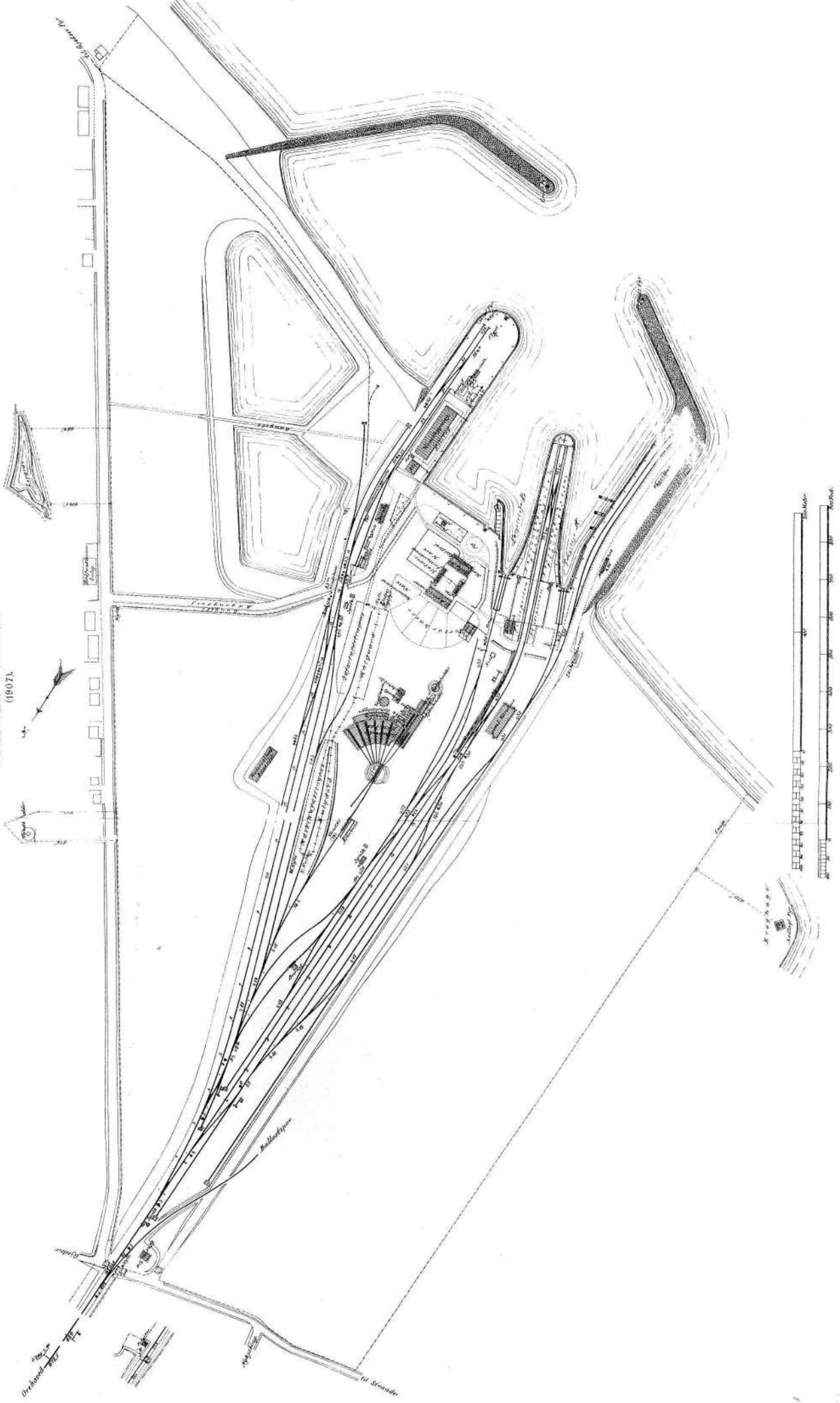


Original drawing by the Architectural Office of the Danish State Railways, Copenhagen, 1893.
Scale: 1:1000
Drawing No. 1000-1000

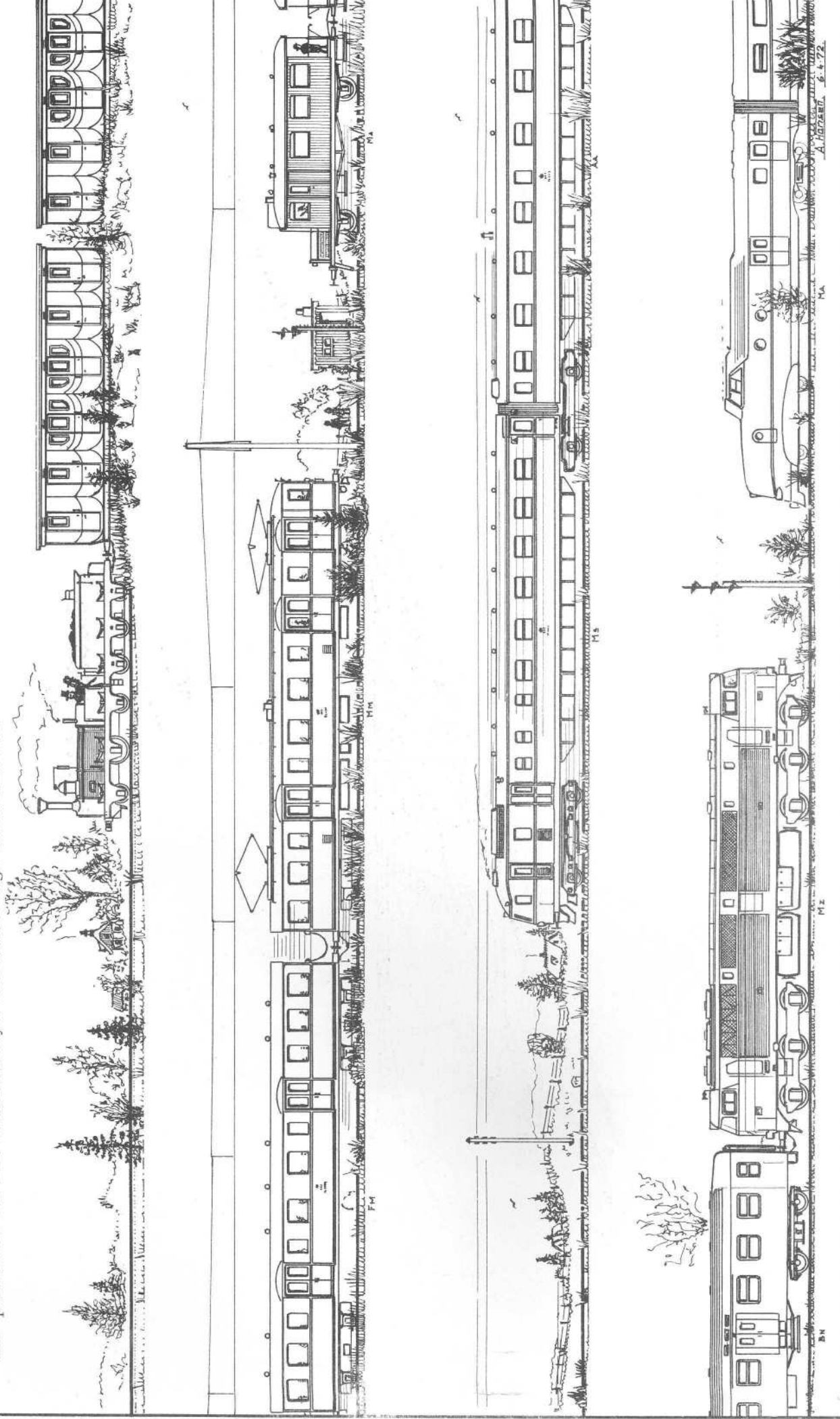


Nivåer i Gjedser Station for Sporvejstrækningen 1856
 Høvel i Gjedser Station 1856
 2850' 2850'
 2850' 2850'
 2850' 2850'

D. S. B.
GJEDSER STATION.
 (1807).



I anledning af DSBs 125 års jubilæum har Allan Hansen tegnet:
Et tog fra 1847, et S-tog fra 1934 som krydser en benzinnmotorvogn fra 1926,
derunder et 3-vogns lyntog Ms, Aa, Ms fra 1935 og nederst et nyt lyntog Ma,
der passerer en Mz med den nye nærtrafikvogn Bn fra 1971.



ANTAL AKSLER/TOG.

1. kolonne gælder persontog, 2. kolonne blandede- og godstog

År	Bm-Gi		Gi-Bb		Bb-Fu			Sl-Lb	
1918/19	13,4	- 26,0	12,2	- 25,2	-	-	-	-	- 25,6
1919/20	13,5	- 25,2	13,4	- 24,7	-	-	-	26,5	- 23,9
1920/21	14,0	- 32,3	14,5	- 37,4	17,6	-	22,5	17,7	- 28,6
1921/22	14,1	- 35,7	14,1	- 33,4	18,8	-	28,5	18,9	- 27,1
1922/23	13,3	- 31,2	13,2	- 29,1	19,0	-	25,4	19,3	- 27,6
1923/24	13,0	- 35,4	12,9	- 33,7	17,7	-	29,3	21,5	- 30,2
1924/25	14,3	- 32,7	13,3	- 31,9	18,6	-	27,6	17,8	- 29,8
1925/26	15,7	- 31,7	15,8	-32,2	16,1	-	26,5	16,5	- 29,5
1926/27	15,2	- 34,8	15,1	- 33,6	13,2	-	37,5	14,3	- 31,6
1927/28	11,7	- 37,8	11,7	- 35,6	8,1	-	30,8	11,1	- 32,5
1928/29	11,5	- 35,8	11,8	- 33,6	9,6	-	31,9	11,6	- 21,8
1929/30	11,4	- 42,7	10,6	- 42,8	10,3	-	37,5	8,4	- 38,4
1930/31	10,8	- 46,2	10,9	- 46,5	10,3	-	38,4	8,8	- 37,3
1931/32	10,4	- 42,0	10,4	- 48,1	9,7	-	33,2	9,0	- 31,3
	Bm-Fu		Sl-Lb		Bm-Fu			Sl-Lb	
1932/33	10,5	- 36,0	7,2	- 34,6	1932/33	12,1	- 39,7	10,6	- 35,1
1933/34	9,1	- 35,7	7,5	- 29,6	1933/34	12,4	- 34,2	11,1	- 34,7
1934/35	9,9	- 33,4	8,9	- 33,9	1934/35				
1935/36	7,7	- 36,4	12,3	- 30,5	1935/36	14,7		15,9	
1936/37	8,4	- 35,8	9,7	- 33,1	1936/37	14,2		13,2	
1937/38	10,7	- 38,9	9,4	- 37,2	1937/38	14,4		13,7	
1938/39	9,4	- 37,7	8,3	- 34,8	1938/39	15,0		13,3	
1939/40	10,2	- 44,6	10,6	- 37,3	1939/40	12,3	- 44,9	11,3	- 36,8
1940/41	16,5	- 38,3	13,9	- 40,9	1940/41	12,2	- 48,2	11,3	- 34,5
1941/42	14,1	- 43,1	12,6	- 40,9	1941/42	11,8	- 53,6	11,1	- 34,6
1942/43	14,9	- 42,8	14,4	- 43,7	1942/43	11,7	- 45,5	11,4	- 30,4
1943/44	14,8	- 39,8	13,4	- 40,2	1943/44	12,5	- 46,9	11,7	- 30,7
1944/45	18,9	- 38,4	17,4	- 40,4	1944/45	12,3	- 49,9	11,5	- 47,5
1945/46	14,3	- 31,6	12,3	- 31,3	1945/46	12,0	- 47,0	11,3	- 35,6
1946/47	13,8	- 39,9	11,5	- 36,1	1946/47	11,6	- 45,5	11,0	- 30,4
1947/48	14,0	- 45,8	11,9	- 39,8	1947/48	11,5	- 40,9	10,0	- 29,1
1948/49	14,4	- 43,5	12,4	- 36,7	1948/49	11,3	- 47,7	9,8	- 28,8
1949/50	11,6	- 36,3	10,5	- 35,9	1949/50	10,1	- 41,2	9,8	- 21,7
1950/51	11,4	- 37,2	10,5	- 34,5	1950/51	10,3	- 41,1	9,4	- 19,3
					1951/52	9,8	- 38,7	9,2	- 20,9

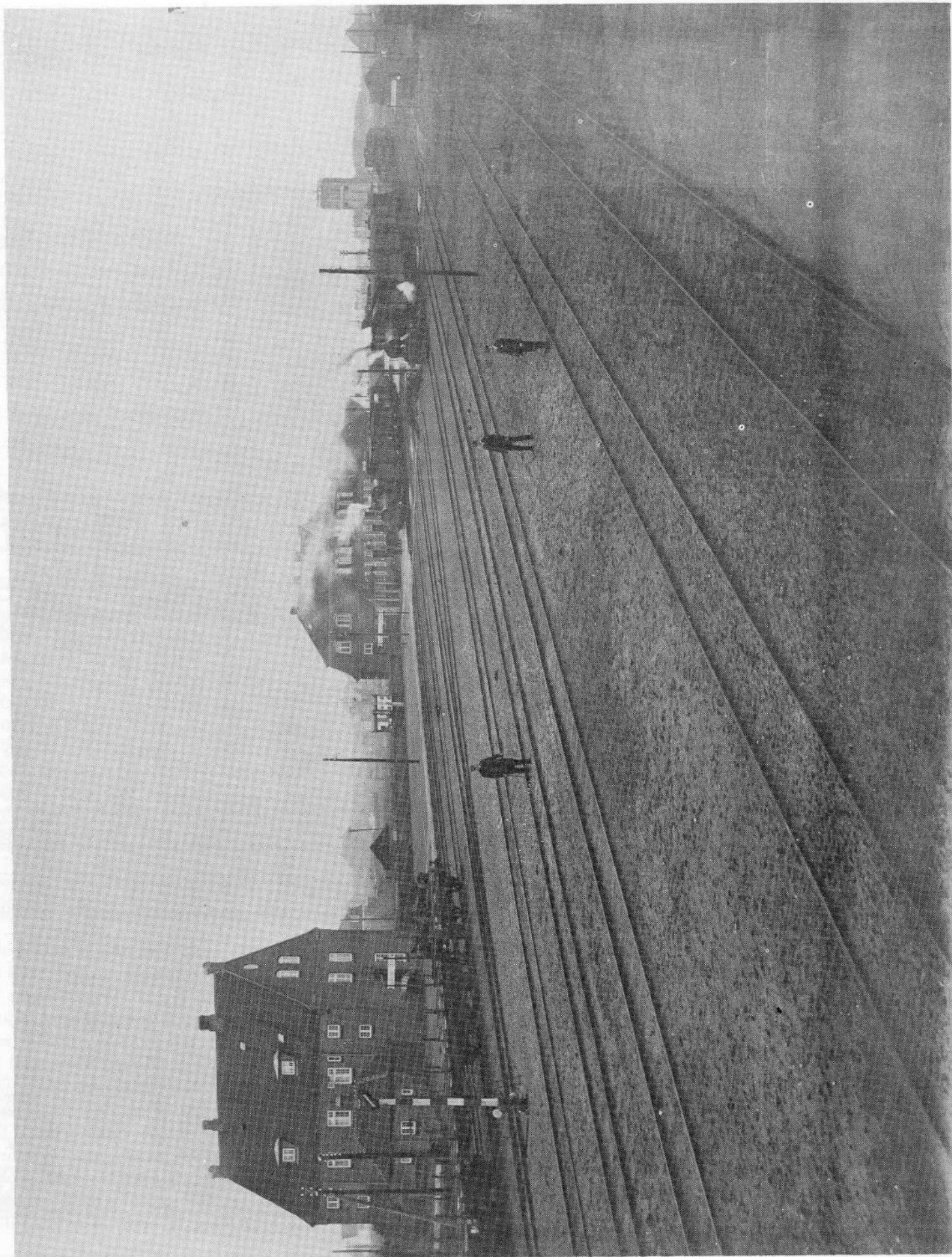
skiner i tur (nr. 811, 812, 814-17 og 854) og i Rd 4 K-maskiner i tur (nr. 535, 549, 568 og 576). De 4 K-maskiner har nok været brugt på banen i et enkelt tog, men der er også mulighed for at de nævnte K-tog har været kørt af Struer K-maskiner, allerede dengang tog man det ikke så nøje med at lade maskinerne komme på afveje.

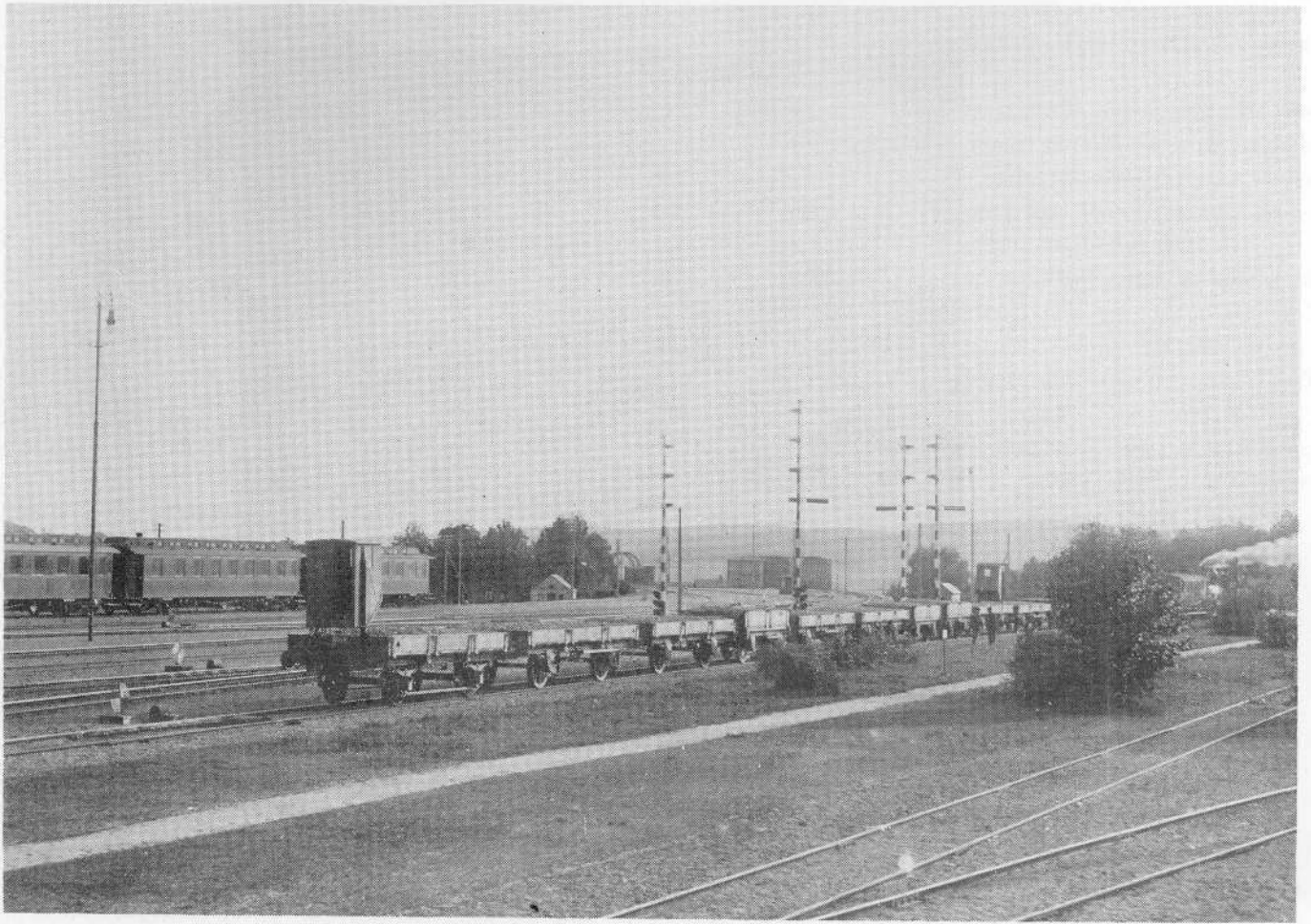
Under krigen kørtes de mange brunkulstog og værnemagtens tog hovedsagelig af D-maskiner.

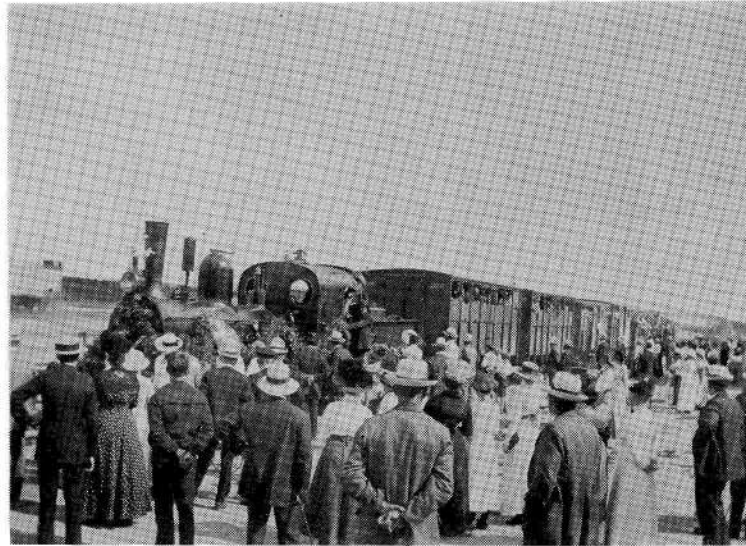
Ser man på 1920- og 1930ernes køreplan vil man uvilkårligt bemærke de mange og lang-

somme blandede tog samt den yderst sparsomme toggang. Tag f.eks. køreplanen for 1924 og se tog 1212, afgang Lg kl. 14.10, ankomst Es kl. 00.45. Vogne fra Nordjylland måtte senest afgå fra Ålborg med tog 2954 kl. 08.08 med ankomst til Rd kl. 12.52 og herfra videre til Lg i tog 954 kl. 13.17. D.v.s. at vogne fra banen nord for Limfjorden måtte afsendes dagen før, og der var trods alt vitterligt vogne i dette tog fra Ålborg- og Hjørringbanerne, men eksportvarer, der var læsset nord for Limfjorden blev altså tidligst afskibet fra Esbjerg på 2. dagen!

Som minimum burde man - i hvert fald i







1930erne have haft 5 persontog (trukket af litra K eller A - der var adskillige hensatte), 2 godstog, der kun standsede i Lg, Sl, Bb, Gi og Bm, kørt med litra D, og som godt kunne have haft 1-2 personvogne med, og dertil et standsende godstog med en D- eller G-maskine.

En virkelig adskillelse af person- og godstrafikken kom først med motoriseringen efter krigen, men allerede i 1930erne begyndte man så småt at motorisere. Det var mest MR, der blev benyttet, men det er muligt, at der også i enkelte tog har været indsat ML og Triangelvogne. De små MT-loko, der en tid var stationeret i Tønder, kørte et persontog Bm-Bb i et par år, efter krigen kom MR og ML så ind i billedet og fra 1955 kørte kun MO og samtidig indsattes 2 gode iltog og man strammede køretiderne for persontogene.

Banen, der fra sine første år har været forsømt både hvad angår toggang og materiel, og efter krigen var udsat for stærkt stigende konkurrence fra landevejstrafikken, der - i hvert fald for godstrafikkens vedkommende - er en højst ulige konkurrence, idet lastbilerne så at sige intet betaler for sit slid på vejen, og ingen befordringspligt har, medens banen selv skal holde sit spornet og sikkerhedstjeneste og har befordringspligt, kom uvilkårlig i søgelyset da "støvsugerbanden" gik i krig mod de dårligst benyttede baner. (Havde man haft en "støvsugerbande", der fra banernes barndom skulle efterspore dårlig toggang og elendig materiel, var der muligvis en del baner, der havde undgået standsning).

Man besluttede sig til at indstille persontrafikken fra køreplansskiftet 1971 (22. maj) og køre et dagligt godstog Es-Gi samt forsøge den øvrige strækning anvendt som industribane - hvordan det vil gå kan vist ingen sige endnu!

A. Gregersen

Som illustration til denne artikel kan jeg ikke dy mig for at bringe de viste herlige gamle fotos, der er udlånt af Jernbanemuseet:

- side 90 fra Bramminge ca. 1933,
- side 92 fra Langå omkring 1885,
- side 93 fra Langå ca. 1900,
- side 102 fra Grindsted ca. 1917,
- side 103 fra Langå i 1930erne. Det er samme del af stationen og dog giver det forskellige optagelsesstandpunkt vidt forskellige perspektiver.
- side 104 Udflugstog på Grindsted station 23/7 1916! Maskinen er "Jacobs" bror og den var entreprenørmaskine under anlægget.

Holtrup

ANNONCE

LONG motorvogn (M0), vekselstrøm og/eller styrevogn købes.

O.G. Thomsen
Gentoftegade 33
2820 Gentofte
Telefon GEntofte 6189.



NYT FRA JERNBANEMUSEET

Den 19. marts 1872 sattes Danmarks første jernbanefærge, D/F "LILLEBELT", i fart mellem Fredericia og Strib. Færgen havde en længde af 43 meter, en bredde over spant på 7,5 meter, medens bredden over hjulkasserne var 13,6 meter (færgens fremdrift besørget af to skovlhjul).

Den var forsynet med et jernbanespor med plads til 5-6 almindelige godsvogne, hvilket ikke lyder særlig imponerende i dag, men ikke desto mindre var dette spor sensationen i 1872, idet flere efter datidens beretninger anså tanken om overførsel af jernbanevogne på en færge absurd. Færgen ville synke, mente man. I dag ved vi, at frygten var ubegrundet, jernbanefærgefarten bestod prøven, fortsattes i 1883 på Storebælt og videre fremover på mange andre overfarter, som vi kender det i dag, 100 år senere.

Meningen med denne artikel er ikke at give en historisk skildring af jernbanefærgefart gennem tiderne, det er der skrevet bøger om, men den har til hensigt at oplyse alle jernbaneinteresserede om, at JERNBANEMUSEET markerer 100-års jubilæet ved en særudstilling om færgefartens start og udvikling fra 1872 til i dag.

Der vises på museet fotos af:

- 1) de ældste færger og skibe,
- 2) fornyelsen efter århundredskiftet med indsættelsen af større og mere komfortable skibe
- 3) de seneste, endnu større og endnu mere komfortable færger og skibe, samt
- 4) fotos af isbådstransporter, sejladt i is og isbrydning ved hjælp af isbryderskibe.

Endvidere vises en virkelig god samling marinemalerier med færgemotiver.

Udover særudstilling viser jernbanemuseet dejlige modeller af færger og skibe, skibsinventar m.m. Alt i alt en virkelig seværdig søfartsudstilling, som den betydelige faktor i

jernbanetransporttrafikken, DSBs søfartsvæsen, fortjener.

Jernbanemuseets øvrige udstilling af generelt sagt alt vedrørende jernbanedrift er også en spore til besøg eller genbesøg i indeværende sæson. Interessen for jernbanevæsen er stor, ved vi, og vi venter stort besøg!

Sæsonen starter onsdag den 5. april og alle er meget velkomne.

Jernbanemuseet har til huse i DSBs administrationsbygning, Sølvgade 40, opgang F, 5. sal.

Der er gratis adgang for alle på alle onsdage fra kl. 12 - 16 i tiden april - oktober, begge måneder inclusive.

H. Nielsen

Klubnyt

HELSINGØR JERNBANEKLUB

Vor fotoserie står denne gang i P-maskinens tegn. Denne smukke maskine er vel nok et af de kendteste damplokomotiver, og vi har valgt at lade hele denne fotoserie vise P-maskinerne i drift. Billederne er som sædvanlig i postkortformat og prisen den samme som i de foregående serier, altså 6 stk. for kr. 8,- incl. porto.

Fototilbud nr. 22

1) P 911 på drejeskiven i Korsør mdt. 1956.
Korsør mdt. havde 2 remiser og 2 drejeskiver kun adskilt af et ganske kort midterstykke. Her ses 911 på "den store" drejeskive.

2) P 909 med tog 244 i Kalundborg 1957.
I mange år kørtes kun de store eksprestog til og fra Kalundborg af P-maskiner, senere dog også nogle af de mindre tog, medens E-maskinerne overtog eksprestogene.

3) P 909 med 244 udenfor Kalundborg 1958.
Et meget let tog og slet ingen sag for en P-maskine.

4) P 917 med 8 vogns eksprestog nær Enghave station 1960.

Der var stil over det, når lørdagstrafikken satte ind i 60-erne, medens damplokomotiverne

endnu gjorde fyldest. Et syn som dette er noget, man aldrig glemmer.

5) P 928 under udkørsel fra Helsingør i 1961.
Enkelte tog på Kystbanen kørtes af P-maskiner, der lige netop kunne vendes på drejeskiven i Helsingør.

6) P 913 sætter igang med Kalundborgtog i Roskilde 1962.

Dette er, hvad man forstår ved et jernbanetog, - hvad skulle vi med veterantog, hvis der kørte sådanne tog i dag?

Rekvirer den samlede tilbudsliste med samtlige fotoserier og meget andet, f.eks. tegninger i H0, tagprofiler m.v. for modelbyggere, mod 80 øre i frimærker.

Alle bestillinger bedes foretaget ved indbetaling af det angivne beløb plus evt. porto på klubbens girokonto 13.03.68, Helsingør Jernbaneklub, Handelsafdelingen, Fredericiavej 36, 3000 Helsingør.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUBs anlæg er vist på modstående side. Til tegningen hører følgende tekst:

KMJKS anlæg her vist som vi håber det bliver komplet i de nærmeste år. Som man sikkert bemærker, er cirklerne på sporene i indgangspartiet rettet ud, således at vi har "krydset" over på midten, hvilket vi synes giver os en ideel kørselsmulighed.

Førhen var Søby og Grønkøbing endestationer, hvilket var noget upraktisk, da vi så måtte bakke togene ud i tunnellerne. Nu har vi den ulempe, at man må bukke sig for at komme under "krydset", men vi regner med, at det hører sig til på en modelbane.

Til entusiaster, der ikke før har set vort anlæg, anbefaler vi vort system med "luft" hele vejen rundt om anlægget. Hvis man maler himmel på væggene og landskab på kanterne af anlægget får man en god effekt, da landskabet derved bevæger sig i forhold til skyerne, hvilket jo er tilfældet i virkeligheden.

Desuden er det praktisk ved diverse afsporinger at kunne komme til overalt, selv om det må medgives, at afsporinger helst ikke skulle forekomme. Bemærk de to automatiske privatbaner, en god "afleder" på en køreaften, specielt når vi "fumler". Lecabetonfabrikken med tipvognene samt havnekranen er også fuldautomatiske. Hele anlægget dækker godt 100 m² og spornettet beløber sig til ialt 220 m.

Vi har set mange DSB-strækninger blive nedlagt de sidste år, - publikum svigter, undskuddet bliver stadig større - til den dag, hvor banen bliver nedlagt, det sidste tog er kørt og bygningerne udbudt til salg. Ligeså stensikkert følger omgående en harmdirrende protest fra publikum med avisskrivelser, protestmøder og kommissioner o.s.v.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB fulgte - som altid - sit store forbillede til mindste detalje.

Klubbens anlæg, der i forvejen er imponerende, var midt i en radikal ombygning, men svigtende interesse, både håndgribelig og økonomisk, havde reduceret klubbens aktive medlemmer til et par stykker, der nu var konfronteret med dels et ganske uoverkommeligt arbejde og dels med en antagelig gældspost. Det var derfor forståeligt, omend beklageligt, at disse få måtte meddele klubben ophævet, lejemålet hos DSB opsagt samt effekterne tilbudt en interesseret køber.

Og reaktionen kom omgående. En del avisskrivelser fremkom i den lokale presse, først protester udefra mod nedlæggelsen, senere andre mere pessimistiske fra den gamle garde.

Men det resulterede dog i nedsættelsen af "et hurtigt arbejdende udvalg", der for en gangs skyld svarede til navnet. En rundgang til tidligere passive og andre, der kunne tænkes interesserede i klubbens fortsættelse, gav aldeles overvældende tilslutning, så der med massiv opbakning kunne indkaldes til møde, hvor klubbens fortsatte skæbne skulle afgøres.

Dette møde kunne meget vel være forløbet temmelig stormfuldt, men blev det ikke. Meninger blev fremsat og påhørt og diskuteret i saglighed og god vilje til en løsning, som efterhånden tonede frem i form af en ny klub, der dels kunne overtage arv og navnlig gæld fra boet, dertil kunne mobilisere det tilstrækkelige antal aktive medlemmer til den praktiske videreførelse af anlægget samt den økonomiske rygdækning i form af passive medlemmer og anden økonomisk støtte.

Den "hurtige kommission" så sig derfor i stand til at indkalde til stiftende generalforsamling.

Denne fandt sted fredag den 3. marts. Her kunne straks meddeles, at tre svære sten var ryddet af vejen: gældsposten var overdraget fra den gamle til den nye klub, lejemålet var omgående søgt videreført og salget af ef-

fekter var annulleret. Herefter fremlagdes en skitse til klubbens nye vedtægter, der var så vel gennemarbejdede, at de med ubetydelige ændringer kunne vedtages, og klubben dermed var en realitet. Klubbens navn og formålsparagraf forblev uændret, og der blev endelig fastlagt kontingenter for aktive og passive.

Efter endnu nogle bemærkninger kunne endelig bestyrelsen udstikkes således:

Formand: H. B. Rasmussen, Ingeborgsalle 4,
4400 Kalundborg,

Kasserer: H. E. Svendsen, Lundevej 67,
4400 Kalundborg,

Sekretær: C. O. Petersen, Lundemarken 39,
4400 Kalundborg,

der alle blev valgt med akklamation.

Referatet er ved B. Steensen.

På modstående side finder De sporplanen for KMJK som den er planlagt til at komme til at se ud. Selv om planen er fra i fjor, bliver der ikke foretaget væsentlige ændringer af de "nye koste" har C.O. Petersen oplyst, og samtidig har jeg erfaret, at der nu (5. maj 1972) er mere end 50 aktive og passive, der slutter op om klubben hvilket ikke før har været tilfældet. Så noget godt er der da kommet ud af miséren.

Holtrup

SLUTSIGNALET

Som nævnt foran i nærværende blad er jeg her kommet ind på fremmede enemærker, men det er kun for en enkelt gangs skyld, og jeg håber ikke den gamle redacteur vil tage mig det fortrydeligt op, selv om jeg godt kunne tænke mig at spørge ham om, hvilket slutsignal han normalt tænker på?

Ja, der findes nemlig flere, tre for at være helt nøjagtig: Almindeligt slutsignal (nr. 69), særligt slutsignal (nr. 70) og slutsignal for elektrisk tog og for lyntogsmateriel (nr. 71).

Almindeligt slutsignal er - endnu da - det mest benyttede. Som dagsignal en gennembrudt gul skive som er sammenbygget med slutsignallygten og som natsignal, på hver side af togets sidste køretøj, hvidt lys fremefter langs toget og rødt blinklys i modsat retning. Dette slutsignal bruges hvor de to andre slutsignaler

ikke kan finde anvendelse. Har De forresten tænkt over hvor lille en slutsignallygte er i spor 0 for ikke at tale om spor H0? Nogen har spekuleret over det, men det er ret få, der har formået at bygge en virksom slutsignallygte i spor 0, jeg erindrer kun 2.

Så er det lettere at lave "særligt slutsignal" der består af to røde lys bagud, både ved dag og nat. Signalet har vi overtaget fra Tyskland, den opmærksomme læser vil sikkert allerede have set signalet lyse fra bagenden af B-vognene i nogle af vore "sorte" lyntog.

Signalet er ikke så gammelt, det trådte i kraft den 1. marts 1971 og afløste "slutsignal for enkeltkørende lokomotiver" (ét rødt lys bagud). "Særligt slutsignal" anvendes af tog (og dermed også af lokomotiver), hvor bageste køretøj er udstyret med frontlanterner eller indbyggede slutsignallygter. Det med frontlanterne har fået en og anden til at spekulere på, om det også gælder, hvis sidste køretøj er en styrevogn, der vender "fronten" fremad?

Slutsignal for elektrisk tog (dog ikke modeljernbanetog, der ikke er model af et elektrisk tog eller lyntog) og for lyntogsmateriel, behøver vist ellers ikke nærmere præsentation - det er rødt lys bagud på hver side af togets bageste vogngavl og brandgult lys bagud midt på gavlen ved vogntaget.

Hermed siger jeg slut.

Olé Faurhøj

Kære læser!

Dette nummer blev også et "50-øres-nummer" idet vi bliver nødsaget til ikke at frådse alt for meget, før vi nærmere kender vore indtægter. Vi er 10/5 nået op på 732 direkte abonnenter og mangler således "kun" 68 i at nå vort mål for 1972. Der dukker stadig nye abonnenter op, men det ville nu ikke være af vejen, om vore læsere på bibliotekerne tegnede direkte abonnement!

I disse dage er der vedtaget nye takstforhøjelser for postsager, og bl.a. derved også for tryksagsforsendelser. Endnu ved jeg ikke, hvor meget forhøjelsen bliver, men under 500 kr. på årsbasis tror jeg ikke, vi slipper.

Jeg spekulerer på, om man et eller andet sted kan få offentligt tilskud til udsendelsen af vort blad, for jeg mener at vi - i al beskedenhed da - gør et stykke kulturhistorisk arbejde.

RETTELSE

Signalposten, 7. årgang nr. 4, omslagets side 3: Q344 er ikke udrangeret, men derimod 343.

I denne forbindelse kan berettes, at heftet: Danske statsbaners damplokomotiver 1847-1959 nu er totalt udsolgt fra forlaget.

Overhovedet alle muligheder er støvsuget og der er ikke flere chancer. Vi er dog stadig leveringsdygtige i den engelske oversættelse samt tillæggene 1 og 2.

Det undrer os lidt, at vi har så mange tillæg tilovers, for det oprindelige hefte og tillæggene er trykt i samme antal. Skulle De kende nogen, der har det blå hefte - men ingen tillæg, så fortæl ham, hvordan de kan købes -- ved indbetaling på giro 9.47.22 af kr. 5,-.

RETTELSE

Signalposten, 7. årgang nr. 6, side 186 i artiklen om bremses på næstsidste linie i venstre spalte: læs C-maskine (ej G-).

Signalposten, 7. årgang nr. 6, side 223 i artiklen om nedlagte baner, 2. linie i højre spalte: læs under G2 160-173 og under G3 601-51. Undskyld!

LÆSERSUK

Da SIGNALPOSTEN jo har byggetegninger på programmet, og nu endelig også af smalsporet materiel, undrer det mig såre, at der så sjældent findes et par linier om materiellets farver. En HFHJ-vogn er da ikke fra HFHJ med mindre den har de rigtige farver!

Hvis der blandt læserne findes tegninger af de nu ophuggede trætipvogne fra FJ både med og uden bremseplatform, hører jeg gerne fra Dem på adressen:

F.B. Frenzel,
Grønnevej 1588
2830 Virum.

DELVIS SVAR PÅ LÆSERSUK

Frenzels efterlysning af farveoplysninger kommer os lige tilpas, idet vi længe har arbejdet med dette spørgsmål. Sagen er nu så langt, at en af vore farvefabrikker har lovet at ville stille det nødvendige antal farvekort til rådighed til en generel udsendelse med SIGNALPOSTEN.

Det var så meningen, at alle forfattere i bladet skulle benytte dette farvekort i deres artikler og ved henvisninger kunne beskrive kulørerne på såvel rullende materiel som bygninger m.v.

BAGSIDEBILLEDET

er fra RFB (Ringe-Fåborg banen) og viser denne banes nr. 7. Det er en Henschelmaskine fra 1923 med fabr. nr. 20131 og er iøvrigt som samme banes nr. 4 og 6.

Den viste maskine levede dog ikke op til forventningerne, idet kedelen var for lille og den blev udrangeret allerede i 1938. (Arkiv JS).

Kære læser!

De sidste linier i dette nummer skal være en forklaring på, hvorfor dette nummer - trods løftet i nr. 2 - ikke udkom den 25. maj.

Sagen er den, at planlægningen sagde, at redaktøren i de 4 dejlige, sammenhængende fridage 28. april - 1. maj 1972 skulle samle og opsætte bladet og derefter aflevere det til reproduktionsanstalten den 2. maj, hvorefter der absolut ingen hindringer skulle være for udsendelse den 22. - 23. maj.

Men - skæbnen ville det anderledes. Og gennemførte sin vilje ved at give samme redaktør - den 28. april 1972 kl. 10.12 - et hekseskud af dimensioner, hvorfor de 4 fridage pludselig blev til 4 isengendage.

Derfor blev der ikke afleveret noget materiale til repro den 2. maj og først i dag (den 8. maj) hvor disse linier skrives, kan jeg holde ud at sidde stille i længere tid på en stol.

Der er nu først mulighed for repro i ugen fra den 15. maj og derfor må jeg imødesee, at bladet først er vore abonnenter i hænde efter Grundlovsdag.

Jeg beklager dybt forsinkelsen og vil slutte med at meddele, at eventuelle "rykkere", der kun omhandler nr. 3s forsinkelse, vil blive betragtet som besvaret i disse linier.

Men - undskyld alligevel.

Holtrup

