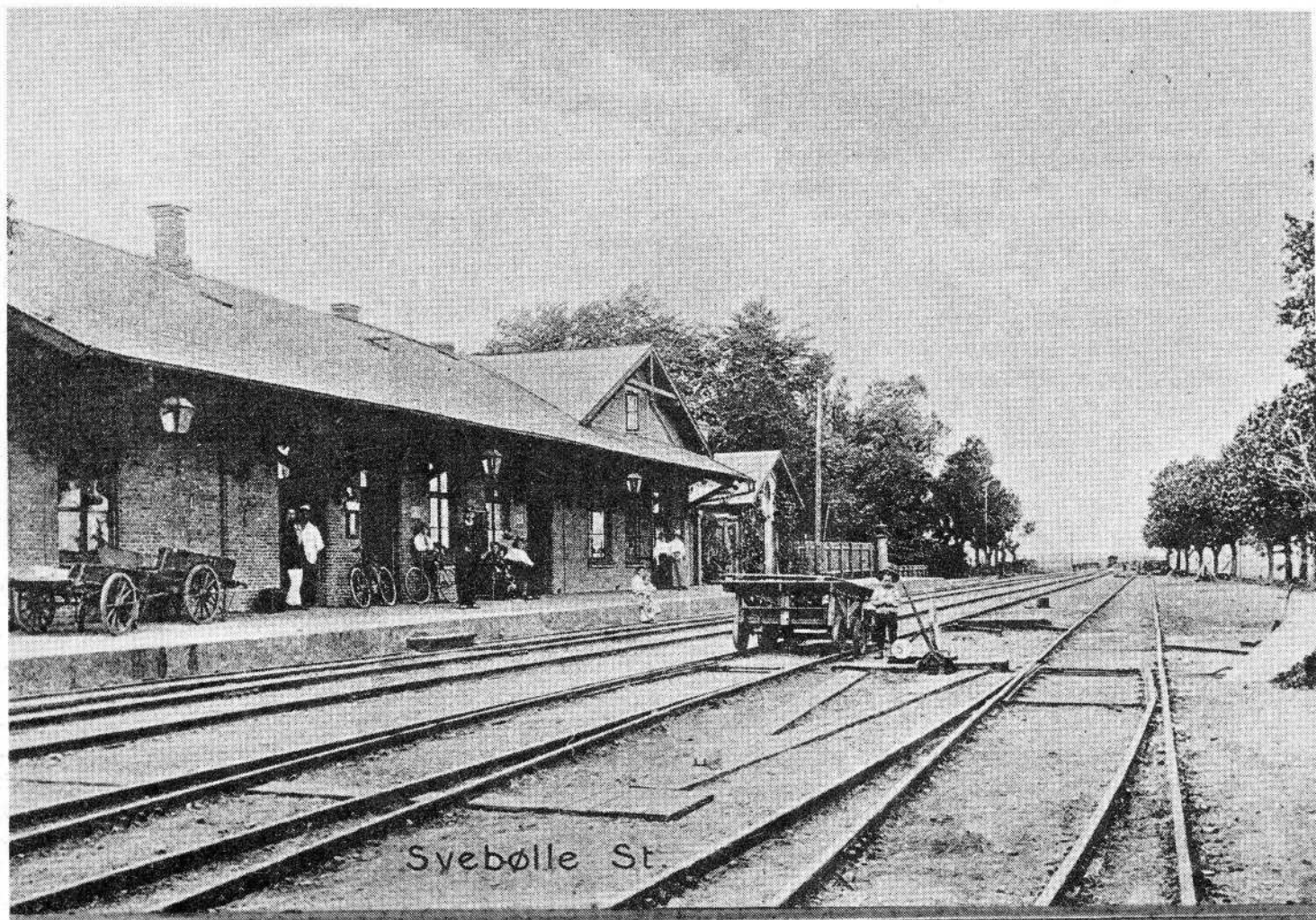
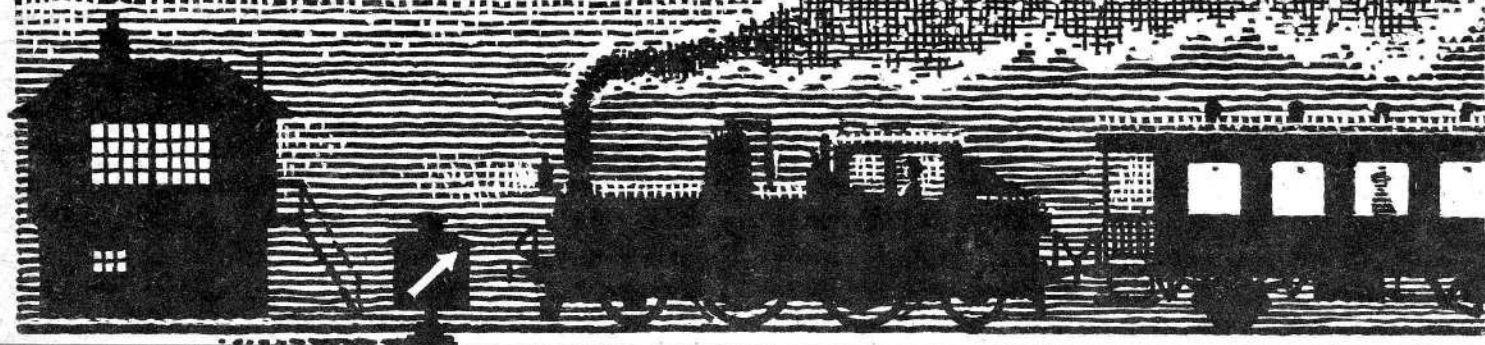


SIGNALPOSTEN



10 ÅRG
1974

NR
OKT 5

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Trods mange genvordigheder for redaktøren ser det nu ud til, at dette nummer kommer næsten "rettidigt" på gaden, omend De måske ved første berøring tror, at der mangler noget.

Det gør der ikke! Nummeret svarer til 48 sider, hvilket egentlig er meget pænt, men selvfølgelig 32 sider mindre end de to forrige numre - og grunden? Ja, De har jo hørt det før, men det skyldes bl.a. en helt enorm prisstigning på papir, som gav mig et stort chock da jeg skulle betale nr. 4. Siden november 1973, hvor forholdene var nogenlunde normale, er papirprisen steget en bagatel af 75% - og så er det jo en ringe trøst, at det stiger mere endnu!

Portoforhøjelsen hørte De om sidste gang, men MOMSen blev da heldigvis ikke forhøjet ved gyseren på Christiansborg den 20. september.

Færgeartiklerien bliver ikke afsluttet helt så hurtigt som redaktøren troede. Forfatteren meddeler nemlig, at han har stof til fire numre i 11. årgang, så mine "bange anelser" må vente til 12. årgangs planlægning.

En billedtekstrettelse: Side 164: P 912 ankommer ikke til Korsør, men til Gedser! Tak til de ca. 40 læsere, der har protesteret mod den forkerte tekst.

Også en tak for de mange tilkendegivelser om 6/4 numre pr. år. Der var som ventet et stort flertal for, at redaktøren må gøre som han vil, blot han stadig udsender mindst 6 og helst 8 numre pr. år. Hvad der vil ske ved jeg ikke endnu. Løsningen bliver måske stærkt varierende sidetal, hvorved stigningen i portoudgiften bliver nedsat noget.

Men trods besparelser her og der, så løber inflationen videre, og udgiftssiden i regnskabet kan ikke holde trit med indtægterne - undskyld, det er da vist omvendt? - under den forudsætning, at en årgang af SIGNALPOSTEN skal være på ca. 400 sider, og det synes jeg, den bør være.

Jeg har forsøgt at opstille et budget baseret på de senest gældende priser og på en seksnumret årgang med ialt 400 sider, forsendt til 900 (redaktøren er skam superoptimist!) abonnenter.

Herefter skal der bruges til	
Reproduktion	11.000 kr.
Papir og trykning	13.500 -
Kuverter og porto	6.000 -
Redaktionsmaterialer, fotoarbejde, adresse- kartotek og 100 andre ting	5.500 - eller ialt
danske kroner	36.000 excl. MOMS

og herefter må resultatet af dette simple regnestykke blive, at hver af de 900 abonnenter skal bidrage med kr. 40,- excl. MOMS eller kr. 46,- incl. den nævnte afgift, og det kundgøres herved, at netop kr. 46,- bliver abonnementsafgiften for 11. årgang, og at girokort på dette beløb vil være at finde i næste nummer, 10. årgang, nummer 6, der forventes at blive udsendt i løbet af de første dage af december måned 1974.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

10. ÅRGANG, NUMMER 5

OKTOBER 1974

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Motormateriellet: De danske dampmotorvogne		186
Danske jernbanefærger: M/F Ærø		191
Nedlagte baner: Skjern-Videbækbanen		198
En sporplan samt storbystationer		206
Fra sidegangen		208

Fotos fra Jernbanemuseets gemmer:

Forsiden: Svebølle station, postkort ca. 1909

Bagsiden, øverst: Skjern station, postkort ca. 1908

Bagsiden, nederst: Skjern station, postkort ca. 1913

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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 udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august og oktober og primo december måned.

ABONNEMENTSPRIS for 10. årgang andrager kr. 40,- incl. moms og tilsendes frit i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning eller check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD
TYDELIG KILDEANGIVELSE

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DE DANSKE DAMPMOTORVOGNE

Rowan-dampvognene var kun én type blandt mange, der blomstrede frem i 1800-tallets sidste tiår og i begyndelsen af vort århundrede. Selve maskineriet var længe af nogenlunde almindelig lokomotiv-type, oftest med en eller to drivende aksler, hvorimod kedlerne var af mere varierende konstruktion, dels opretstående, dels liggende på langs eller tværs, nogle med almindeligt røgrørsarrangement, andre med forskellige former for vandrør og efterhånden også overhederelementer, iøvrigt længe før overhederen vandt indpas på de "rigtige" lokomotiver. I f.eks. Serpollets kedel fandtes slet intet vandrum, idet vandet først indpumpedes i de stærkt ophedede kedelrør, når kedlen skulle afgive damp.

Selve køretøjet kunne være af den stive type, der kun havde én sammenhængende vognkasse og ramme, eller det kunne være af den leddelte type, hvor maskinen havde sin egen vognkasse og ramme, hvorpå forenden af vogn delen hvilede på en drejetap, så maskin- og vogn del let skiltes ad ved reparationer. De "stiveste" vogne havde 2-3 aksler og maskinen var monteret direkte på lokomotiv-maner på den fælles undervogn. Nogle vogne havde maskine og transmission (gear!) ophængt på drivakslen og fjedrende forbundet med vognrammen på lignende måde, som det kendes fra de elektriske banemotorer, men så er vi inde på de mere avancerede 2. eller 3. generations-dampvogne, som vi senere skal komme tilbage til. De lidt større vogne havde maskineriet anbragt på en bogie, mens kedlen enten kunne stå på samme bogie eller være anbragt oppe i vognkassen og forbundet med maskinen ved leddelte damprør. Kedlen kunne i enkelte tilfælde være anbragt "i fri luft", men plejede at være indesluttet i vognkassen, der så havde førerrum allerførrest. Førerrum i den modsatte ende var almindeligt, specielt i Storbritannien, hvor dampvognene også plejede at være meget lange og ikke just egnede for mindre drejeskiver! Led-

vognene kunne være udført med maskindelen "nøgen" som et mini-damplokomotiv med sættevogn eller camoufleret i et ydre hylster i samme stil som vogn delen eller i det mindste med samme profil, men i en mere "teknisk" udførelse á la lokomotiv-førerhus med store sideudskæringer etc.

Selve motorvogns-ideen kunne volde konstruktørerne kvaler nok, fordi anvendelsesområdet var så snævert: Byggede man vogne med så store kedler og maskiner, at de kunne trække flere bivogne, hvis der blev brug for det, så blev de mere eller mindre til egentlige lokomotiver, og den økonomiske fordel ved den lette motorvogn var gået tabt, når vogne så det meste af tiden kørte solo med en unødvendig stor død vægt og et alt for stort mindsteforbrug af vand og brændstof. Derfor havde de fleste dampvogne nærmest underdimensioneret maskinanlæg og fungerede kun tilfredsstillende ved solokørsel. I tilfælde af ekstra trafikpres måtte man så indsætte flere dampvogne, køre ekstrature eller indsætte "rigtige" tog. Man var i virkeligheden tilbøjelig til at forlange det umulige af disse køretøjer og/eller deres konstruktører. Man kan ikke både drive sparsommeligheden til det yderste og så samtidig forlange et transportmiddel med samme fleksibilitet som de "overdimensionerede", almindelige lokomotiver og den dertil hørende rigelige og differentierede vognpark. Nogle dampvogns-konstruktører havde held til at ramme den gyldne middevej. Det kunne bedst lade sig gøre ved de store jernbaneselskaber, der både havde et bredt spektrum af transportopgaver og et rigt varieret rullende materiel, hvorfra reserver kunne hentes frem i påkommende tilfælde. Et hjemligt tilfælde, der ligner dette: Maribo-Torrig banen, der hele sit liv kun havde to svage motorvogne, men som altid kunne låne hos "Storebror", Lollandsbanen, når sværere transportopgaver forestod, på grund af det delvise driftsfællesskab mellem de to baner.

Selv om det var svært at dimensionere dampvognene sådan, at de var mere lønsomme

end almindelige, lette tog, så havde disse køretøjer dog en anden, endnu mere besværlig ulempe: De elendige køreegenskaber og deres skadelige indvirkning på både spor, vogn og publikum!

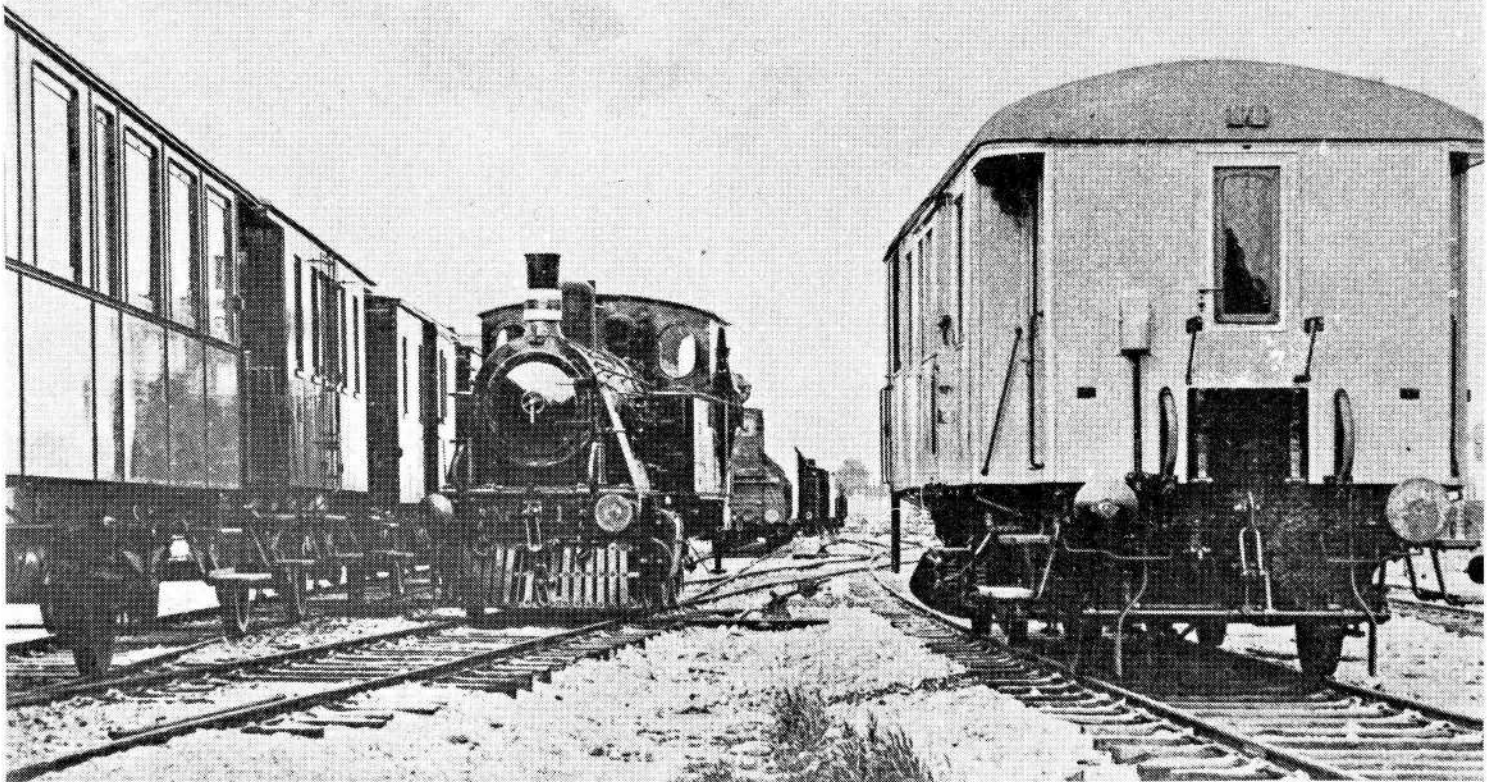
Damplokomotiver med udvendigt gangtøj og kort akselafstand er kendt for en ubehagelig, vrikkende, stødende og slingrende gang i sporet, specielt når de ikke er forsynet med tender og værst ved solokørsel. Dampvognenes maskinbogier var netop sådanne uroligt løbende loko, og hvordan man end ophængte vognkassen via fjedre, pendulstænger og andet godt, så var dampvognen ikke noget behageligt opholdssted under kørslen. Ledvognene var normalt de værste, idet vogn delen her ikke var ophængt nær maskindelens RELATIVT rolige tyngdepunkt, som tilfældet var ved de stive vogne, men netop nær maskindelens bagende, der "logrede" i alle retninger under påvirkning af de ikke afbalancerbare maskindeles påvirkning. De allerstiveste vogne var egentlig dem, der løb mest roligt i sporet på grund af deres store inertimoment, men til gengæld led de af flere irriterende rystelser, fordi der normalt ingen affjedring var mellem maskineri og vognkasse, og

passagererne fik til dels at føle, hvordan det var at være lokomotiv-personale. Det blev kun værre af, at vognene normalt kørte solo. I et tog er de enkelte vogne med til at dæmpe de værste slingrebøvelser og stød fra lokomotivet ved hjælp af deres puffere og koblinger. Rush siger i sin bog "British Steam Railcars", at det var let at se, at publikum reagerede mod dampvognenes "barske" kørsel, for så snart der ankom en dampvogn med bivogn, styrede folk lige mod denne og fyldte den til bristepunktet, så kun de bageste i rækken måtte entre "spøgelsestoget", hvor man måtte holde godt fast på hat og briller!

Den rå og ubehagelige kørsel skyldtes hovedsagelig den konventionelle, primitive maskinkonstruktion, der var "slugt råt" fra damplokomotivet, hvor de to adskilte dampmaskiner var anbragt med ca. 2 meters indbyrdes afstand og yderligere faseforskudt 90° for at undgå dødpunkterne. Det gav et let tilgængeligt og enkelt maskineri - og dårlige køreegenskaber!

Denne konstruktion forblev længe den mest almindelige ved dampvognene, selv om visse forsøg blev gjort for at afbøde lidt af ulemperne, bl.a. ved at man forsynede maskinbogie

Rudkjøbing Langelandsbanen.



med 2 cylindre i hver side og lod stemplerne arbejde i modfase, d.v.s. med krumtappene forskudt 180°.

Sideløbende med de svære dampmaskiner til skibsbrug, til stationære anlæg og til jernbanedriften udvikledes efterhånden også lette dampmaskiner, tildels i konkurrence med forbrændingsmotorerne, der allerede så småt begyndte at dukke op i 1880erne og 1890erne. Mindre, transportable dampmaskiner anvendtes f.eks. i kørekraner, lokomobiler, gravemaskiner, traktorer, vejtrømler, mejetærskere etc., - og landevejskøretøjer ikke at forglemme.

Storbritannien var specielt dampplastbilernes land på grund af de billige kul, og så sent som i 1948 har jeg selv set indtil flere damp-lastvogne futte rundt i gaderne i Glasgow. Men også i Frankrig skete der sidst i 1800-tallet en kraftig udvikling i dampanlæg til landevejskøretøjer, og specielt herfra bredte disse konstruktioner (Serpellet, Dion-Bouton, Purrey m. fl.) sig til jernbanekøretøjerne. Ikke mindst i Østrig-Ungarn florerede dampvognene, men de var meget ofte udstyret med franske kedelanlæg, og ikke sjældent med franske "gearede dampmotorer", evt. licensbyggede i såvel Østrig som Ungarn. Dampmotorerne var små, kompakte enheder, der ikke var fri for at ligne hvad vi i dag forstår ved motorer: 2 eller flere cylindre var samlet i en motorblok, hvor de trak på en fælles krumtapaksel. I nogle tilfælde benyttedes også kompond-systemet. Da maskinerne var kompakte og havde relativt små, bevægede masser, koncentreret nær tyngdepunktet, blev de skadelige inertimomenter små, og det var let nogenlunde at afbalancere de bevægelige dele. Maskinerne var tillige ret hurtigtgående, så deres egensvingninger ikke kom i resonans med farlige slingretilbøjeligheder for hele vognen. De hurtige motoromdrejninger gearedes så ned ved hjælp af tandhjul og/eller rullekæder, der gav et ret jævnt træk på drivhjulene, så disse vogne stod godt fast ved start. Det var først på kontinentet man tog disse gearvogne i anvendelse, mens man i England forholdt sig skeptisk afventende, indtil Sentinel i 1923 og de følgende år med ikke ringe held tog ideen op og byggede et stort antal gearede dampvogne, der kom til at betegne den endelige afslutning på dampvognenes æra, da man i 1930-erne kæmpede et allerede tabt slag mod de fremstormende benzin- og dieselmotorer, bl.a.

fordi de udnyttede brændstoffet så overmåde meget bedre.

Dampmotorvognene var i forhold til de traditionelle "simple" dampvogne med lokomaskineri, behagelige at køre med, og de var gode ved sporet. De stod godt fast ved start, og deres brændselsøkonomi var bedre end de almindelige damplokos. Maskinanlæggene var relativt lette, men de fleste var alt for komplicerede og besværlige at vedligeholde og rense og ikke driftssikre nok, og det kunne nemt mere end opveje fordelene ved det lave brændselsforbrug og den billigere énmandsbetjening. Disse sidste bemærkninger gælder kun i mindre grad Sentinel-vognene, men herom senere.

Her i Danmark dukkede dampmotorvognene først op i 1911, idet Langelandsbanen foruden de almindelige loko anskaffede en vogn efter det franske system "Purrey", bygget af den svenske vognfabrik Arlöf, men udstyret med maskin- og kedelanlæg fra Frankrig. Vognen, der i forvejen opreklameredes som Danmarks første motorvogn på skinner, litreredes M 1, og man stillede store forventninger til den. Den skulle specielt fremføre rene persontog på Langeland, mens de almindelige damplokomotiver skulle tage sig af de blandede tog og rene godstog.

Da alle tog i begyndelsen førte både II og III kl. måtte M 1 altid i det mindste medføre en B-vogn (16 pladser på II og 30 på III kl.), måske oftest en B plus en C-vogn (16 på II plus 80 på III kl.) eller højst 1 A plus 2 C-vogne (32 på II plus 100 på III kl.) eller 1 B plus 2 C (16 på II plus 130 på III kl.). Hvis M 1's pakrum forsynedes med bænke, kunne yderligere medføres 30 passagerer på III kl., altså højst 176 passagerer med dampmotortog, men så var M 1 også belastet til grænsen for sin ydeevne, og det holdt den ikke til ret længe.

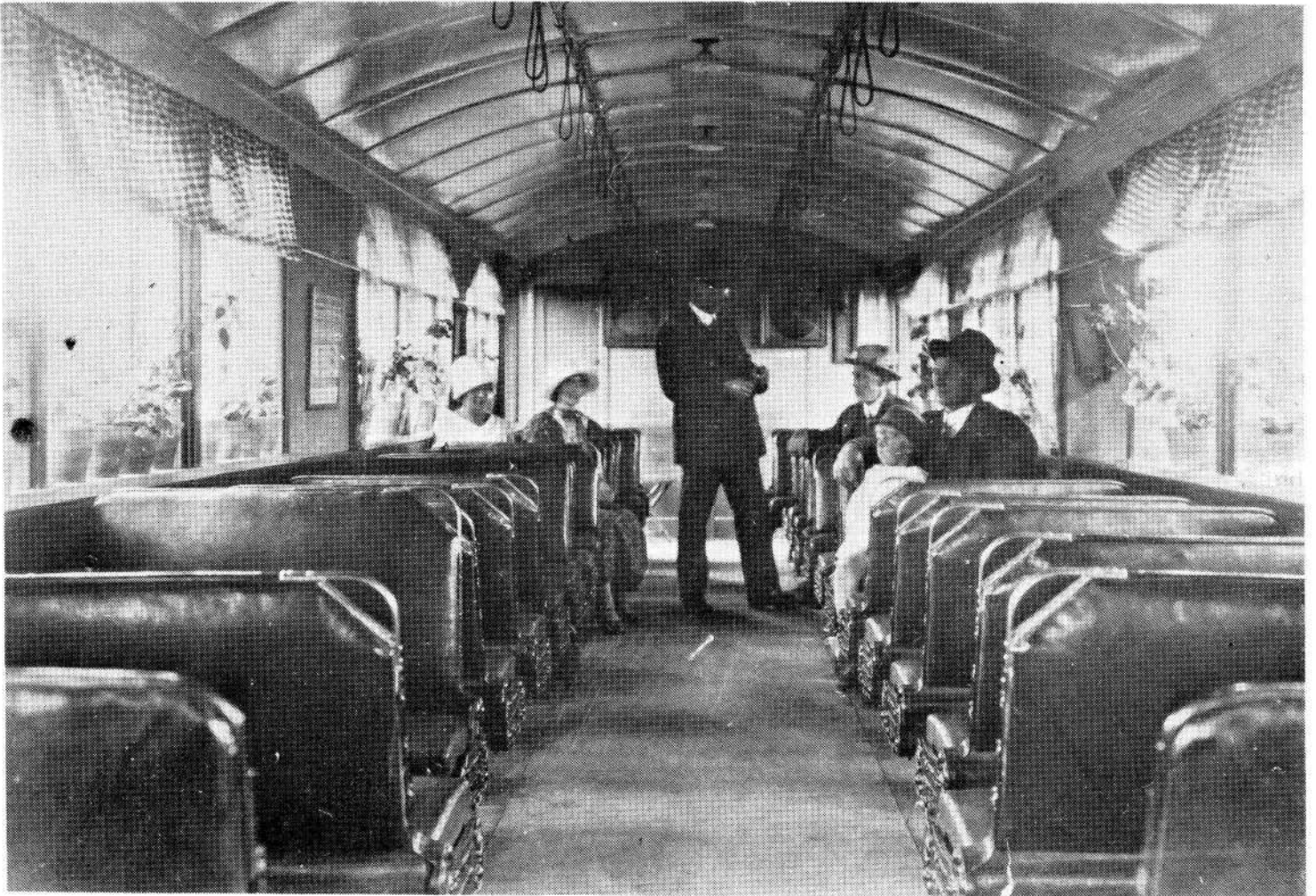
En nærmere beskrivelse af vognen og dens maskine og kedel fandtes i SIGNALPOSTEN nr. 6/1972 og skal ikke gentages her. Vi vil dog lige gentage tegningen, i hvis ledsagetekst nævnes vognens væsentligste træk. Den var meget avanceret for sin tid, men konstruktionen var ikke kommet ud over diverse børnesygdomme. Man havde bl.a. ikke fået udviklet pakninger og smøremidler, der var tilstrækkeligt modstandsdygtige over for den høje damp-temperatur (overhedning op til 450°C), og så krævede kedlen BLØDT vand, en vare, man slet ikke kunne skaffe på Langeland. Vognen gik

godt og trak godt i begyndelsen, den svarede vel nærmest til DSBs MC II 651-55 i ydeevne, men den sløjede meget hurtigt af og kørte kun godt 41.000 km, inden den blev opgivet på grund af endeløse værkstedsophold. Det var kun 1/4 af, hvad GDS' vogne klarede, så det må siges at have været en skandale. Det var intet under, at Langelandsbanens driftsbestyrer kraftigt frarådede andre baner at anskaffe Purrey-vogne!!

I årene lige efter 1910-12 byggedes der kun meget få nye dampvogne, og mange af de allerede byggede udrangeredes hurtigt på grund af en eller flere af de tidligere nævnte ulemper. Samtidig eksperimenteredes i mange lande med andre driftsformer, først og fremmest med køretøjer med forbrændingsmotor og diverse former for transmission, eller med rene elektriske loko og vogne. Der forekom sågar damploko med elektrisk transmission! De svenske statsbaner havde allerede i 1912 en serie diesel-elektriske personvogne i drift, og man troede ikke så meget på nogen fremtid for dampvognene.

Hos The Sentinel Waggon Works i Schrewsbury byggede man imidlertid stadig damp-lastbiler, og i 1923 indledtes et samarbejde med vognfabrikken Cammell Laird & Co., Nottingham om produktion af en let, gearet dampvogn til den smalsporede Jersey Railway. Denne vogn blev forbillende for et stort antal Sentinel-Cammell-vogne, der fremstilledes gennem de følgende år. Til forskellige britiske baner leveredes 1923-33 110 vogne, heraf alene 80 stk. til LNER (London & North Eastern Railway). Desuden leveredes mange vogne til andre lande, og efter 1933 leveredes stadig til lande uden for GB. Den sidste leverance på 2 vogne gik til Nigeria så sent som 1953!

Her i Danmark var man meget hurtig med at prøve Sentinels nye dampmotorvogne, idet HHGB (Hornbækbanen) allerede i 1924 anskaffede en Sentinelvogn, der iflg. DJK 16 (bogen om HHGB) kun var nr. 4 i fabrikationsrækken. Oh letsind! HHGBs vogn havde da også stor lighed med Jersey-banens vogne, der dog var smallere, da de var bygget til 1067 mm spor.



Fra samtidige brochurer haves en del tekniske data, andre er taget fra tidligere nævnte bog af Rush (om britiske dampvogne). Endelig fik jeg en kontrol fra et helt uventet sted: A. Horn's lille bog: "Dampftriebwagen und Gepäcklokomotiven in Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei und Jugoslawien". ČSD, de Czekiske statsbaner, anskaffede nemlig i 1926 forsøgsvis en vogn, ČSD M 220, der som vanddråbe nr. 2 lignede HHGBs vogn. M 220 var bygget i 1926 på Sentinel-licens hos Skoda, og Horn angiver forskellige tekniske data for denne vogn.

HHGBs dampvogn havde vinduer efter den normale Sentinel-standard: 4 fag af 7 fods længde, hvert med 2 faste vinduer, hvorover var anbragt smalle, indadgående trækruder, hængslede i underkanten. Alle yderdøre var skydedøre. Passagerafdelingen udgjorde ét, stort rum med 2 plus 2 pladser i bredden på læderbetrukne, vendbare sofaer. Under loftet over den meget brede midtergang var anbragt et par langsgående rør med talrige stropper til de stående passagerer. Og der kunne stå mange i den brede gang. Det påstås, at der engang har været stuvet 140 rejsende ind i vognen, selv om HHGB normalt regnede med, at den kunne rumme 85 passagerer ...

Vognen var den første stål-personvogn i Danmark. Kassen var bygget i ét med underrammen til en selvbærende konstruktion af profiljern og pånittede stålplader. Også taget var af plade, men indvendig var vognen beklædt med poleret træ. HHGBs vogn havde, ligesom Jersey-vognene, et trapezformet sprængværk under vognen i dennes midterplan, men de senere Sentinel-vogne havde ikke denne afstivning, da de var stive nok i sig selv.

Vognen var af den leddelte type. En ganske kort harmonika forbandt de to vogndelev, og den var anbragt helt ude i flugt med vognsiderne, sammenlign lyntogene!

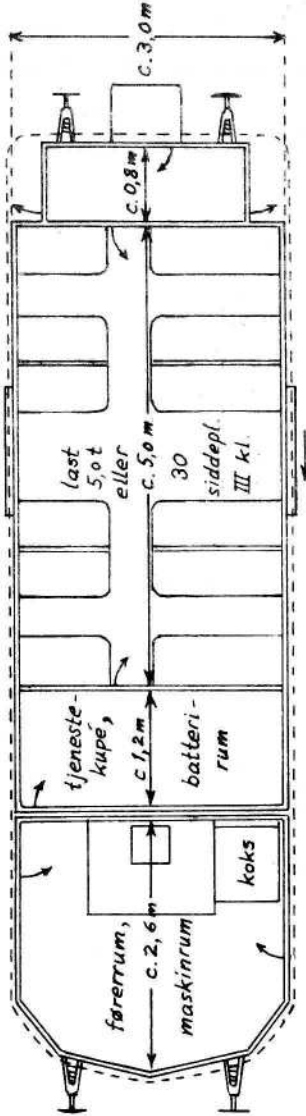
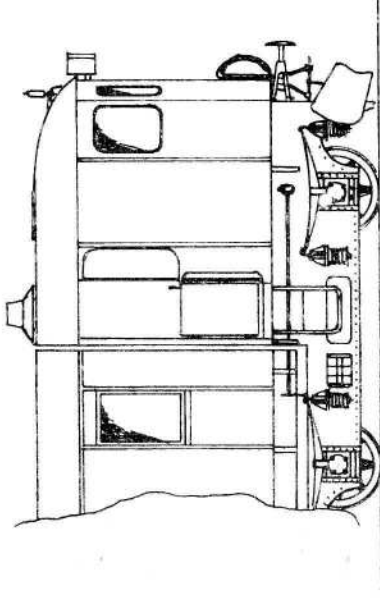
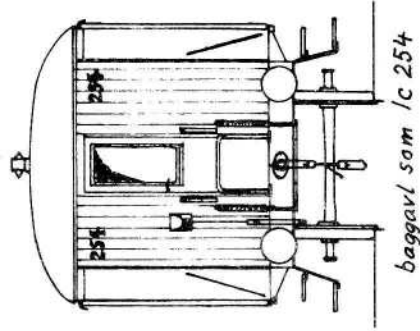
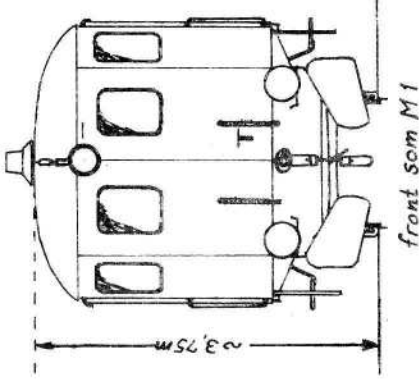
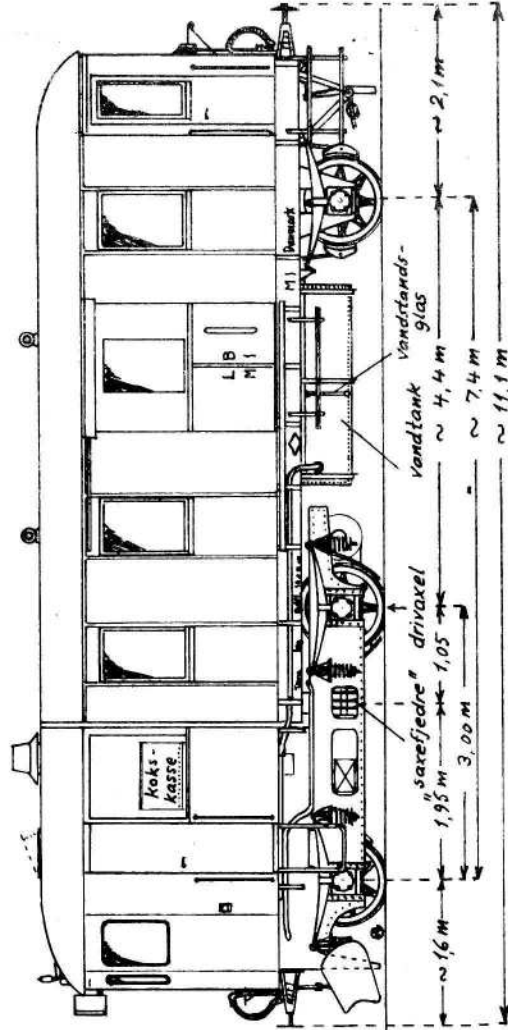
Kedlen var en opretstående vandrørskedel af en type, der siden 1906 var anvendt i Sentinels damp-lastbiler. Den bestod af to "skaller" hver rullet sammen af en enkelt plade med svejst samling, den ydre dog suppleret med en pånittede laske. Man troede ikke helt på svejseringen dengang. Den indre skal var tilspidset opefter, så den med samt sin bundflange kunne puttes nedefra og op i den ydre skal, hvorefter de to dele boltedes sammen ved deres flanger og således var let adskillelige for rensning. Den indre skal var forsynet med en serie coak-

siale "rynker" eller bølger, hvorfra der udgik 3 grupper små vandrør, der spiralagtigt indhyllede den centrale brændselsskakt, hvorigennem brændslet tilførtes fra oven. Forneden fandtes en todelt støbejernsrist, hvis ene halvdel var hængslet og kunne klappes ned for rensning. Øverst i kedlen sad 2 spiralformede overhederrør. I dampafgangsrøret var anbragt en ventil, hvormed føreren kunne lede en del af spilledampen direkte ud i det frie for at dæmpe trækken i fyret, ligesom ventilen automatisk blæste af, hvis dampslagene blev for kraftige og truede med at ekspedere hele fyret op gennem skorstenen. Kedlen havde 2 injektorer og en to-trins fødepumpe, drevet fra krumtapakslen. Vandet til fødepumpen passerede en fødevandsforvarmer, hvor spilledampen opvarmede vandet til nær kogepunktet, mens injektorerne tog vandet direkte fra forrådstanken. Kul- og vandforrådet opbevarede midt i maskinrummet oven på maskineriet.

Maskinen var en 2-cylindret højtryksmaskine. Den trak på en mellemaksel, hvorfra to kædetræk overførte rotationen til maskindelens aksler. Maskinen havde ventilstyring á la forbrændingsmotor, og løfteventilerne blev trukket af en knastaksel. Den kunne forskydes på langs i sine lejer og derved sætte forskellige knast-sæt i virksomhed, svarende til 27, 45 og 70% fyldning foruden et sæt, der holdt alle ventiler åbne, så maskinen kunne løbe uhæmmet under afspærring, altså et arrangement svarende til almindelige lokomotivers omløbsventiler.

Drivakslernes ophæng var noget usædvanligt for et jernbanekøretøj, måske påvirket af fabrikkens lastbil-praksis, med to kædetræk fra differentiale til baghjul. Dampvognens drivaksel var ophængt i traditionelle bladfyjere, der hang i normale fjederstropper, men der var INGEN akselgafler! Akselkasserne styredes i stedet i vognens længderetning af stilbare svingarme, trykstænger, der stort set havde samme retning som kædetrækket til den pågældende aksel og derved sikrede en praktisk talt konstant kædespænding under fjederbevægelserne, ligesom de samtidig fungerede som kædestrammere. På grund af armenes skrå stilling bevirkede en krængning af vognen, at akselafstanden blev størst i den mest belastede side, så med lidt held kunne det afstedkomme en radial indstilling af akslerne ved en passende hastighed!

Langlandsbanens M1



LB M1, dampmotorvogn type (1A)1. Bygget af Arlöf 1911 med fransk maskine og kedel (Purrey). Målestok c. 1:87.

4 cyl. tandem-compound maskine;
 vandrørskedel, tryk max. 24 at; overhedning til max. 450°C;
 stokerfyring med koks (enmandsbetjent);
 effekt max. 150 hk ved 550 omdr./min;
 bygget som motor- og sættervogn;

2 kedetræk motor- drivaxel;
 udtagelige bænke, 2+3 pl. på tværs;
 som godsvogn: last 5 t, 14,5 m²,
 som bænkevogn: 30 pl. III klasse.
 l.o.p. c. 11 m, total højde c. 7,4 m,
 eller → 5,4 + 2,0/0 (T = 3,0) m ←

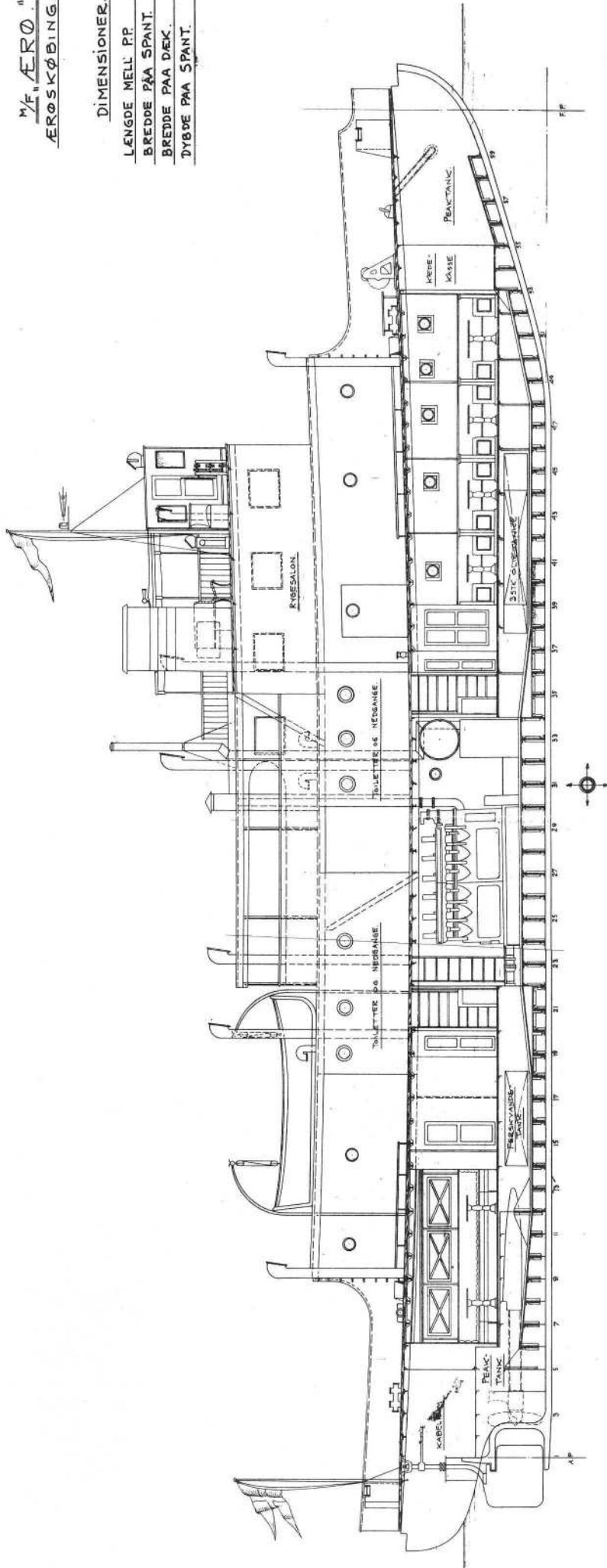
Henstillet 1915, udrang. 1916,
 omb. 1918 til 2-axlet pakvogn E 43,
 1933 godsvogn LC 254; oph. 1954.
 Tegnet ud fra hovedmål + fotos og i ana-
 logi med den svenske slægtning, MHJ's
 ångvagn no. 1.

Oktober '72 Rikjæa.

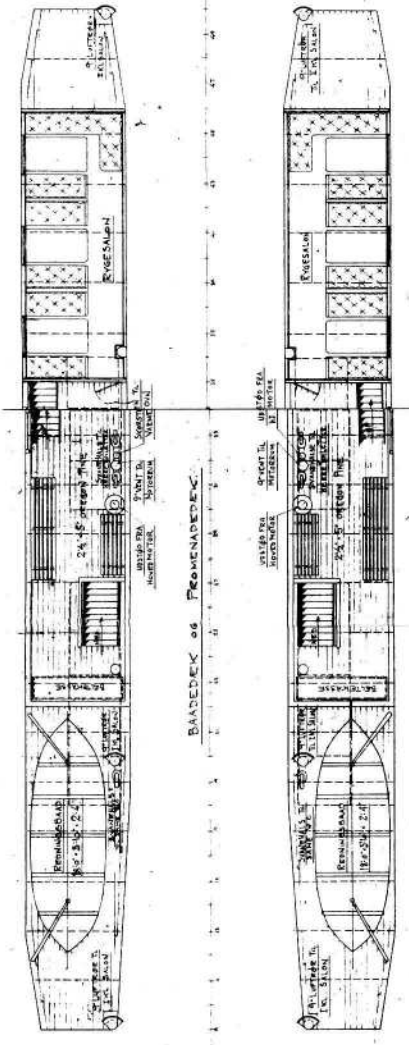
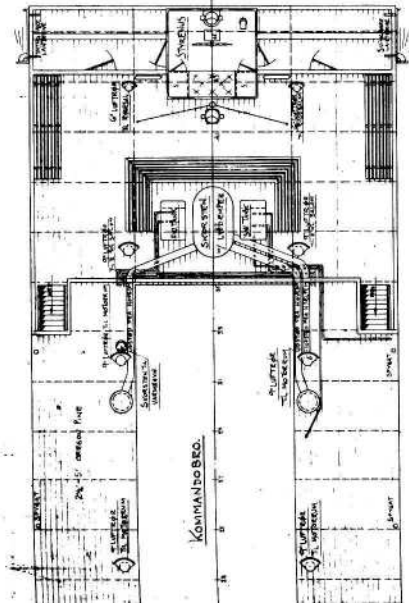
M/F. ERØ
ÆRSKØBING.

DIMENSIONER.

LÆNGDE MELL. PP.	115'-0"
BREDDEN PÅ SPANT.	26'-0"
BREDDEN PÅ DÆK.	28'-0"
DYBDE PÅ SPANT.	10'-9"

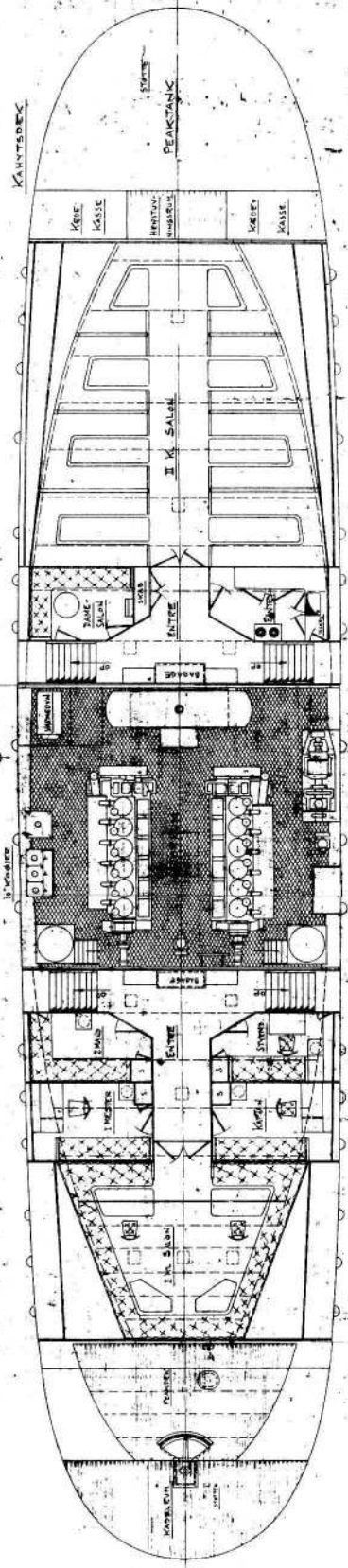
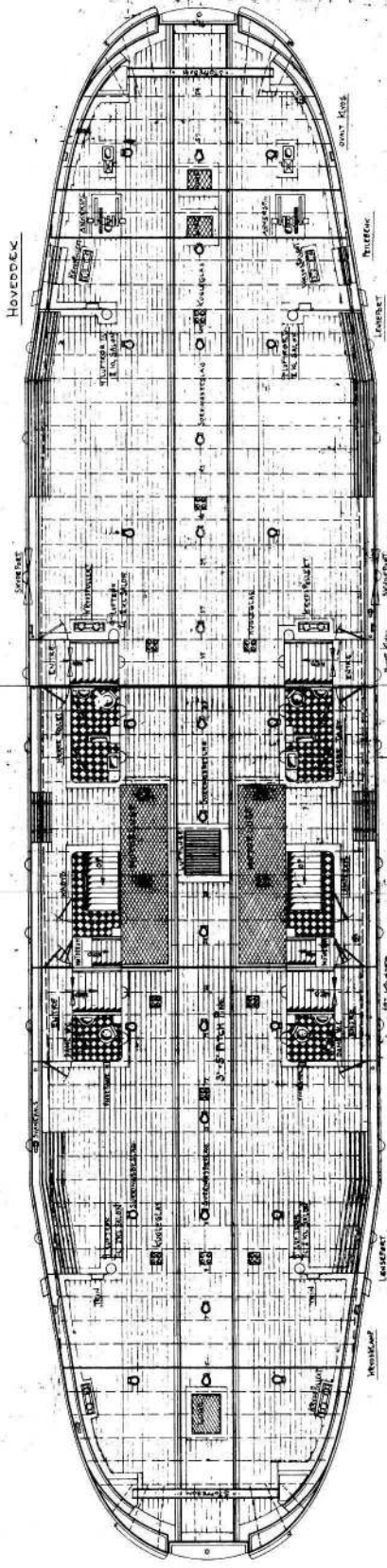


A/S. SVENDBORG SKIBSVÆRFT.

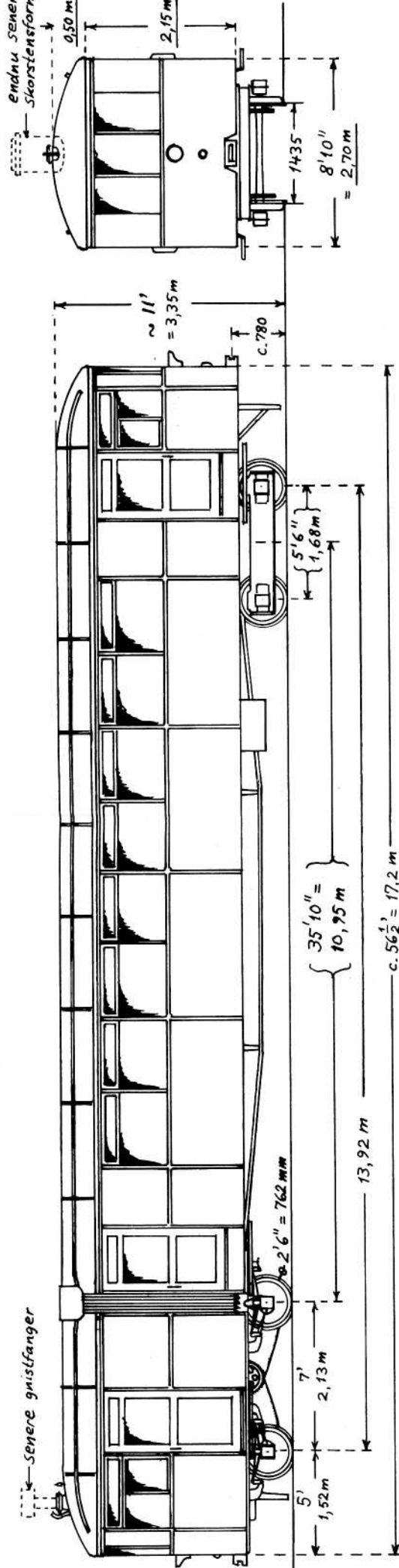


M/F "ERØ"
 AERØSKØBING

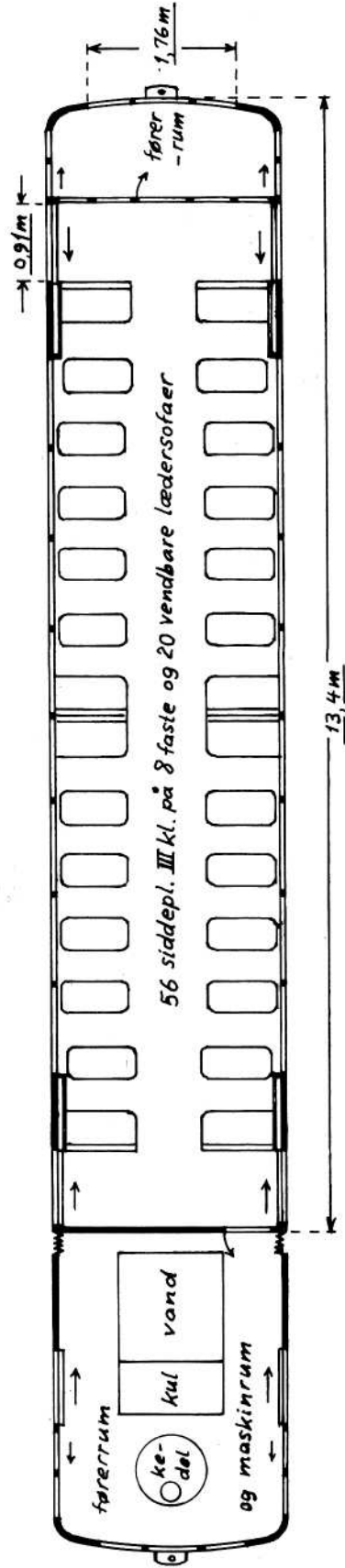
DIMENSIONER:
 LÆNGDE PAA SPANT 115'0"
 BREDE PAA SPANT 28'0"
 BREDE PAA DEK 28'0"
 DYBDE PAA SPANT 10'3"



M/S SVENDBORG SKIBSVERFT



HHGB
 ulitreret
 gearret dampvogn
 Sentinel-Cammell
 1924
 hjulstilling B'2'
 Målestok 1:87



Rekonstruktion efter fotos, brochurer samt opmåling af passagerdelen, der endnu ligger som glasveranda i Helsingør maj 1974. A. Alkjær

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

Jernbanefærger tilhørende private trafikskaber (2. del).

DAMPSKIBSSELSKABET ÆRØ A/S,

M/F ÆRØ

Langt op i forrige århundrede foregik al sejlads til og fra Ærø med sejlbåd, hvilket efterhånden af øens beboere følte mere og mere utilfredsstillende. Det var derfor en forbedring, da der i 1866 blev etableret en dampskibs-rute mellem Svendborg, Rudkøbing og Marstal med det nybyggede dampskib ROLF, men for beboerne i Ærøskøbing og Ærøs vestlige del var fremskridtet kun begrænset, da rejsen til Fyn ad den nye rute var både dyr og besværlig. Hertil kom, at det nye dampskib ikke var helt pålideligt, hvilket fik til følge, at sejladsen af og til måtte indstilles.

Indbyggerne i Ærøskøbing var således mere interesseret i åbningen af en direkte rute mellem Ærøskøbing og Svendborg, og i 1874 opstod muligheden for at virkeliggøre denne tanke. Postvæsnet havde hidtil ladet posten befordre over Marstal, men grundet sejladsens usikkerhed, var man nu også blevet interesseret i at oprette en direkte forbindelse, og derved var en vigtig forudsætning for dannelsen af et nyt dampskibsselskab til besejling af den nye rute tilvejebragt, idet befordringen af posten jo hvert år ville give en fast og sikker indtægt.

Den 6. maj 1874 stiftedes Dampskibsselskabet ÆRØ A/S med en aktiekapital på 25.000 Rdl., der udelukkende blev tegnet på øen. Selskabet bestilte straks en ny damper hos skibsbygmester N.F. Hansen, Skibhusene ved Odense, til levering snarest muligt, men afleveringen blev en del forsinket, og først den 9. oktober 1875 ankom S/S ÆRØ, som det nye skib blev navngivet, for første gang til Ærøskøbing. Her blev både det og selskabets nyopførte ekspeditionsbygning taget i øjesyn af såvel aktionærer som byens øvrige indbyggere, hvorefter

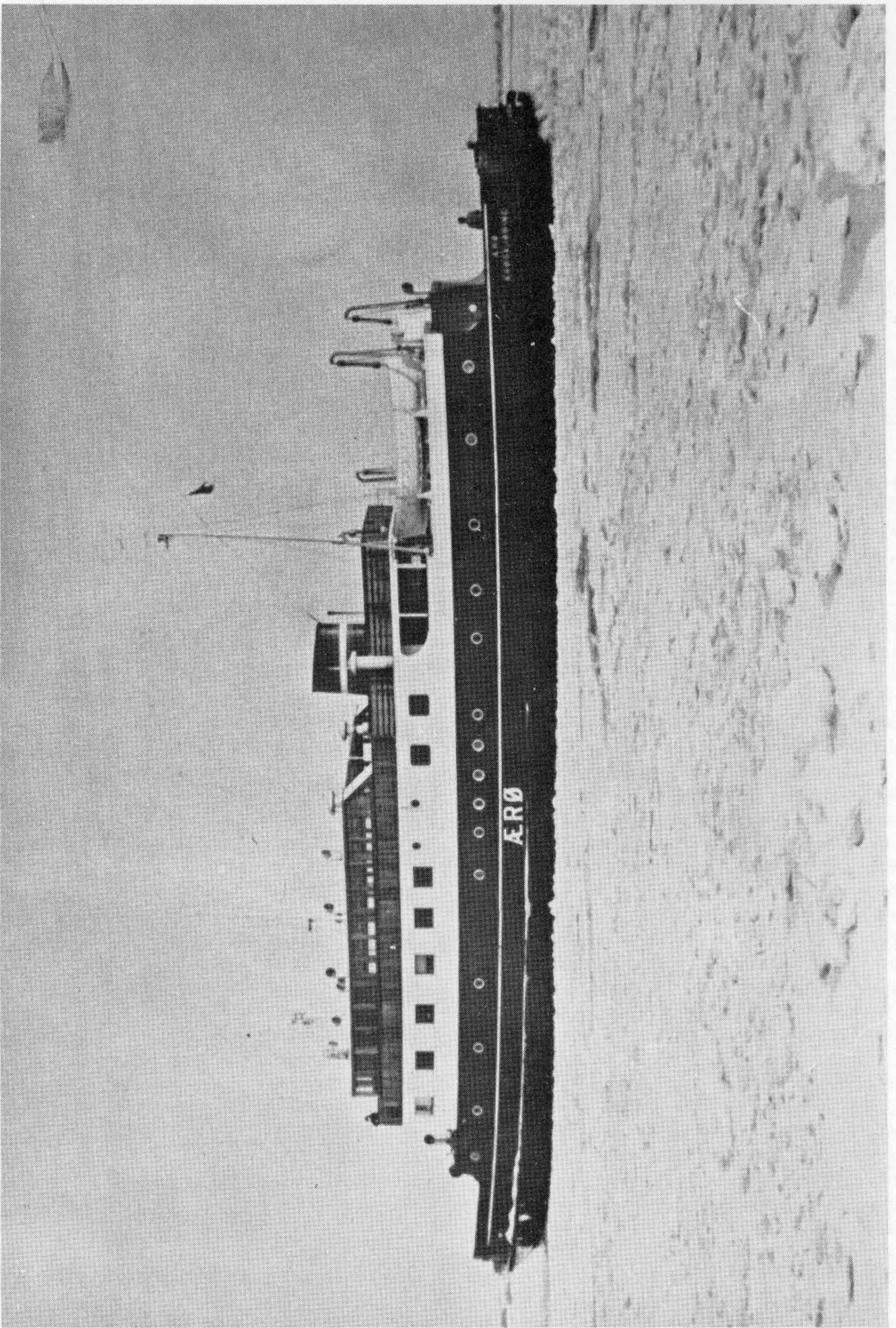
den daglige sejlads mellem Ærøskøbing og Svendborg påbegyndtes den 16. november 1875.

S/S ÆRØ, der var et lille slankt træskib med meget beskedne bekvemmeligheder for passagerer og besætning, forblev i selskabets tjeneste helt til 1935, men allerede i 1899 var en større damper dog blevet anskaffet, og også denne fik navnet ÆRØ (senere omdøbt til ÆRØSKJØBING). Endnu en damper, S/S RISE, blev bygget til selskabet i 1925, denne sidste kunne medtage 3 biler på fordækket, hvilket blev anset for tilstrækkeligt mange år frem i tiden.

Dette blev imidlertid ikke tilfældet, trafikken steg hurtigere end ventet, og i 1930 blev der derfor skrevet kontrakt med Svendborg Skibsværft om levering af en ny motorfærge til overførsel af såvel passagerer som automobiler og jernbanevogne. At færgen også skulle kunne medtage jernbanevogne skyldtes, at der blandt øens landmænd havde vist sig interesse for sukkerroedyrkning, og ved at kunne overføre jernbanevogne til Ærøskøbing kunne roeaf-faldet sendes tilbage til øen til foderbrug, hvorved der kunne opnås fuldt udbytte af sukkerroedyrkingen. Desuden kunne naturligvis også andre vognladningsvise forsendelser overføres til øen, der ganske vist som bekendt aldrig har haft nogen jernbaner, hvorfor det samtidig med anskaffelsen af jernbanefærgen blev nødvendigt at lægge jernbanespor på havnen i Ærøskøbing i forbindelse med færgelejet.

Beslutningen om anskaffelsen af den nye jernbanefærge blev taget på en ekstraordinær generalforsamling i Dampskibsselskabet ÆRØ den 28. august 1930, og allerede i juni måned det følgende år kunne Svendborg Skibsværft aflevere færgen til rederiet. M/F ÆRØ, som den nye færge blev navngivet, blev bygget som et dobbeltskruet skib af stål, og havde følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 119,7' (150,3')
(47,0 m),
Største bredde på spant: 26,0' (7,94 m),



Største bredde over fenderlisten: 29,1'

Dybgang, middel med last: 10,1'

Effektiv sporlængde: 47,0 m

Bruttoregistertonnage: 241 t (292 t)

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. direkte gangskiftelige 6-cylindrede 4-takts Holeby dieselmotorer. Cylinderdiameter 280 mm, slaglængde 450 mm.

Max. omdr. pr. minut: 250

Samlet max. hestekraft: 490 ihk

Hjælpe-motorer: 1 stk. 2-cylindret Bukh-dieselmotor. Ca. 1948/49 blev installeret 1 stk. brugt 1-cylindret Holeby-dieselmotor (supplementsmotor). 1951 blev den oprindelige 2-cylindrede Bukh-dieselmotor udskiftet med en ny 2-cylindret dieselmotor på 24 ihk af samme fabrikat, der i 1962/63 blev udvekslet med en 3-cylindret dieselmotor på 36 ihk også af Bukhs fabrikat.

Max. fart: 10,5 knob.

Overførselskapacitet: 4 jernbanevogne af de på de daværende Sydfyenske Jernbaner almindeligt anvendte godsvogne (evt. 3 godsvogne plus 1 stor bil foran) eller 20 personbiler samt 400 passagerer (5 godsvogne, 30 personbiler og 600 passagerer).

Byggeår: 1931.

NB: Tallene i () gælder for forholdene efter forlængelsen i 1951.

M/F ÆRØ blev som nævnt bygget som post-, jernbane- og bilfærge til ruten Svendborg-Ærøskøbing, men samtidig også således, at den kunne fungere som lokal isbryder. Derfor fik færgen en stærkt underløben forstævn og linier, der skulle gøre den mere egnet til dette brug, ligesom skroget iøvrigt blev isforstærket.

Indretningen af den nye færge var således, at der på kahytsdækket under vogndækket helt i færgens forende blev indrettet en salon for II kl. rejsende. Salonen, der optog hele skibets bredde, blev udstyret med faste sofaer og borde (efter kupeprincippet) udført af lys Eg. Gulve og borde blev belagt med ensfarvet linoleum, medens hynderne på sofaerne blev betrukket med amerikansk læder og stoppet med krølhår. Rummet blev langs skibssiderne og skotter beklædt med fyrretræsrustik, medens loftet, som var beklædt med krydsfinerplader, var hvidmalet.

Der var adgang til salonen fra en mindre entre, der via tværskibs kahytsnedgange i begge sider af færgen stod i forbindelse med vogndækket. Fra entreen var der endvidere adgang til en lille damesalon i bagbords side og et lille pantry i styrbords side.

Midtskibs fandtes motorrummet og i agterskibet apteringen for færgens besætning og I kl. rejsende. Adgangen til denne del af apteringen foregik ligesom i II kl. aptering fra vogndækket via 2 kahytsnedgange, hvorfra man kom ind i en entre. Herfra var der i styrbords side adgang til kamre for henholdsvis færgens fører og styrmand, og i bagbords side til kamre for maskinmesteren og yderligere 2 besætningsmedlemmer.

Kamrene for færgens besætning var udført med skotter og garnering af fyrretræsrustik og lofterne beklædt med krydsfiner.

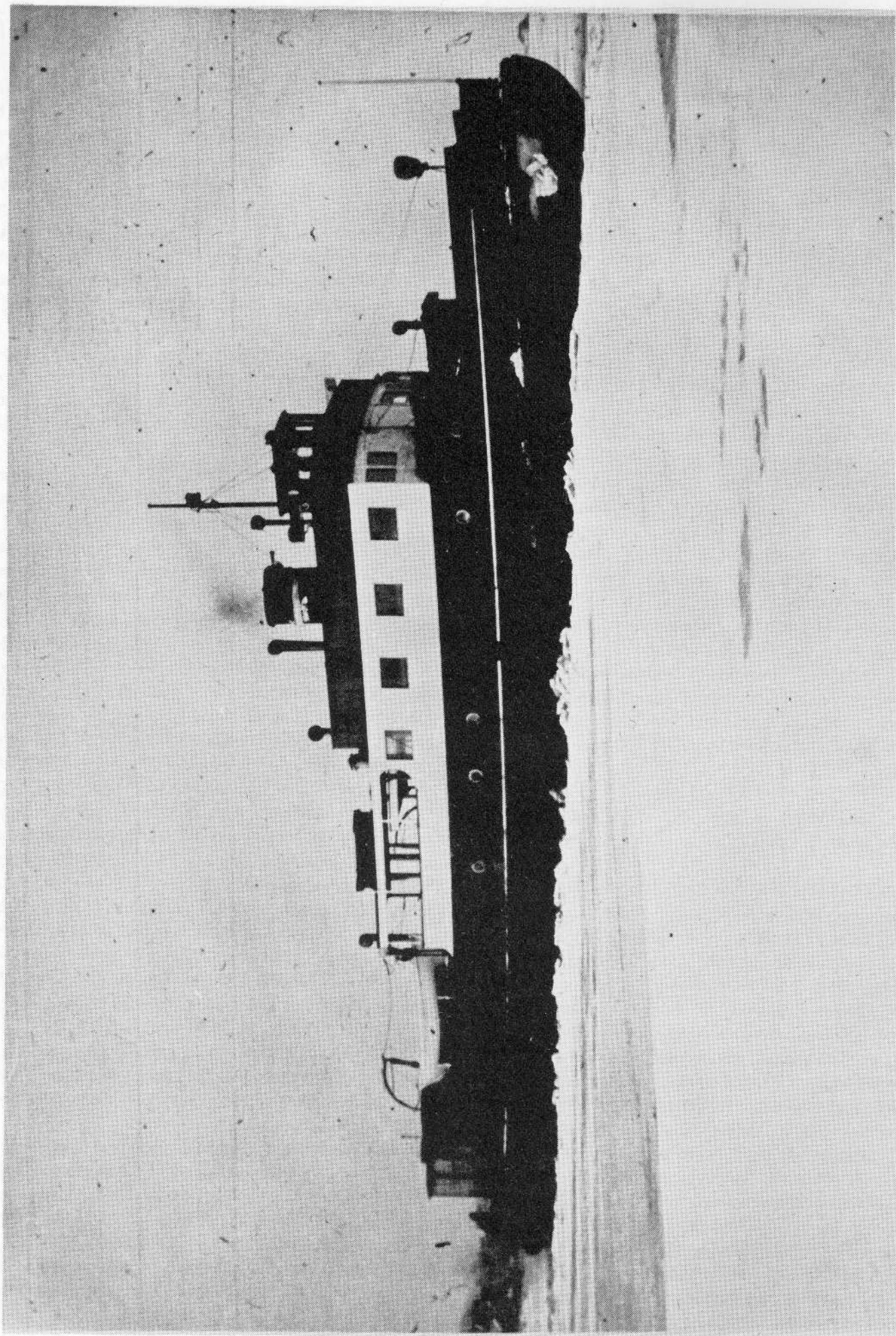
Møblerne i kamre for kaptajn og maskinchef var af Mahogany, i kamre for styrmand og matroser af lys Eg. Dørken var i alle rum belagt med tykt ensfarvet linoleum.

I kl. salon optog ligesom II kl. salonen færgens fulde bredde. Den var indrettet med møbler af Mahogany, 4 faste borde og sofaerne med fjedersæder betrukket med Gobelinsbetræk. Lofter og vægge var som i II kl. salon, medens dørken blev belagt med gummifliser i lyse farver. Bordpladerne blev belagt med ensfarvet grønt linoleum. Mellem salonen og gangen var der smukke døre med facetslebne glas.

Vogndækket, hvorpå fandtes det gennemgående jernbanespor, blev i begge ender lukket af skydeporte. For jernbanevogne blev der for og agter anbragt stoppebomme med kontravægte. I færgens forende var skanseklædningen af hensyn til de på dækket henstående køretøjer forhøjet og forstærket.

For og agter blev der i begge sider indrettet kreaturbåse, medens der midtskibs blev bygget sidehuse indeholdende toiletter, post-, lampe- og akkumulatorrum, nedgange til saloner og maskinrum m.m.

Ovenover sidehusene på vingedækkene blev der indrettet aptering (verandaer) for I og II kl. rejsende, bestående af 2 rygesaloner, 1 i hver side af færgen på forkanten og mod agterenden promenadedæk. Rygesalonerne blev udført i politurbehandlet Elm, sofaerne fik fjedersæder og polstrede rygge og betræk af brunt læder. For spejlglasvinduerne blev ophængt bronze-farvede damask-gardiner, og desuden



blev der anbragt rullegardiner. Iøvrigt var udstyret som i I/II kl. salon under vogndækket.

På forkanten af det ovenover værende brodæk fandtes færgens kommandobro adskilt fra det bagved værende promenadedæk af en teaktræsbarriere. Styrehuset var udført af teaktræ, og her fandtes alle nødvendige navigationsmidler samt styrerat, kompas, maskintelegraf m.v. Til anbringelse over kommandobroen og det bagved værende promenadedæk blev leveret et solsejl. Færgen blev rigget med 1 mast.

Maskinanlægget i M/F *Ærø* bestod som foran nævnt af 2 stk. 6-cylindrede 4-takts Holeby-dieselmotorer. Hver hovedmotor kunne manøvreres for sig, hvorfor færgen under sejlads fordrede 2 maskinmestre på vagt. Overalt i færgen var indlagt elektrisk lys, som reserve herfor fandtes et større antal petroleumslamper. Opvarmningen af færgen skete fra en koksfyret kedel (senere efter ombygningen i 1951 oliefyret kedel af fabr. Gilbarco) i maskinrummet og således, at der anvendtes varmt vand i radiatorer i rum under vogndækket og iøvrigt damp.

M/F *Ærø* blev indsat på overfarten Svendborg-*Ærø*skøbing den 17. juni 1931, og dermed oprandt en ny tid for beboerne på *Ærø*, der nu fik forbindelse med hele landets jernbanenet. Ganske vist blev der som nævnt kun tale om et ganske kort spor på havnen i *Ærø*skøbing i forlængelse af færgelejet og slet ikke tale om kørsel med rigtigt lokomotiv, idet rangeringen i de første 15 år blev besørget af en vejtraktor, der nærmest lignede en varmedunk på hjul. Færgelejet i *Ærø*skøbing blev bygget af *Ærø*skøbing kommune, medens færgelejet i Svendborg blev bekostet af dampskibsselskabet med tilskud fra Svendborg kommune.

Overførslen af jernbanevogne til *Ærø* blev ikke den store succes, man havde håbet på, hvorimod antallet af biler til overførsel var stadigt stigende. I midten af trediverne steg antallet af overførte jernbanevogne dog, blandt de første store transporter var mursten til sygehusudvidelsen i *Ærø*skøbing, og også derefter steg antallet af overførte jernbanevogne, hvilket nødvendiggjorde en forlængelse og omlægning af jernbanesporene. Dette arbejde blev udført i 1938 samtidig med flytningen af administrationsbygningen til dens nuværende plads.

Efter den anden verdenskrigs afslutning steg trafikken til og fra *Ærø* så meget, at M/F *Ærø* måtte ombygges. Først i 1947, ved hvilken lejlighed soldækket på brodæk blev overbygget

og skorstenen flyttet agterover. I 1951 i forbindelse med det 20-årige klasseeftersyn blev færgen forlænget med 10 meter og samtidig ret væsentligt ombygget.

Forlængelsen skete ved, at færgen blev skåret over i spant 31 umiddelbart foran hovedmotorerne, hvorefter der blev indbygget 16 spantefag. Herved blev der mulighed for ret omfattende ændringer i apteringen under vogndækket, idet salonen for III (II) kl. rejsende kunne udvides med endnu et afsnit, medens der i styrbords side kunne indrettes et nyt kammer til 2 besætningsmedlemmer samtidig med tilvejebringelsen af en ny damesalon. Damesalonen blev senere delt i to, hvorved der kunne indrettes et kammer for servitrice. Ligeledes kunne der indrettes et nyt pantry i den modsatte side af entreen mellem trapperne op til vogndækket op mod forreste maskinskot. Trapperne fik ligesom øvrige trapper i færgen ændret deres forløb i langskibs retning.

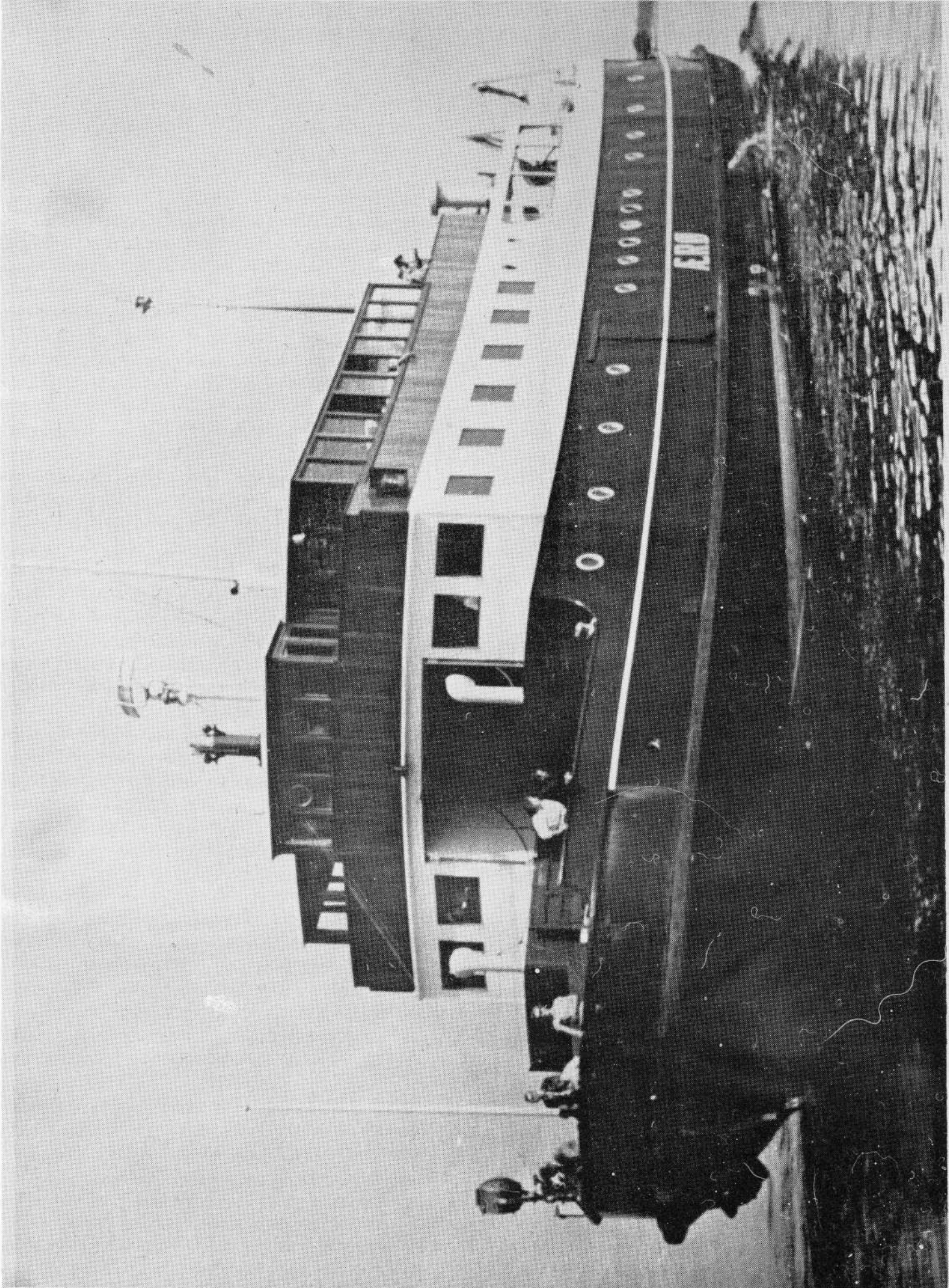
Også maskinrummet blev udvidet, medens apteringen i agterskibet kun undergik den forandring, at den hidtidige mandskabskahyt til 2 mand blev indrettet til 2. maskinmester.

På vogndækket blev alle sidehuse flyttet helt i borde for derved at øge den frie bredde mest muligt. Hidtil havde der været en smal passage mellem sidehuse og skibssiden af hensyn til passagerernes færdsel på vogndækket. Hertil kom indretningen af 2 nye saloner på vingedækkene agten for de hidtidige I kl. saloner samt 2 toiletter, og en udvidelse af soldækket på brodækket. Endvidere blev styrehuset udvidet og udsynet forbedret.

Færgens sanitære installationer blev i vidt omfang fornyet, og i motorrummet, der ved forlængelsen blev noget udvidet, blev der foretaget en del forandringer ligesom færgen fik en ny hjælpemotor.

Hovedmaskinanlægget forblev uændret, men desuagtet var færgens max. fart fremdeles 10,5 knob, ligesom dens egenskaber som isbryder var uforandret og kom overfarten til gode ved flere lejligheder i de følgende år. Var isforekomsterne særligt vanskelige, medtog færgen en tung godsvogn - ganske som den i en tidligere artikel omtalte S/F *Valdemar* - hvorved færgens stævn kunne hæves eller sænkes og isbrydningen derved lettes.

Overførselskapaciteten var efter ombygningen øget til 30 personbiler eller 5 jernbanevogne samt 600 passagerer. Ombygningen ko-





stede ca. kr. 625.000 eller næsten det dobbelte af byggesummen i 1931, men beløbet var udmærket anvendt, da færgen i de følgende år blev et meget stort aktiv for selskabet og kom til at overføre mange rejsende, biler og jernbanevogne.

I 1955 fik færgen 2 master og i 1958 radar- og radiotelefonianlæg og senere i 1963 VHF-anlæg. I 1967 blev det besluttet at udskifte hovedmotorerne, som nu ikke længere var så gode mere, men på grund af selskabets økonomiske situation blev dette opgivet, og i stedet blev det besluttet at sælge færgen til det jugoslaviske rederi Obalna Plovidba i Split. Færgen sejler nu på Adriaterhavet under navnet ERO.

M/F Ærø, der efterhånden blev kendt af næsten enhver rejsende til Ærø som et hyggeligt og behageligt skib, har kun sejlet på overfarten Svendborg-Ærøskøbing.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen

Illustrationerne til dette nummer :

På udfoldningsarkene 2 sæt tegninger af M/F ÆRØ, det første fra 1931, det andet fra 1951. Begge udarbejdet af Svendborg Skibsværft og - ligesom artiklens fotos, der alle er af M/F ÆRØ - stillet til rådighed af D/S ÆRØ A/S.

EFTERLYSNING!

Redaktionen efterlyser hermed læserens hjælp til illustrering af kommende artikler i serien nedlagte baner, hvor vi på næste side bringer Skjern-Videbækbanen, og hvor vi i næste artikel skal over til at fortælle om privatbanerne i Midtjylland.

Her er vor formåen meget begrænset, og da vi jo gerne vil "holde stilen", er det derfor meget nødvendigt at læserne træder til, for på vore arkiver i Københavnsområdet er der vist intet at finde om Randers-Ryomgård-Grenå banen og også de næste baner i serien SKRJ og SVJ m.fl. vil det være ønskeligt at få hjælp til. Send hjælpen til redaktionen! Mange tak!

N E D L A G T E B A N E R

jske statsbanestrækninger

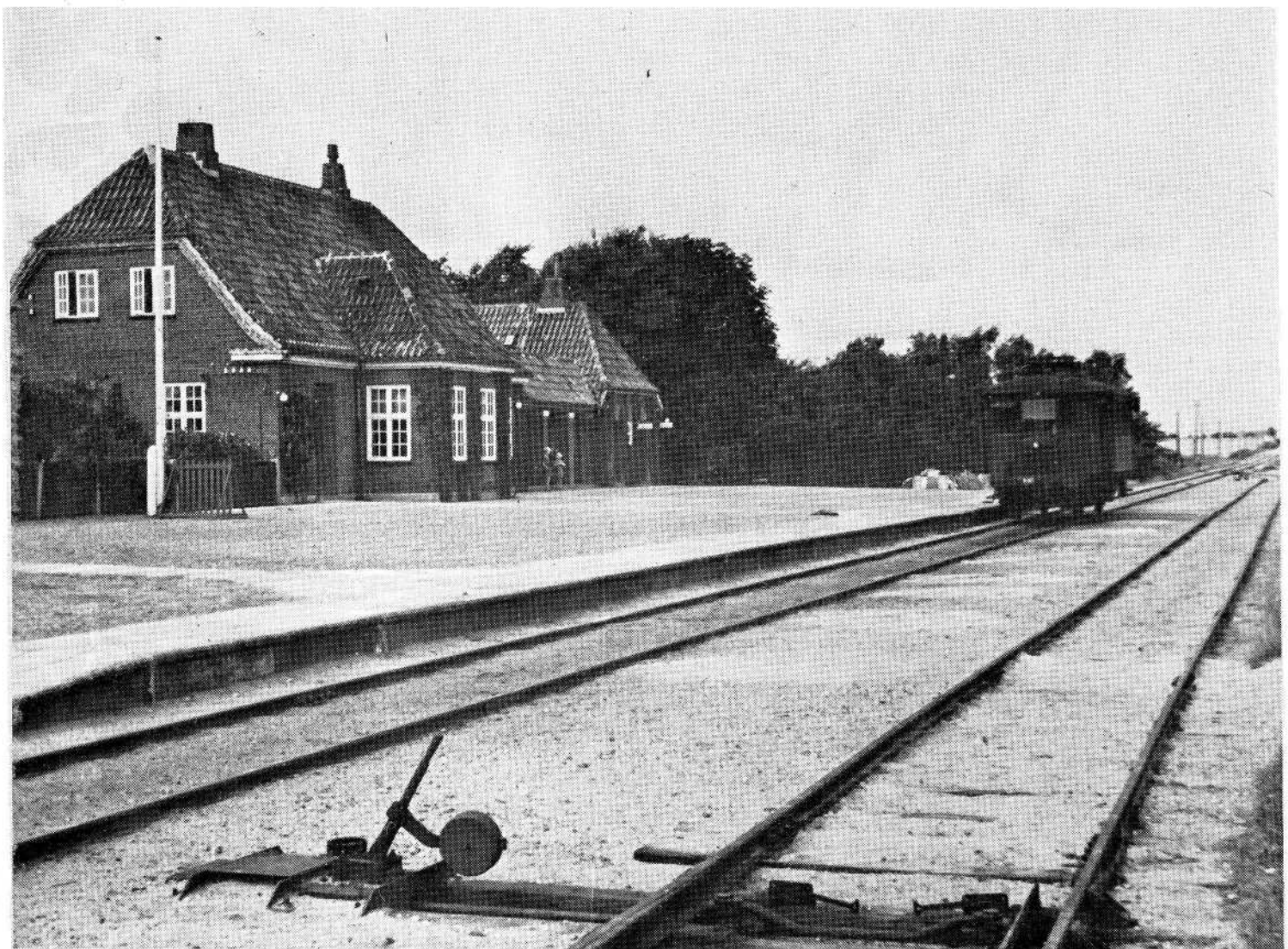
Af A. Gregersen

SKJERN-VIDEBÆK

Med Skjern-Videbæk skulle begravelsesceremonien for de nedlagte DSB-linier i nord- og midtjylland være tilendebragt, men lad det ikke være sagt for tidligt, man ved aldrig, hvad de vise fædre på tinge finder på af hensyn til udviklingen og økonomien, d.v.s. salget af biler og benzin, anlæg af motorveje med udhældning af millioner af tons cement og hvad det kan medføre af forskellig art!

I lighed med Viborg-Herningbanen var Videbækbanen en kulturbane og den var et led i en bane Skjern-Videbæk-Vildbjerg/Aulum-Skive, altså en diagonalbane i mindre format.

Regeringsbemyndigelsen forelå allerede i lov af 27. maj 1908, men med en vis prioritering af de i denne lov vedtagne baner, som medførte, at Skjern-Videbæk lå i sidste ende. Der måtte bruges 832.000 kr. af statens penge, dertil et tilskud fra de lokale kommuner på 25.000 kr. pr. mil. Udliciteringen begyndte først i



1917, og det egentlige anlægsarbejde i foråret 1918.

Det først fastsatte anlægsbeløb kunne naturligvis ikke slå til med de stærke prisstigninger, der fandt sted under 1. verdenskrig, og da man stadig fastholdt ønsket om baneforlængelsen til Skive (endelig vedtaget 6. maj 1921), fordyredes anlægget yderligere ved at man anlagde banen med 32 kg/m skinner - og ikke som påtænkt med 22,5 kg/m. De samlede udgifter blev mere end 2,5 mill. kr. større end forudsat.

Åbningen fandt sted den 15. november 1920. Banens længde blev 19,5 km, den var uindhegnet og max. hastighed blev 45 km/h. Den havde ingen centralaflysning af sporskifter.

En dyrt anlagt bane - i en tyndt befolklet egn - det skulle give et dårligt resultat! Persontrafikken blev naturligvis minimal, og gods kunne der heller ikke blive meget af. Sin bedste tid oplevede banen under 2. verdenskrig, hvor der var en del tørve- og brunkulstransporter.

Man opgav da heldigvis hurtigt at videreføre banen til Skive, og den lille blindtarm kom hurtigt i søgelyset hos de forskellige kommissioner til sanering af urentable baner.

KØREPLANER:

Vinter 1921:

tog nr.	1553	1555	1557	1559
Skjern	06.31	10.40	14.45	19.45
Videbæk	07.30	11.36	15.56	20.56

tog nr.	1554	1556	1558	1560
Videbæk	07.47	12.13	17.05	20.50
Skjern	08.30	13.10	18.10	21.30

Alle tog 45 km/h max.

3 mellemstationer: Kongsholm, Sædding og Herborg.

Man bibeholdt gennem 1920erne 4 togpar og med 1921-planen som basis, blot med nogle

OVERSIGT OVER AKSLER/TOG

År	persontog	blandede tog
1920/21	-	15,1
1921/22	8,8	15,9
1922/23	6,7	11,8
1923/24	9,3	11,4
1924/25	7,7	11,9
1925/26	7,3	9,9
1926/27	7,3	9,5
1927/28	7,8	9,3
1928/29	7,8	9,7
1929/30	8,1	9,8
1930/31	8,2	11,0
1931/32	8,3	9,5
1932/33	5,7	7,3
1933/34	6,2	7,0
1934/35	2,0	46,7
1935/36	3,5	44,0
1936/37	2,8	5,1
1937/38	3,9	3,0
1938/39	3,5	3,9
1939/40	5,4	7,2
1940/41	8,6	11,7
1941/42	6,8	14,2
1942/43	7,0	14,9
1943/44	0	13,4
1944/45	0	12,4
1945/46	8,9	12,1
1946/47	7,2	9,6
1947/48	4,0	13,1
1948/49	3,5	28,2
1949/50	3,6	20,1
1950/51	3,9	15,0
1951/52	4,9	9,0
1952/53	4,4	0
1953/54	-	-
1954/55	3,7	25,5
1955/56	3,2	-

Banen blev nedlagt fra 2. oktober 1955.

102. Skjern-Videbæk og omvendt. Vinter 1930

km	1553 P 2, 3	1555 P 2, 3	1557 B 2, 3	1559 B 2, 3	Nr.	Nr.	1554 P 2, 3	1556 B 2, 3	1558 B 2, 3	1560 B 2, 3
-	19.30	23.25	-	8.50	Af Kjøbenhavn 32, 97	An	120.43	22.39	-	7.43
-	6.12	7.65	11.39	17.36	Af Esbjerg 97	An	12.04	14.33	22.11	23.28
-	6.10	9.68	13.11	18.55	Af Ringkjøbing 97	An	10.15	13.49	18.42	20.11
-	-	9.30	11.06	17.43	Af Herning 64	An	10.57	14.11	19.02	23.35
0.0	7.06	10.39	14.45	20.05	Af Skjern	An	9.22	12.25	18.00	21.45
5.0	7.16	10.48	14.56	20.14	Af Kongsholm	Af	9.13	12.12	17.46	21.35
9.2	7.27	10.57	15.10	20.23	Af Sædding	Af	9.04	12.00	17.32	21.26
12.8	7.38	11.09	15.20	20.32	Af Risdal	Af	8.54	11.48	17.17	21.14
15.1	7.44	11.09	15.29	20.36	Af Herborg	Af	8.52	11.44	17.11	21.13
19.5	7.53	11.19	15.43	20.46	An Videbæk	Af	8.41	11.34	17.01	21.04

f + 23.30. g + 23.47. h Over Brande 20.00. i + 13.31.

Skern—Videbæk.

km fra Skern		Indkørselsbaner i km til Videbæk	Maksimum i km ad Gennemkørselsret	M 581			M 1581			M 583		M 587		M 1587			M 1591			M 591			M 1595			
				ME 2			ME 0			ME 2		ME 3		ME 0			ME 0			ME 2			ME 0			
				An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.
—	B	Skern (Sj)	—	—	730	—	—	758	—	—	1015	—	1445	—	1600	—	—	1941	—	—	2015	—	—	2130	1592	
5,0	B	Kongsholm (Oo) Ⅰ	45	—	738	739	—	805½	806	—	1023	1024	1455	1456	1607½	1608	—	1948½	1949	—	2023	2024	—	2137½	2138	
9,2	B	Sædding (Æg) ▲	30	—	746½	747	—	812½	813	—	1031½	1032	1505	1509	1614½	1615	—	1955½	1956	—	2032	2033	—	2144½	2145	
12,8	B	Risdal T (Rdt)	—	—	X	754	—	X	819	—	X	1039	X	1517	X	1621	—	X	2002	—	X	2040	—	X	2151	
15,1	F	Herborg (Er) Ⅰ	—	—	758	759	—	823	824	—	1043	1044	1522	1524	1625	1626	—	2006	2007	—	2044	2045	—	2155	2156	
19,5	F	Videbæk (Dæ) ...	30	—	808	—	582	832	—	1582	1053	—	1533	—	1634	—	588	2015	—	1592	2054	—	592	2204	—	1596
Toget er:				Motortog			Motortog			Motortog		Motortog (Bl. Tog)		Motortog			Motortog			Motortog (Bl. Tog)			Motortog			
Største tilladte Hastighed km i Tim.:				45			45			45		45		45			45			45			45			
Løber:				Hv			S			Daglig		Hv.		S			S			Hv.			S			

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Videbæk—Skern.

Sommer 1937

km fra Videbæk		Indkørselsbaner i km til Videbæk	Maksimum i km ad Gennemkørselsret	M 582			M 1582			M 584		M 588		M 1592			M 592			M 1596			
				ME 2			ME 0			ME 2		ME 3		ME 0			ME 2			ME 0			
				An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—	B	Videbæk (Dæ) ...	—	—	831	581	—	852	1581	—	1130	—	1655	1587	—	2040	1591	—	2113	591	—	2220	1595
4,4	C	Herborg (Er) Ⅰ	45	—	840	841	—	900	900½	—	1139	1140	1705	1706	—	2048	2048½	—	2122	2123	—	2228	2228½
6,7	F	Risdal T (Rdt)	—	—	X	846	—	X	905	—	X	1145	X	1712	—	X	2053	—	X	2128	—	X	2233
10,3	F	Sædding (Æg) ▲	30	—	852	853	—	910½	911	—	1151	1154	1718	1719	—	2058	2059	—	2134	2135	—	2238½	2239
14,5	F	Kongsholm (Oo) Ⅰ	—	—	859	900	—	917½	918	—	1200½	1202	1726	1727	—	2105½	2106	—	2141½	2142	—	2245½	2246
19,5	F	Skern (Sj)	30	—	908	—	926	—	1210	—	1735	—	2114	—	1596	2150	—	—	2254	—	—	—	—
Toget er:				Motortog			Motortog			Motortog (Bl. Tog)		Motortog		Motortog			Motortog (Bl. Tog)			Motortog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:				45			45			45		45		45			45			45			
Løber:				Hv			S			Daglig		Daglig		S			Hv.			S			

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

ubetydelige forskydninger, afstedkommet af togangen mellem Esbjerg og Struer.

Alle tog var damptog og sommerplanen 1933 udviser endnu 4 togpar med damp! 15. maj 1934 indsattes de små Triangelvogne, litra ME, i alle tog. Af og til havde de en af de små og meget lette F-vogne med, men normalt var der ikke flere rejsende, end at de kunne være i motorvognen (ca. 35 pladser). Godsvogne medtoges 1 á 2 ad gangen i motortogene, men undertiden kørtes et særgodstog - det kunne være med en ME-vogn, eller med en togmaskine fra Skanderborg-Skjernbanen under opholdet i Skjern. Af oversigten over aksler/tog fremgår det, hvor lidt der skulle hænges på ME-vognen, det blev i gennemsnit ikke en 2-akslet vogn pr. tog.

Til tjenestekøreplanen for 1937 skal bemærkes, at tallet efter ME angiver den maxi-

male belastning i vognladninger (1 vgl. = 10 t). Nu var det en let bane, hvad stigningsforhold angik, så 30 t efter en ME har vel ikke overbelastet den.

Så kom 2. verdenskrig med dens drastiske nedskæringer af togangen. For Videbækbanens vedkommende var der nu uhyre lidt at skære ned af! I de første krigsår kørtes på hverdage 3 og på søndage 4 togpar, alle som G 200. I marts 1944 3 togpar daglig (G 200). Nu varede det ikke længe, så stoppede man helt om søndagen og skar hverdagene ned - for endelig kun at køre hver anden dag. Fra 12. juni 1945 kørtes 2 togpar - med K-maskine fra Herning.

I krigsårene og de første år derefter var der en del gods på banen, så da det blev muligt at få de små motorvogne igang igen, måtte man til at begynde med køre en enkelt damptur.

Skjern—Videbæk. Sommer 1945

km fra Skjern	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks. hastighed i km ad gennem-gaende H. spor	Maksimalkast i km ad Vigespor	581 G.			HK			587 G.					
						An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—			Skjern (Sj).....	—	—	—	610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,0	0	B	Kongsholm (Oo) Y .	45	—	622	624	—	—	—	—	1642	1644	—	—	—	—
9,2	0	B	Sædding (Æg) A .	"	30	636	641	—	—	—	—	1656	1701	—	—	—	—
12,8	0	B	Risdal T (Rdt)	"	—	X	651	—	—	—	—	X	1711	—	—	—	—
15,1	7	F	Herborg (Er) Y ...	"	—	657	707	—	—	—	—	1717	1730	—	—	—	—
19,5	10	F	Videbæk (Dæ)....	—	30	717	—	582	—	—	—	1740	—	—	—	—	—
Toget er:						Bl. Tog						Bl. Tog					
Største tilladte Hastighed km i Tim.:						40						40					
Løber:						Tirsd., Torsd., Lørd.						Tirsd., Torsd., Lørd.					

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Videbæk—Skjern.

km fra Videbæk	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks. hastighed i km ad gennem-gaende H. spor	Maksimalkast i km ad Vigespor	582 G.			HK			588 G.					
						An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
—			Videbæk (Dæ)....	—	—	—	745	581	—	—	—	—	1815	—	—	—	—
4,4	3	B	Herborg (Er) Y	45	—	756	806	—	—	—	—	1826	1837	—	—	—	—
6,7	0	C	Risdal T (Rdt)	"	—	X	814	—	—	—	—	X	1845	—	—	—	—
10,3	10	F	Sædding (Æg) A .	"	30	822	829	—	—	—	—	1852	1859	—	—	—	—
14,5	8	F	Kongsholm (Oo) Y .	"	—	837	840	—	—	—	—	1907	1910	—	—	—	—
19,5	6	F	Skjern (Sj).....	—	30	850	—	—	—	—	—	1920	—	—	—	—	—
Toget er:						Bl. Tog						Bl. Tog					
Største tilladte Hastighed km i Timen:						40						40					
Løber:						Tirsd., Torsd., Lørd.						Tirsd., Torsd., Lørd.					

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Sommerplanen 1947 viser en ret god plan med på hverdage 5 togpar med MF, 1 med MO og 1 med damp, på søndage 6 togpar med MF. Omkring 1950 faldt godsmængden igen og alle tog kunne nu køres med motorvogne. I oktober 1951 kørtes på hverdage 6 togpar med MC eller MF og 1 med MO, på søndage 6 MC/MF.

Da nu også persontrafikken svigtede, besluttedes det at indstille persontrafikken og køre godstog efter behov med Skjerns rangertraktor (en Ardelt). Dette skete fra 2. oktober 1955.

Lad os tage rangermaskinerne først: Mit første sikre notat herom er juni 1917, hvor KJ nr. 71 var i Skjern og den var i konstant brug til december 1920, hvor den blev erstattet af HS 422. Under reparationsperioder var nr. 71 erstattet af N-maskine (i oktober 1917 af nr. 182, i januar 1920 af nr. 180 og i september 1920 af nr. 181). Fra december 1920 brugtes HS til rangering i hele Videbækbanens levetid, altså til oktober 1955. Der har bl.a. været stationeret: nr. 408, 410, 413, 416, 419, 420, 421 og 422, samt i november 1927 litra F nr. 452. Fra oktober/november 1955 kom Ardelttraktorer.

Togmaskiner: Ved åbningen var alle tog fremført af B - 1 loko, der udveksledes for udvask i Struer (som regel nr. 47 eller 49, un-

Hov! Nu har den slyngel snydt os for at fortælle om, hvad der kørte af damp på banen - bare rolig, det kommer nu.

Skern—Videbæk.

Vinter 1945

km fra Skern	Faldtal	Stigningsbogstav	Maks. hastighed i km ad Vigespor	Maks. hastighed i km ad gennemgaaende H. spor	581			1581			583			587			591			1591		
					G.			P.			G.			G.			G.			P.		
					An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
—			45	—	6 ³⁵	—	7 ⁴⁵	—	10 ³⁵	—	15 ⁵⁰	—	19 ⁵⁵	—	20 ²⁰	—	20 ²⁰	—	20 ²⁹	—	20 ³⁰	—
5,0	0	B	Kongsholm (Oo) Y	—	6 ⁴⁷	6 ⁴⁹	7 ⁵⁴	7 ⁵⁵	10 ⁴⁷	10 ⁴⁸	16 ⁰²	16 ⁰⁴	20 ⁰⁷	20 ⁰⁸	—	20 ²⁹	—	20 ²⁹	—	20 ³⁰	—	
9,2	0	B	Sædding (Æg) A	40	7 ⁰¹	7 ⁰⁶	8 ⁰³	8 ⁰⁴	11 ⁰⁰	11 ⁰⁴	16 ¹⁶	16 ²⁰	20 ²⁰	20 ²²	—	20 ³⁸	—	20 ³⁸	—	20 ³⁹	—	
12,8	0	B	Risdal T (Rdt) ...	—	X	7 ¹⁶	X	8 ¹¹	X	11 ¹⁴	X	16 ³⁰	X	20 ³²	—	X	—	X	—	20 ⁴⁶	—	
15,1	7	F	Herborg (Er) Y ...	—	7 ²²	7 ³²	8 ¹⁷	8 ¹⁸	11 ²⁰	11 ³⁰	16 ³⁶	16 ³⁷	20 ³⁸	20 ³⁹	—	20 ⁵²	—	20 ⁵²	—	20 ⁵³	—	
19,5	10	F	Videbæk (Dæ) ...	40	7 ⁴²	—	8 ²⁶	—	11 ⁴⁰	—	16 ⁴⁷	—	20 ⁴⁹	—	592	—	592	—	21 ⁰¹	—	1592	
Toget er:					Bl. Tog			Persontog			Bl. Tog			Bl. Tog			Bl. Tog			Persontog		
Største tilladte Hastighed km i Tim.:					40			45			40			40			40			45		
Løber:					Hv			S			Daglig			Daglig			Hv			S		

Videbæk Trinbræt ligger paa Videbæk Station. Alle Plantogene skal standse ved Trinbrættet.

Videbæk—Skern.

km fra Videbæk	Faldtal	Stigningsbogstav	Maks. hastighed i km ad gennemgaaende H. spor	Maks. hastighed i km ad Vigespor	582			1582			584			588		592			1592			
					P.			P.			G.			G.		G.			P.			
					An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	× Tog	An.	Af.
—			45	40	—	8 ⁰⁹	581	—	9 ⁰⁰	—	12 ⁰⁵	583	—	17 ⁴⁰	—	21 ⁰⁵	591	—	21 ²⁰	—	1591	
4,4	3	B	Herborg (Er) Y ...	—	8 ¹⁷	8 ¹⁸	—	9 ⁰⁸	9 ⁰⁹	—	12 ¹⁶	12 ²²	—	17 ⁵¹	18 ⁰²	21 ¹⁶	21 ¹⁷	—	21 ²⁸	—	21 ²⁹	—
6,7	0	C	Risdal T (Rdt) ...	—	X	8 ²³	—	X	9 ¹⁴	—	X	12 ³⁰	—	X	18 ¹⁰	X	21 ²⁵	—	X	—	21 ³⁴	—
10,3	10	F	Sædding (Æg) A	40	8 ³¹	8 ³²	—	9 ²²	9 ²³	—	12 ³⁸	12 ⁴¹	—	18 ¹⁸	18 ²¹	21 ³²	21 ³⁵	—	21 ⁴²	—	21 ⁴³	—
14,5	8	F	Kongsholm (Oo) Y	—	8 ⁴⁰	8 ⁴¹	—	9 ³¹	9 ³²	—	12 ⁴⁹	12 ⁵⁰	—	18 ²⁹	18 ³⁰	21 ⁴³	21 ⁴⁴	—	21 ⁵¹	—	21 ⁵²	—
19,5	6	F	Skern (Sj) ...	—	8 ⁵⁰	—	—	9 ⁴¹	—	—	13 ⁰⁰	—	—	18 ⁴⁰	—	21 ⁵⁴	—	—	—	—	22 ⁰¹	—
Toget er:					Bl. Tog			Persontog			Bl. Tog			Bl. Tog		Bl. Tog			Persontog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:					45			45			40			40		40			45			
Løber:					Hv			S			Daglig			Daglig		Hv			S			



36. SKJERN—VIDEBÆK

Sommer 1955

Km fra Skjern	Faldtal	Stigningsbogstav	Maks. hastighed i km ad gennemgående h. spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	579 MC 36			581 MC 56			583 MC 56		585 MC 36				
					An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	An.	Af.	× tog	An.	Af.
—	0	B	Skjern (Sj).....	45	—	—	6 ¹⁶	—	—	8 ⁰¹	580	—	10 ⁴⁰	—	13 ³⁰	—	—
5,0	0	B	Kongsholm (Oo) I	►	—	6 ^{23½}	24	—	8 ⁰⁹	10	—	10 ⁴⁸	49	13 ^{37½}	38	—	—
9,2	0	B	Sædding (Æg) ▲	►	40	30 ^½	31	—	17	18	—	56	57	44 ^½	45	—	—
12,8	7	F	Risdal T (Rdt) ..	►	—	X	36	—	X	24	—	X	11 ⁰³	X	50	—	—
15,1	10	F	Herborg (Er) I..	►	—	40 ^½	41	—	29	30	—	11 ⁰⁸	09	55	56	—	—
19,6			Videbæk (Dæ) ..	►	40	6 ⁴⁹	—	580	8 ³⁹	—	—	11 ¹⁸	—	14 ⁰⁴	—	588	—
Toget er:					Persontog			Persontog			Persontog		Persontog				
Største tilladte hastighed km i timen:					45			45			45		45				
Løber:					Hv			Daglig			Daglig		Daglig				

	Maks. hastighed i km ad gennemgående h. spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	589 MC 56			591 MC 36			1591 MC 36		593 MC 36			1593 MC 36		
			An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog
Skjern.....	45	—	—	15 ⁴⁰	—	—	18 ²⁰	—	—	18 ⁴⁵	—	21 ³²	—	—	22 ¹⁹	—
Kongsholm I	►	—	15 ⁴⁸	49	—	18 ^{27½}	28	—	18 ⁵³	54	21 ^{39½}	40	—	22 ^{27½}	28	—
Sædding ▲.....	►	40	56	57	—	34 ^½	35	—	19 ⁰¹	19 ⁰²	46 ^½	47	—	35	36	—
Risdal T	►	—	X	16 ⁰³	—	X	40	—	X	08	X	52	—	X	41	—
Herborg I	►	—	16 ⁰⁸	09	—	45	46	—	13	14	57	58	—	46	47	—
Videbæk	►	40	16 ¹⁸	—	—	18 ⁵⁴	—	—	19 ²³	—	22 ⁰⁶	—	594	22 ⁵⁵	—	1594
Toget er:			Persontog			Persontog			Persontog		Persontog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:			45			45			45		45			45		
Løber:			Daglig			Hv			S		Hv			S		

Videbæk trinbræt ligger på Videbæk station. Alle persontørende plantog skal standse ved trinbrættet.

dertiden, også nr. 45 og 46). Fra 1. juli 1923 var der 1 A og 1 B-maskine. A-maskinen kørte dagligt en dobbelttur til Århus (i togene 985-982) og udskiftedes hver 6. dag for udvask i Skanderborg. B-maskinen kørte alle tog Skjern-Videbæk og nu udveksledes der for udvask i Esbjerg, idet der ombyttedes hver 4. dag med tog 1044s maskine. I 1926 ændredes det til at B-maskinen udveksledes hver onsdag i særtogene 5124-5129.



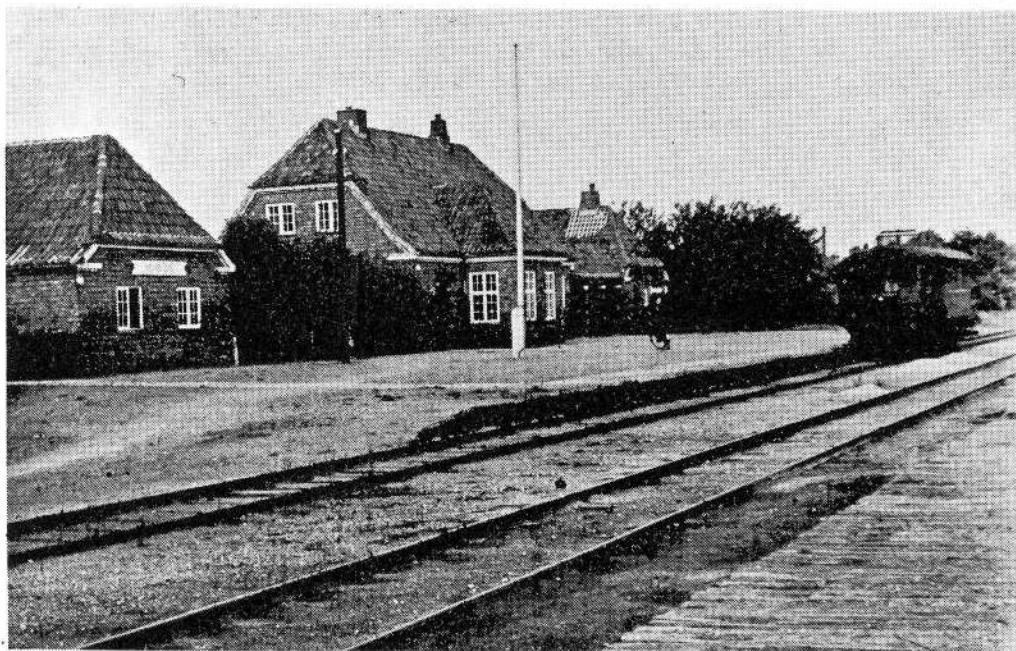
Men selv de gamle hæderkronede B-maskiner varede ikke evigt, de var - 11 ialt - bygget i 1868-69. I 1920 var endnu 8 i live (nr. 23, 24, 26 og 45-49). De var imidlertid ved at være slidt op og i 1922 udrangeredes nr. 48, i 1924 nr. 24, i 1926 nr. 26, i 1927 nr. 23 og i 1928 nr. 45 og 49. Nu var kun nr. 46 og 47 tilbage, så jo nærmere man kom 1930, jo sværere blev det at forsyne Skjern med B-maskiner. Vi ser derfor litra G nr. 644 og 649 på gæsteoptræden i november/december 1927; i 1930 var J nr. 10 samt A 143 i Skjern. I 1931 blev B nr. 47 udrangeret og J nr. 10 og B nr. 46 kørte nu på skift resten af året, men så var det også uigenkaldelig slut med B-maskinen, idet nr. 46 blev hensat og udrangeret i eftersommeren 1932. I den resterende dampetid kørtes med J-maskiner (nr. 9, 10 og 13), men det skete, at en A- eller G-maskine forvildede sig til Skjern. Herefter - og til krigen stoppede motorvognene - kørtes alle tog med Viborg ME, senere også

36. VIDEBÆK—SKJERN

Sommer 1955

Faldtal	Stigningsbogstav		Maks hastighed i km ad gennemgående h. spor	Maksimalhast. i km ad vige spor	580 MC 36			582 MC 56			584 MC 56			586 MC 36			590 MC 56		
					An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog
3	B	Videbæk (Dæ) ..	45	40	—	6 ⁵⁸	579	—	9 ³⁰	—	—	12 ¹²	—	—	14 ²⁴	585	—	17 ⁰⁰	—
0	C	Herborg (Er) I..	•	—	7 ^{05½}	706	—	9 ³⁸	39	—	12 ²⁰	21	—	14 ³²	33	—	17 ⁰⁸	09	—
10	F	Risdal T (Rdt) ..	•	—	X	10	—	X	44	—	X	26	—	X	37	—	X	14	—
8	F	Sædding (Æg) ▲	•	40	15½	16	—	51	52	—	33	34	—	43	44	—	21	22	—
6	F	Kongsholm (Oo) I	•	—	22½	23	—	58	59	—	40	41	—	50	51	—	28	29	—
		Skjern (Sj).....	•	—	7 ³²	—	581	10 ⁰⁷	—	—	12 ¹⁹	—	—	14 ⁵⁹	—	—	17 ³⁷	—	—
Toget er:					Persontog			Persontog			Persontog			Persontog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:					45			45			45			45			45		
Løber:					Hv			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig		
			Maks. hastighed i km ad gennemgående h. spor	Maksimalhast. i km ad vige spor	592 MC 36			594 MC 36			1594 ³ MC 36			An.	Af.	× tog			
					An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog						
		videbæk	45	40	—	19 ⁵⁵	—	—	—	—	22 ⁴⁰	593	—	23 ⁰⁵	1593				
		herborg I	•	—	20 ⁰³	2004	—	—	—	22 ³⁸	39	—	23 ^{12½}	13	—				
		risdal T	•	—	X	08	—	—	—	X	43	—	X	17	—				
		sædding ▲	•	40	14	15	—	—	—	49	50	—	22½	23	—				
		kongsholm I ...	•	—	21	22	—	—	—	56	57	—	28½	29	—				
		skjern	•	—	20 ³⁰	—	—	—	—	23 ⁰⁵	—	—	23 ³⁷	—	—				
Toget er:					Persontog			Persontog			Persontog								
Største tilladte hastighed km i timen:					45			45			45								
Løber:					Daglig			Hv			S								

Videbæk trinbræt ligger på Videbæk station. Alle personvogne skal standse ved trinbrættet.

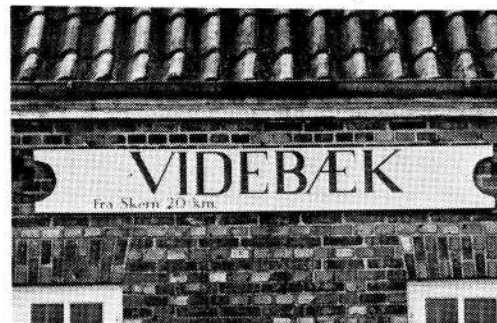


MF (adskillige ME-vogne solgtes til privatbaner i 1930ernes sidste halvdel). Men der var stadig damppersonale i Skjern - de kørte nu med loko fra Struer, Esbjerg, Herning og Århus. I 1935 var der en del ballastkørsel omkring Skjern, hertil havde man D nr. 853 og G nr. 106 og i 1936 litra G nr. 164, 166, 643 og D nr. 881.

Fra oktober 1931 stationeredes en reservemaskine i Skjern, som regel en G (nr. 160, 163, 166, 643, 644 og 650 på skift), fra 1940 blev det litra K (nr. 528, 581, 584 og 599) og fra marts 1941 til september 1945 en O-maskine (nr. 308, 310 m.fl.). Fra november 1945 til oktober 1947 igen litra K, bl.a. nr. 555 og 596.

Nu fremgår det af tjenestekøreplanen, at Videbækbanens tog under krigen var G 200, men ikke desto mindre blev togene fremført af Århus K-maskine (tur 32, 3. og 4. dag). Godstogene 2587-2588 (sommer 1949) kørtes af Århus D-maskine, men man havde nu kun 1 damp-tog (sent på eftermiddagen) og det blev kørt med "fremmed maskine under ophold, der ikke kan udnyttes".

I efterkrigstiden kom atter 2-akslede motorvogne, nu MF og MC. De sidste var MF for-



synet med dieselmotorer. Endelig var der i enkelte løb en MO, der (i 1950) som "kraftigste" køretøj på banen måtte slæbe godset - altså i den grad, som en MO nu kan slæbe.

Denne del af artikelserien om nedlagte baner - omhandlende DSB strækninger i det nordlige Jylland, har jeg sluttet i februar 1972. Det er nu blot mit håb, at der ikke sker ændringer, der gør denne serie DSB-nedlæggelser ukorrekte!

A. Gregersen

Fotos til denne artikel er stillet til rådighed af Ib V. Andersen og viser stationerne i rækkefølge, side 198: Kongsholm, 202: Sædding, 204: Herborg og 205: Videbæk.



En Sporplan

Dette nummers sporplan viser en meget lille bane i et lokale på 2 x 3 m. Det drejer sig om en privatbane med to små endestationer, en mellemstation og et trinbræt, og planen er som sædvanlig beregnet for H0.

Den lange og smalle af endestationerne er en model af stationen i Faxe Ladeplads, hvor sporene dog i virkeligheden grener ud i en stor vifte af havnespor på begge sider af drejeskiven. På grund af pladsforholdene anser jeg det dog for praktisk kun at vise havnesporene symbolsk ved hjælp af et stykke spor, der ender ved væggen.

Den korte og nærmest trekantede endestation er fri fantasi, dog ikke min, idet jeg har fundet princippet i en modelbanebog og blot ændret lidt på detaillerne. Planen udmærker sig ved at give en god udnyttelse af hjørnepladsen samtidig med, at man har det indtryk, at der er god plads mellem sporene, som der jo også i virkeligheden normalt er på de små stationer. Jeg erkender, at drejeskive og remise godt kan virke lidt påklistrede, og de kan da også anbringes på forskellige andre måder. Imidlertid vil de nok altid virke lidt fremmede på en så lille station.

Mellemstationen er Vedde station på HTJ, altså en tidligere forgreningsstation. Den har haft tre perronspor, men sporet nærmest hovedbygningen er siden fjernet, hvorved hele stationen får et vist præg af tilbagegang. Trinbrættet kan være hvad som helst, og da der jo i SIGNALPOSTEN har været omtalt et ganske betydeligt antal af slagsen, skulle det ikke være vanskeligt at finde et, man synes om.

Anlægget giver kun beskedne køremuligheder, men til gengæld er der søgt reserveret plads til en landskabsopbygning, der i betragtning af anlæggets beskedne størrelse kan blive ganske god. Da alle stationerne er ganske små, er der ikke behov for megen bebyggelse ved dem, og da de to endestationer begge ligger ved vægge, kan bebyggelserne ved disse males på væggene. Ved mellemstationen kan lægges en enkelt bygning på anlægget, medens resten kan males på bagvæggen, og denne ene bygning er da en stor hjælp ved camoufleringen af det spor, der ligger langs bagvæggen.

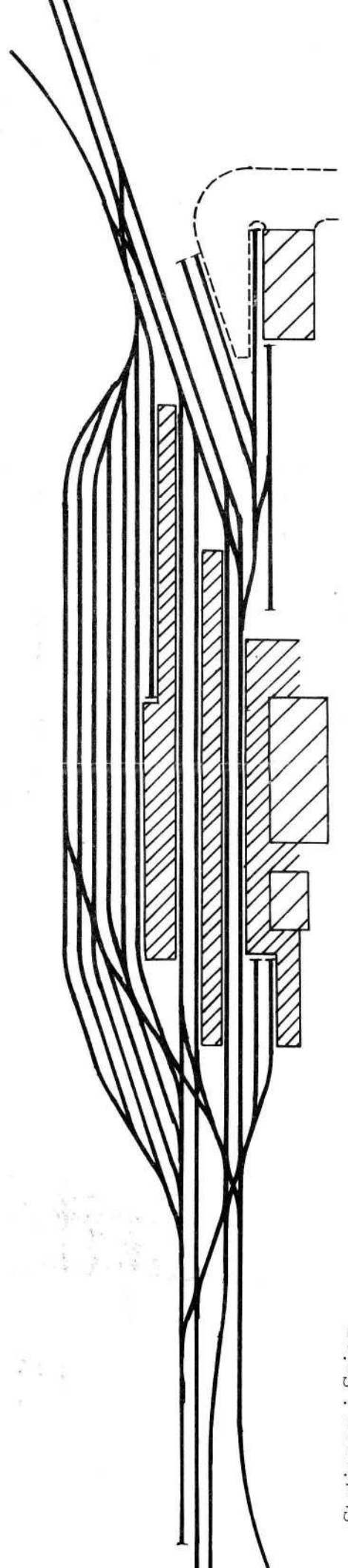
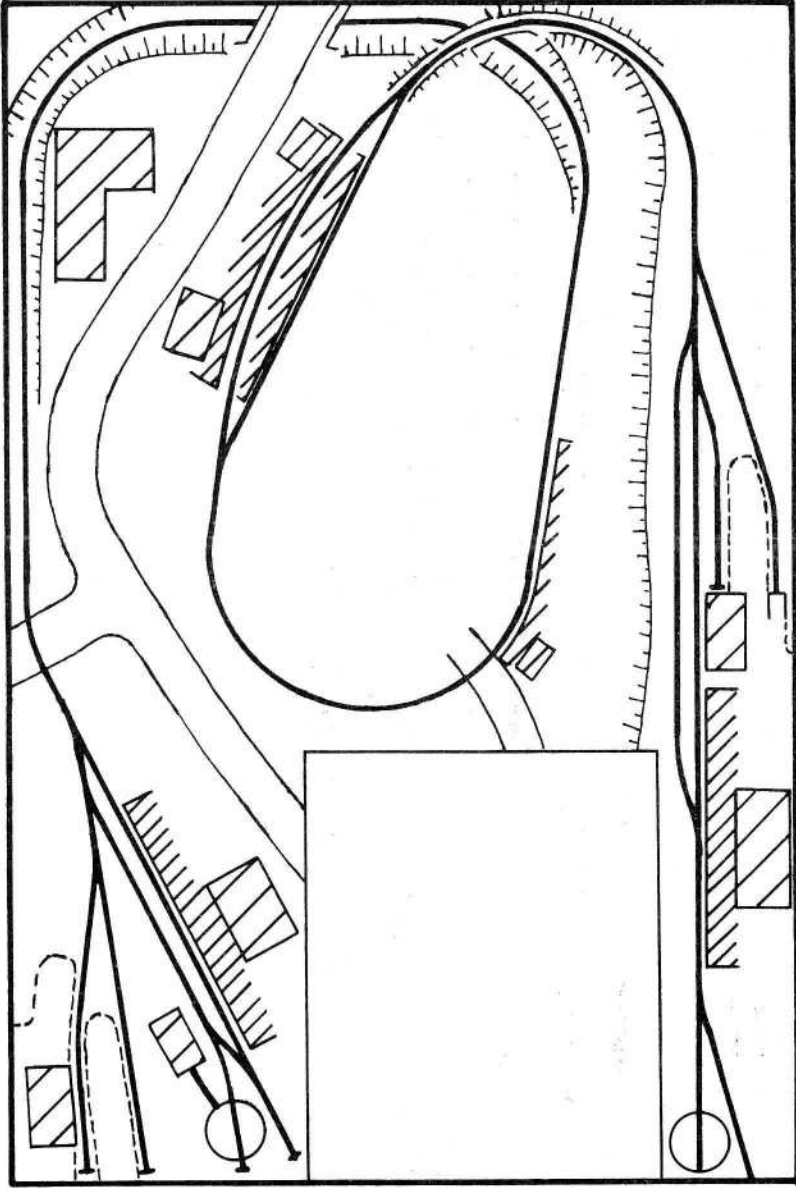
Hvad højdeforholdene angår, antages den trekantede endestation at ligge i et lavere niveau end resten, hvorfor banen, når den løber bagud i lokalet, i realiteten er usynlig, indtil den dukker frem ved trinbrættet, der ligger i en lille sænkning i det høje område. For at opnå den fornødne højdeforskel, hvor banen krydser sig selv, er det nødvendigt at føre stigningen igennem mellemstationen, hvis man da ikke vil have en helt urimelig stærk stigning, og man må da sørge for, at læssesporet kommer til at ligge vandret, så vognene kan stå stille på det. Landskabet antages iøvrigt at bestå af dyrket jord, og for at få en vis adskillelse, er der ført nogle veje gennem det til stationerne. Da anlægget dækker et ret stort sammenhængende område, er det nødvendigt at indbygge en lem, så man kan komme til ved uheld, og denne antages at blive lavet sådan, at den netop indeholder en mark.

Stationernes perronspor er kun ca. 75 cm lange, men det burde være tilstrækkeligt til den størrelse tog, der svarer til de små byer, banen betjener. Trafikken må formodes i det meste af døgnet at kunne klares med ét tog i drift, men der kan naturligvis være myldretid i begge retninger samtidigt, så man må have to tog kørende. Man kan da eventuelt lade lokomotivet fra det ene køre godstog midt på dagen. Man kan også antyde en grusgrav eller lignende ved mellemstationen, hvis man vil have større trafik, men jeg synes personligt, at charmen ved et anlæg som dette er, at der næsten ingen trafik er.

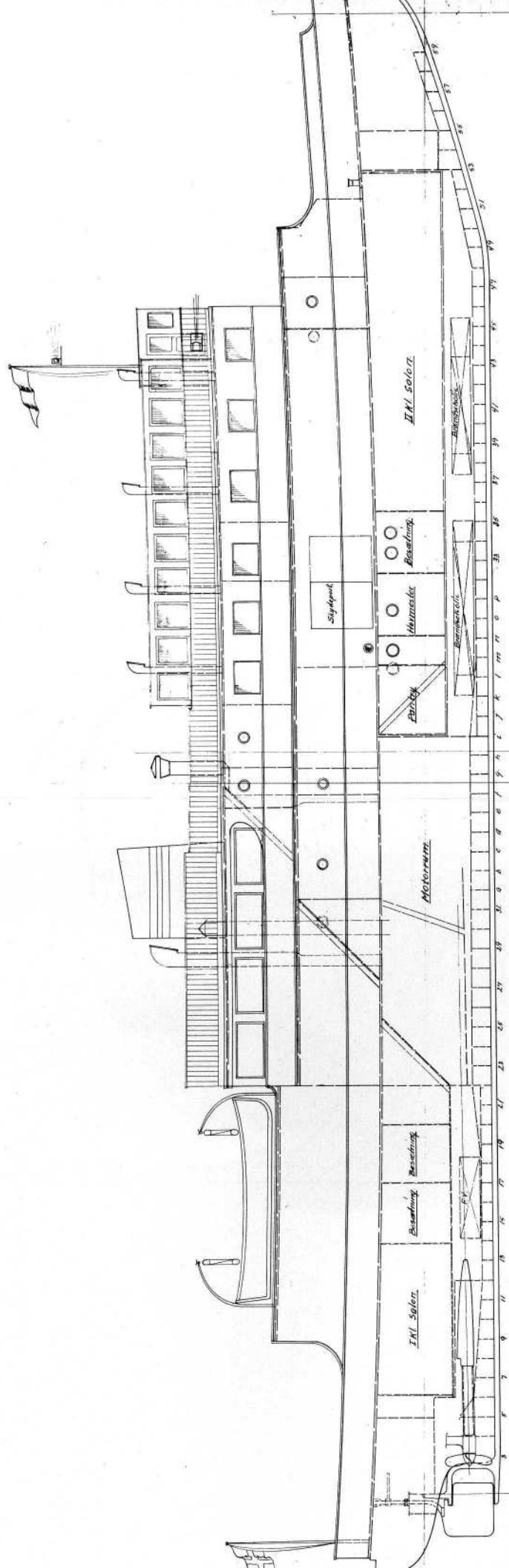
---oo0ooo---

STORBY STATIONER

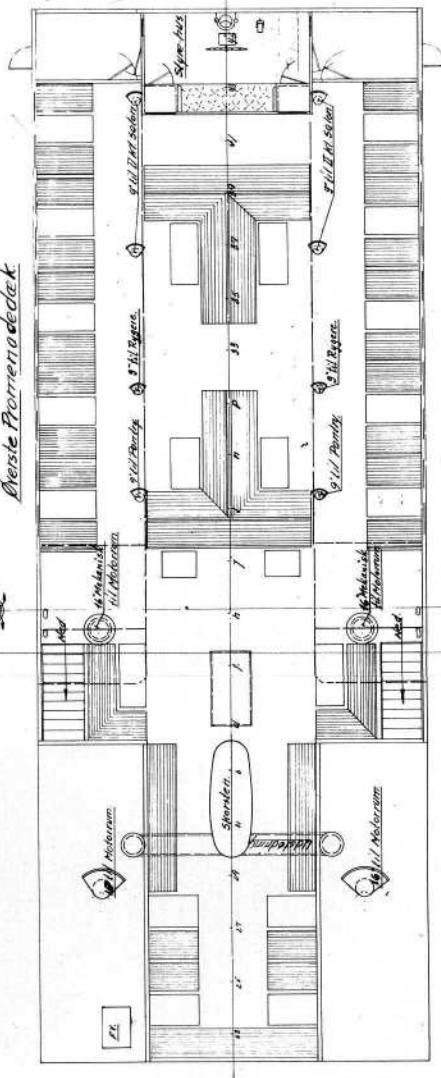
Det hører til sjældenhederne, at man på en modeljernbane træffer et virkeligt storbyområde, og det er vel i og for sig naturligt, da man ikke kan undgå, at et sådant kommer til at fylde meget, og vel især fordi det er næsten umuligt at skabe en realistisk overgang mellem storbyområdet og det omgivende land. Naturligvis vil det også på mindre anlæg være umuligt at opbygge en station, der giver blot nogen lighed med en station i et storbyområde. Selv på store anlæg er det sjældent at træffe et virkeligt storbyområde og en virkelig storbystation, og det er egentlig en skam.



Stationen i Spiez



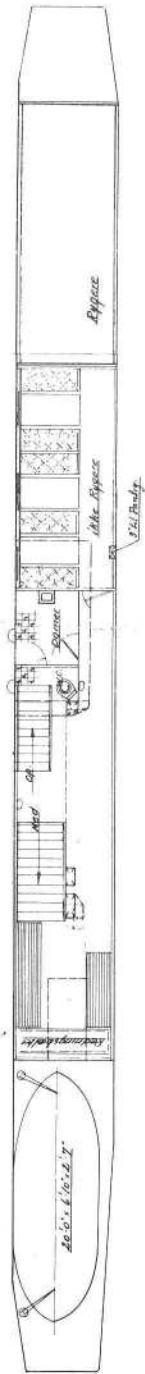
Øverste Promenadedeck



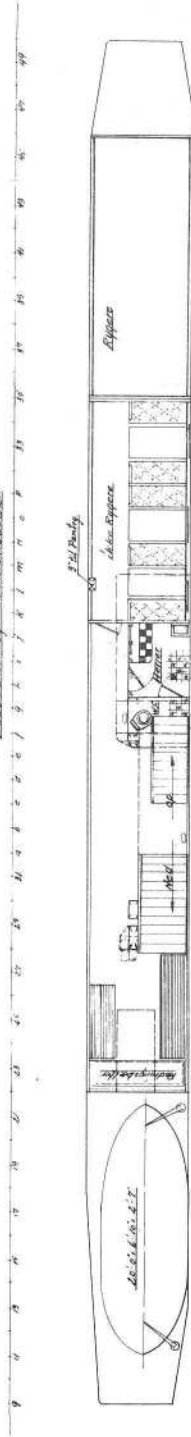
Længde mellem PP. 145'8" ~ 44,4 m. L.
 Brede moulded: 26'0" ~ 7,95 m.
 Dybde til Hoveddæk: 10'9" ~ 3,30 m.

1. Sikring af Rødder
 2. Sikring af Støttemur
 3. Sikring af Vind
 4. Sikring af Vind
 5. Sikring af Vind
 6. Sikring af Vind

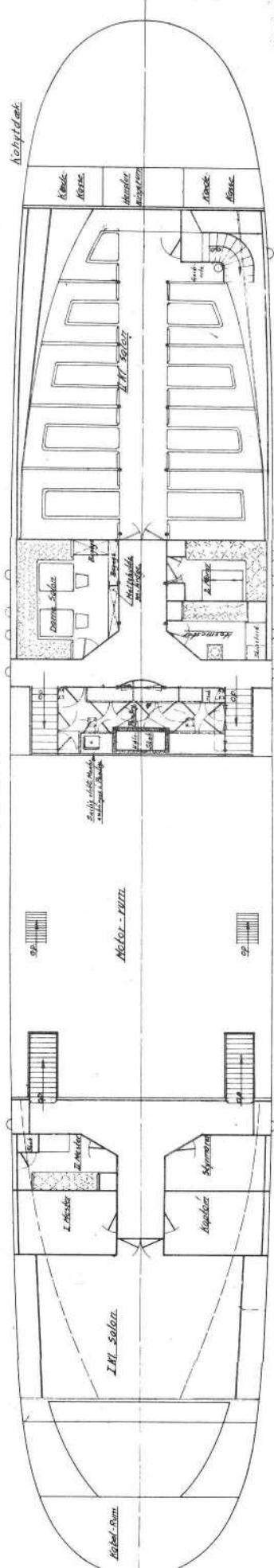
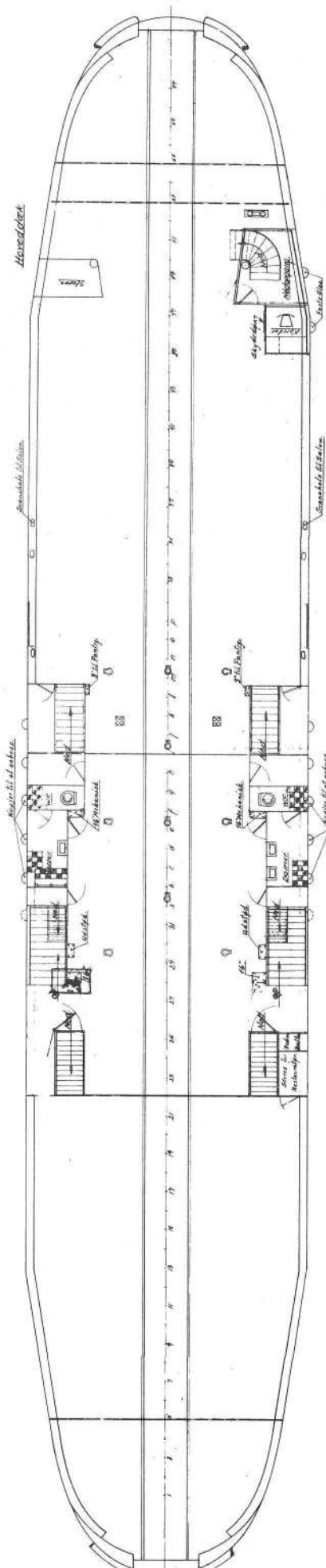
For dekke/Deck



Boardside of the bow section

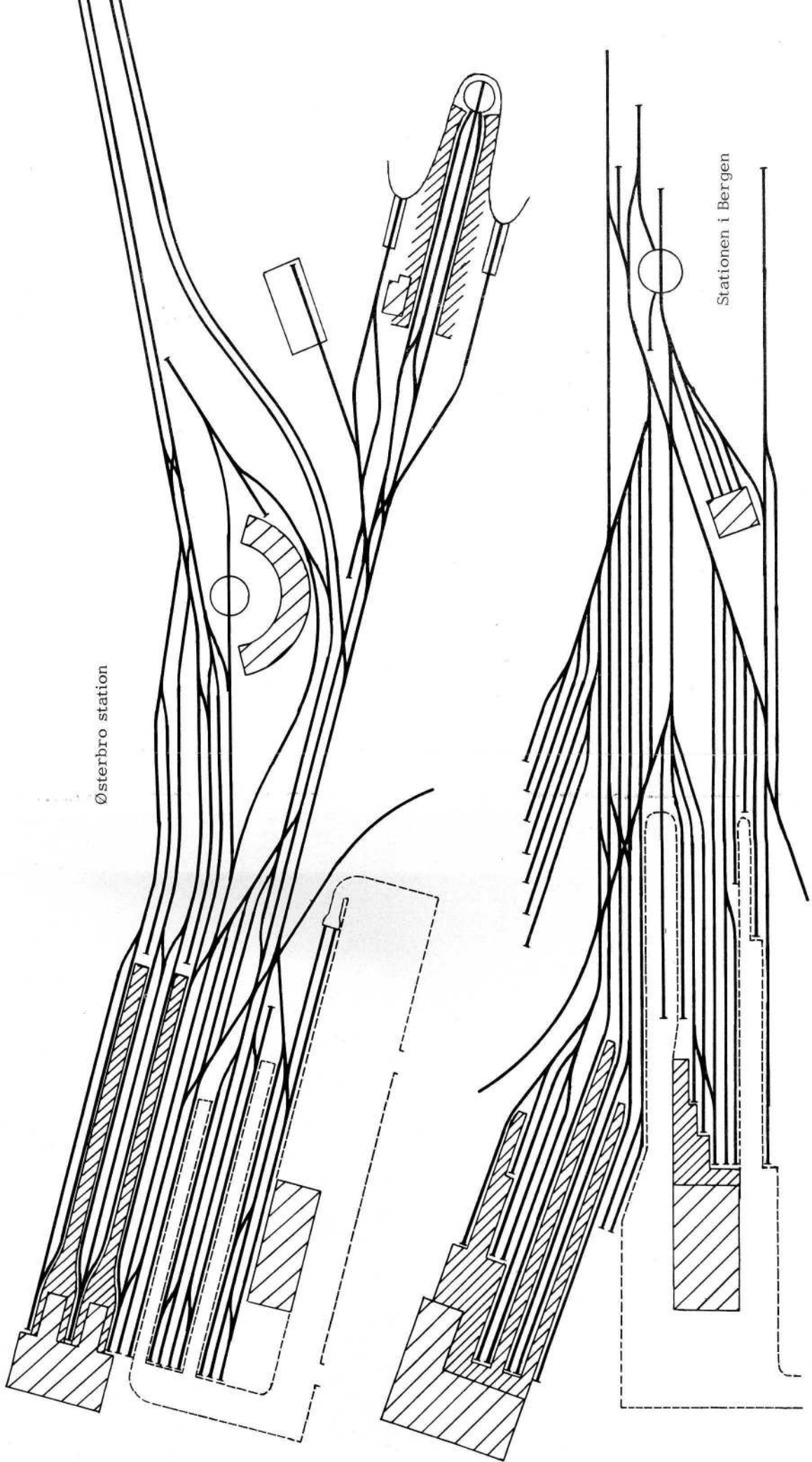


Boardside of the bow section



28.11.1941
 Forhøringsskizze (Rosen)
 M. 1/10
 R.L.P.
 10.4.51

Architectural drawing of the bow section of a ship, showing the hull shape and internal structure. The drawing is labeled 'Kølydækket' at the top and '17.11.1941' at the bottom. A scale bar is provided below the drawing.



Østerbro station

Stationen i Bergen

Hvis man ønsker at modellere et storbyområde, er det en stor fordel, hvis modelbanen skal opbygges i et lokale med en uregelmæssig form eller i flere lokaler, idet man da på en simpel måde får løst problemet med byområdets udstrækning.

Jeg har her angivet sporplaner for et par storbystationer af et forholdsvis begrænset omfang. Disse sporplaner er tegnede efter den sædvanlige recept, altså svarende til H0 og med en mindste kurveradius, der nogenlunde svarer til, hvad de forskellige fabriker leverer. Ved disse store stationer er sporskifternes hældning af meget stor betydning for totallængden, og for at få nogenlunde rimelige proportioner, når sporene gøres kortere (i vognlængder), må sporskifterne også gøres en del stejlere.

Den første sporplan viser Østerbro station og Frihavnsstationen som de blev anlagt i 1897. Sporplanen er dog forenklet en smule, idet de fleste forbindelsesspor til Frihavnselskabets spornet er udeladte. Denne station er et eksempel på en endestation næsten uden opstillingsspor, og den vil egne sig, hvis man især er interesseret i at se togene køre, idet hovedparten af persontrafikken afvikles med fast sammenkoblede togstammer, hvor man blot behøver at omløbe med lokomotivet (og vende det, hvis man da ikke kører med tenderloko), før toget kan afgå igen. Godstrafikken domineres af vogne til pakhus og læsseveje, men der er dog også nogen trafik til havnesporene og til færgen, og denne godstrafik besørges fortrinsvis med små lokalgodstog. Alt i alt er det en station, der er velegnet, hvis man vil vise en stor stations toggang og rangering mere end strækningsskørslen. Eventuelt kan man blot lade de udgående baner løbe rundt i sløjfer med sporrister, så man kan holde togene tilbage i en passende tid. For at give en morsommere rangering kan man forøge antallet af havnespor, men disse bør da snarere lægges efter, hvor der er plads, end efter, hvordan de lå i virkeligheden, og jeg har derfor undladt at indtegne sådanne, da udformningen af havnen såvel som af de øvrige omgivelser er stærkt afhængig af pladsforholdene.

Den anden sporplan viser jernbanestationen i Bergen. Da den er tegnet på grundlag af en plan i en ældre norsk lærebog i jernbanebygning, afviger den muligvis fra stationens nuværende udformning. Da jeg aldrig har været i Bergen, kan jeg ikke udtale mig herom. Til for-

skel fra Østerbro station er stationen i Bergen eneste station i området, og den skal derfor tage al trafikken til byen. Man har derfor en langt mere varieret trafik med eksprestog, persontog og godstog, men da Bergen trods alt er en ret lille storby, er trafikken omfang ikke større, end at man kan klare sig med en enkeltsporet bane. Hvis man ønsker en dobbeltsporet bane, er der ingen vanskeligheder ved at få plads til en sådan på sporplanen. Stationen indeholder personbanegård med fire personspor samt særskilte post- og rejsegodsspor, godsbanegård med pakhus og læsseveje samt maskindepot. Stationen har fire depotspor for persontogsstammer og nogle blindspor til henstilling af vogne, der skal henstå i længere tid. Derimod findes ingen egentlig rangerbanegård, da en sådan ikke er nødvendig, idet alle vogne ifølge sagens natur har ærinde enten ved pakhuset, læssevejen eller på et af industri- og havnesporene, der er antydning at gå ud til de to sider fra stationen.

Jeg har tilladt mig at vise en udenlandsk station, da sådanne i mange tilfælde er bedre egnede som forbilleder til modelbanestationer end danske. Da det danske terræn er så velegnet til anlæg af jernbaner, er større stationer herhjemme i reglen så lange, at man ikke kan eftergøre dem i model. Dette gælder i endnu højere grad for knudestationer, hvor man i reglen etablerer skæringer ude af niveau, hvis trafikken er af nogen betydning. Ringsted station, der for nylig har været omtalt i SIGNALPOSTEN, er i den henseende en undtagelse. I den mere bjergrige del af udlandet er krydsninger i niveau derimod ganske normale, og jeg har som et eksempel vist en krydsningsstation mellem en dobbeltsporet og en enkeltsporet bane. Denne sporplan ligner meget stationen i Spiez i Schweiz, idet den er tegnet på grundlag af et fotografi af denne station. Jeg tvivler dog på, at den bane, jeg har angivet som dobbeltsporet, i virkeligheden er dobbeltsporet på begge sider af stationen. Det ses, at stationen indeholder det for en dansk station ganske uhørte, at de gennemgående hovedspor går ad de afvigende grene i nogle af sporskifterne, men hvis alle tog standser på stationen, har dette naturligvis ingen driftsmæssig betydning.

Jeg vil ikke i denne omgang beskæftige mig yderligere med storbystationer, men hvis jeg ved en senere lejlighed skulle falde over en sporplan, der egner sig til modelbanebrug, vil

jeg nok bringe den. Indtil videre vil jeg koncentrere mig om små stationer, og det er mit håb at finde nogle virkelige stationer, der egner sig til at blive gengivet i model.

Næste gang vil der komme en af de sædvanlige 2 x 3 m sporplaner, men det er også muligt, at jeg på et senere tidspunkt kommer med en opsamlingsartikel om endestationer eller krydsningsstationer, idet sådanne jo naturligt må forekomme ret hyppigt på modelbaner.

O. Buskgaard

FRA SIDEGANGEN

MOTORLOKO VED DANSKE INDUSTRIBANER

Vi har fortegnelser over både stats- og privatbanernes damp- og motorlokomotiver. Vi har en lille bog om industribanernes damploko, omend den er mangelfuld. Der er også udarbejdet en liste over industribanernes normalsporede motorloko!

Så mangler vi kun en fortegnelse over industribanernes smalsporede motorloko.

Af dem er der meget nær 1250 stk. Vores to største fabrikker har hver produceret ca. 500, hvoraf en del dog er eksporteret. Ingen af disse to fabrikker er i stand til at give oplysninger til at udarbejde en lokofortegnelse efter. (Den ene har dog visse arkiver). De to næststørste fabrikker er begge lukket og deres

arkiver destrueret. Kun ca. 100 loko, fordelt på adskillige producenter og importører, har det været muligt at kortlægge.

Jeg ved, at mange jernbaneentusiaster - der egentlig ikke interesserer sig for smalspor - alligevel har besøgt et eller flere teglværker, mosebrug o.s.v., og der taget notater. Hent dem frem! Sammenlign dem med dem, jeg og mine "medarbejdere" har samlet i nedenstående liste. I denne måned samler vi loko fra Kastrup Maskinfabrik. Der skal være 111 stykker ialt?

Angående karakteristika, mærk navnlig den kantede form og styrestængerne mellem forplade og aksler (findes ikke på de ældste). Lokoene nummereres f.eks. 81/43, hvor første nummer er et fortløbende produktionsnummer, og andet nummer er de to sidste cifre i produktionsåret.

Kan De supplere listen, så send mig så mange data som muligt: internt nummer, sted, tidspunkt, sporvidde, vægt, motorfabrikat, motortype, transmission, farve, antal aksler.... Også hvis De er stødt på ovennævnte loko andre steder, har oplysninger interesse, blot De skriver hvornår.

Skulle jeg modtage data, offentliggør jeg naturligvis den forbedrede liste.

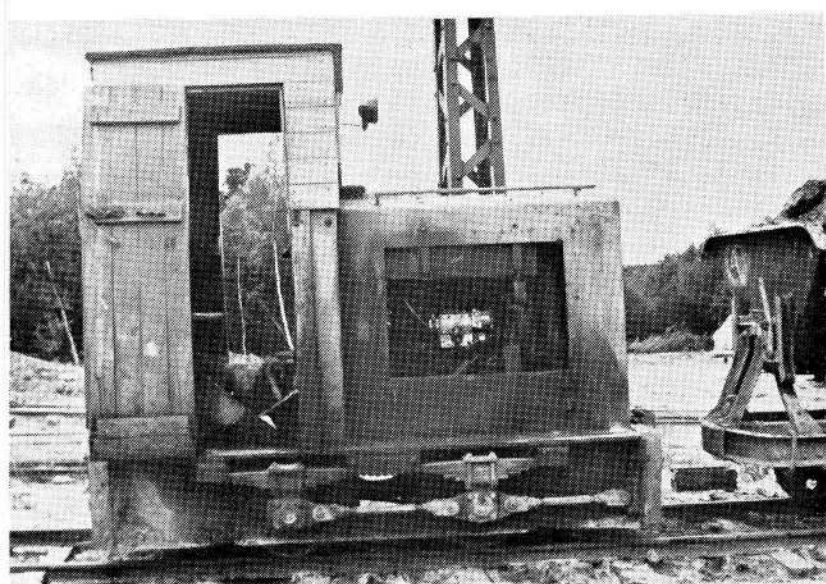
I næste måned er det tanken at fortsætte med fabrikken Willemoes.

Data modtages af

Bent Hansen,
Rugmarken 30,
Nr. Bjert,
6000 Kolding.
tlf. (05)565031.

KASTRUP MASKINFABRIK

- 15/38 Slet Teglværk
- 32/39 Rørdal Cementfabrik
- 34/40 Kås Briketfabrik
- 48/41 Kås Briketfabrik
- 58/42 Grønbjerg Teglværk
- 59/42 Emiliedal Teglværk
- 71/43 Rørdal Cementfabrik
- 76/43 Pindstrup Mosebrug, Ll. Vildmose nr. 2
- 81/43 Lilleskov Teglværk
- 85/43 Arnold Andersen, brunkul
- 91/43 Grundfør Teglværk
- 107/48 Fakse Kalkværk
- 109/60 Sølyst Teglværk



Udenfor nummersystemet: 301 og 302/48,
DdS, Nakskov, 19 og 20

Dataløse:

Rørdal, 3 stk.

Hasleværket, 6 stk.

Fiskebæk Briketfabrik, 2 stk.

Emiliedal, 1 stk.

Superfos, Nr. Sundby, 1 stk.

Uklare:

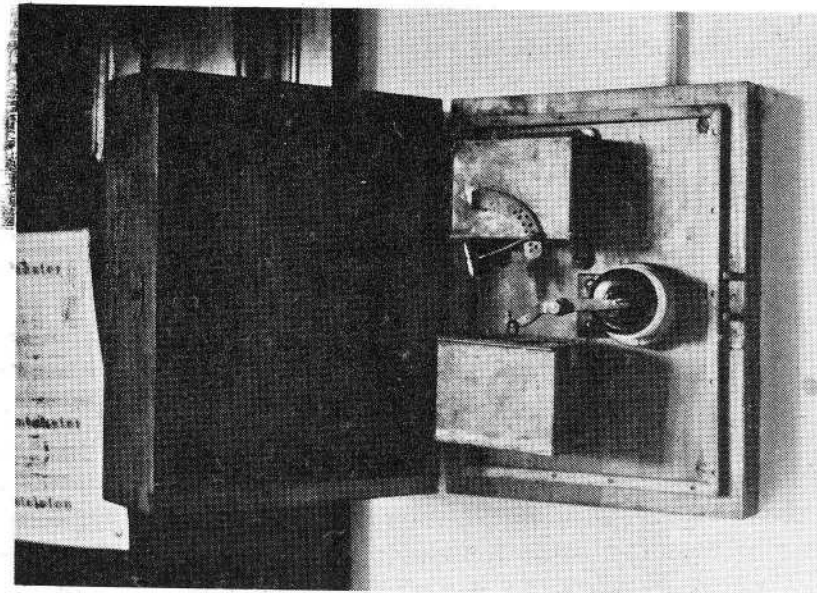
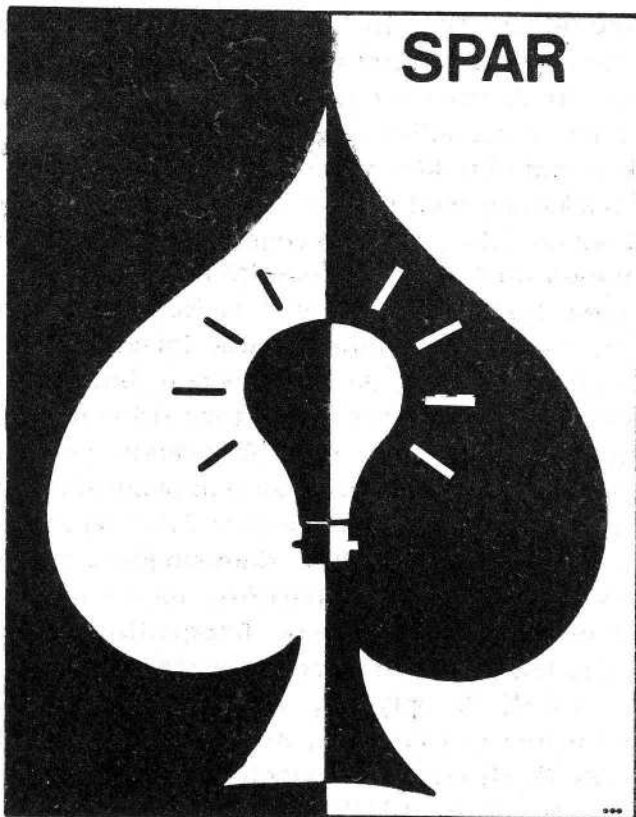
Rørdal 78/44? 78/43?

Fiskbæk 39 og 44 (44/39 eller 39/44?).

SPAR PÅ LYSET

Efter adskillige års næsten ubegrænset brug af jordens energireserver, er det pludselig igen blevet nødvendigt at spare, bl.a. på elektriciteten.

At det er en ting, der for mange er en fuldstændig fremmed ting, ser man næsten dagligt eksempler på. For adskillige ansatte ved DSB har det dog gennem mange år været en naturlig ting. Bl.a. har en lille plakæt med udseende i stil med vedstående siddet opklæbet ved næsten alle elektriske kontakter på mange stationer, helt frem til midten af 1950-



Den afbildede "lys-slukker" hængte i driftsklar stand i ventesalen på Kædeby station helt til banens nedlæggelse, og blev så, såvidt vides, overdraget Jernbanemuseet. - Der skal man jo også spare på lyset.

erne. Det var imidlertid ikke blot ved DSB man skulle spare, også ved privatbanerne. Det kan i praksis gøres på mange måder, her skal omtales en mulighed, der blev benyttet på Langelandsbanen.

På de små stationer var det blevet et problem at få slukket lyset efter togtid - på de tider af døgnet, hvor stationerne var ubetjent. Når et tog ankom, skulle de rejsende jo have mulighed for, indenfor rimelige grænser, at samle deres forskellige bagage sammen, finde deres cykel el.lign. Man kunne lade togets togfører tænde lyset på f.eks. perron og forplads, men hvem skulle slukke det igen, når der ikke længere var behov for det???

Toget, og dermed togføreren, kunne jo ikke holde og vente så længe. Man måtte med andre ord se sig om efter andre muligheder, og resultatet blev den her afbildede "lys-slukker".

Den består i al sin enkelthed af en lille aflåselig trækasse indeholdende to små vandbeholdere, hvoraf den ene var påmonteret en lille indstillelig vandhane, en vippearms og en elkontakt af den type, hvor man tænder lyset ved at nedtrykke en lille pal.

Som det (forhåbentlig) fremgår af billedet, sidder beholderen med hanen øverst, og vand kan herfra løbe, hurtigt eller langsomt, afhængig af indstillingen (hullerne i cirkelbuen)

ned i den underste beholder. Denne hænger i den ene ende af vippearmen, medens den anden ende hviler på undersiden af den lille pal på kontakten.

Ved den daglige tjenestes afslutning sørgede stationspersonalet for, at der var den fornødne mængde vand i den underste beholder til, at denne - via vippearmen - kunne påvirke og derved afbryde kontakten.

Når et tog ankom senere på aftenen, hældte togføreren vandet fra den underste beholder op i den øverste, og tændte lyset med kontakten. Når han nu hængte beholderen på plads, var den for let til at kunne afbryde kontakten med det samme, men efterhånden som vandet - hurtigt eller langsomt, alt efter indstillingen - igen løb ned i den underste beholder, blev denne tungere og kunne til sidst afbryde kontakten.

Det var jo egentlig en såre enkel løsning, effektiv og driftssikker, og så kunne man lade sit eget værksted lave den uden større udgift for banen.

Nej, - den var vist ikke opfundet af Storm -P.!!!

E.V.P.

PRÆCISIONSJERNBANER!

NYHED: ROCO KVALITETSMODELJERNBANE.
Fint forarbejdet modeljernbane til minipriser.
ROCO skinner og sporskifter: 0, H0 og N
Vogne: H0, H0e og N, lokomotiver: H0 og H0e
BRAWA modeljernbanetilbehør, signaler og belysning i superudførelse, containerkraner, svævebaner, minilokomotiver m.v.: H0 og N
SOMMERFELDT luftledning, den mest stabile og virkelighedstro på markedet: 0, H0 og N
ZUBA: Prima håndlavede lokomotiver: H0, H0e, N og N-m.
Kataloger tilsendes mod check - frimærker.
ROCO kr. 3,-, BRAWA kr. 6,50, SOMMERFELDT kr. 3,50. ZUBA, indhent venligst tilbud, da modellerne er meget kostbare.

PHOTO FINISH HOBBY
RØDOVREVEJ 10,
2610 RØDOVRE, tlf. (01)701021

MOTORMATERIELLET,
fortsat fra side 190

Akslerne styredes i vognens tværretning af korte, flade fjedre, der kunne minde om gode, gammeldags rullegardin-beslag. De var med deres fod fastboltet på toppen af bærefjedrene og ragede herfra lodret op og lå an mod hoveddragerens underste flangekant. Ved akslens sideforskydning spændtes den ene af disse fjedre, mens den anden aflastedes, så det gav den nødvendige tilbagestillingskraft. Måske har disse fjedre også haft en vis svingningsdæmpende virkning. Jeg synes ikke det ser ud til, at sættevogns-ophænget har været yderligere affjedret, men den ret hurtigtløbende maskine med kort krumtap og tætsiddende cylindre samt fraværet af kobbeltænger og tunge styringsdele gav alligevel vognen et behageligt løb uden væsentlige gener fra maskineriet.

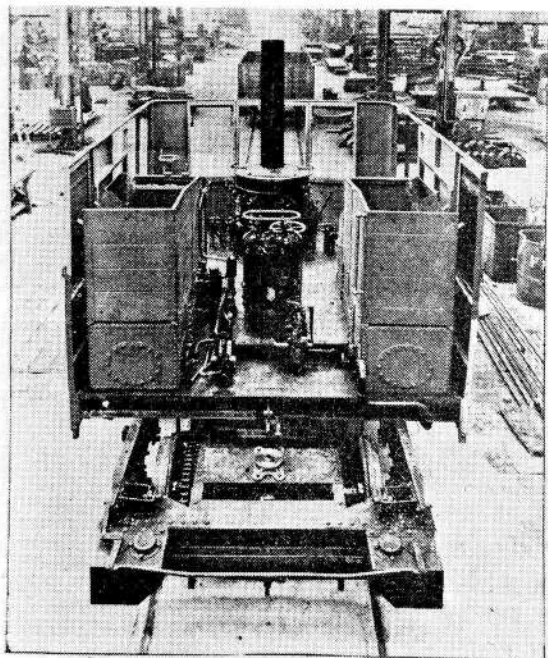
Rush angiver Sentinels lille standardkedels effekt til 100 HK, men mindre variationer må have forekommet inden for samme kedeltype, da f.eks. de ældste vogne, hvortil HHGBs hørte, kun havde et kedeltryk på 16 ato, mens man senere benyttede tryk op til 19 ato, og det er nok dette sidste, der svarede til de 100 HK. I DJK 16 angives største ydelse til 70 HK. Hvis maskinens virkningsgrad var lidt under 90% og kedlens ydelse ved det lave tryk måske kun var nogle og firs HK, så lyder de 70 HK vist ikke så urimeligt. Det betyder, at vognen ikke har været kraftigere end de ældste Triangel-vogne. Den havde da heller ikke normalt træktoøj, men kun et gaffelstykke med hul i til anbringelse af en trækstang med to øjer i. Hermed kunne tilkobles en lille, let blikvogn, der var leveret sammen med dampvognen. Den vejede kun 3,5 t, men lastede alligevel 8 t. Heri medførtes bl.a. en reserve-kulbeholdning foruden diverse rejsegods etc., da dampvognen intet rejsegodsrum havde. Efter en kortere tid kunne man alligevel ikke dy sig, men forsynede post- og rejsegodsvognen Q1 med en dampvognskobling, så også denne vogn, der vejede 7,6 t og lastede 10 t kunne hænges efter dampvognen. I visse løb kørte dampvognen herefter med 2 bivogne, hvilket bekræftes af flere fotografier, så helt umulig har den ikke været som trækraft.

I DJK 16 oplyses, at vognen oprindeligt var fornem (?) lysegrå, men snart blev malet gul og fik tilnavnet "Bananen". I 1938 observeredes den af en af DJK-forfatterne, og de hæv-

der, at den nu havde fået samme lillarøde farve som banens øvrige personvogne.

I 1926 holdt man i Helsingør 500 års by-jubilæum, og i den anledning blev vognen "klædt ud" som et rullende bondehus med stråtag etc. og den kørte "sporvognskørsel" mellem Grønnehave og Hellebæk, 8 dobbeltture om dagen. Det blev en hård belastning for vognen, og det siges, at den aldrig rigtig "blev sig selv" igen efter den omgang. Interiør-fotoet er taget i denne periode, se bl.a. potteplanterne i vinduerne, nemlig i mellemrummet mellem den egentlige vognkasse og det noget bredere "bondehus".

I begyndelsen af 1930'erne blev vognen hen-sat, da man havde fået diesel-loko nr. 2 fra B&W, og den blev endeligt udrangeret i 1940. Passagerdelen blev solgt til "havestue" ved en villa i Helsingørs udkant, og der henligger den endnu i noget miserabel forfatning. Jeg har her opmålt vognkassen sammen med Svend Jørgensen fra HgJK, jævnfør de understregede mål på tegningen. De engelske vogne ved LNER holdt i 15-18, enkelte endda i 20 år, så HHGBs har været et af de mindre heldige eksemplarer. Måske har man overbelastet den, og i øvrigt siges, at man favoriserede diesel-lokomotivet, der var mere all-round anvendeligt og billigere i brændselsforbrug, og man har derfor nok forsømt "Bananen" med vedligeholdelse, når den en stor del af tiden blot stod i reserve for diesel 1, som man allerede havde, da dampvognen anskaffedes.



Omtrent samtidig med HHGB fik RHJ en Sentinel-dampvogn af et meget lignende udseende. Den var dog noget højere og bredere, og maskindelen var indrettet anderledes. Den havde også opretstående kedel, vistnok med 19 atotryk (100 HK), men her stod dampmaskinen lodret bag kedlen og kul- og vandforrådene opbevarede i sidetanke langs ydervæggene i maskindelens bageste del, så der her dannedes en midtergang. Sidedørene var anbragt foran forrådstankene, omtrent ud for kedlen. Et kig skråt oppefra/bagfra ind i maskindelen (uden tag) ses på billedet ved disse linier. Også denne vogn havde den 2-cylindrede maskine og kædetræk. Der var i begge ender anbragt en "påklistret" pufferplanke, der absolut ikke var medfødt. Stafferingen fortsatte bl.a. ind under pufferplanken! Vognen var nok af samme længde som HHGBs, men jeg har i øvrigt ingen sikre data for denne vogn. RHJ havde den kun på prøve et års tid og sendte den derefter tilbage til England, uvist af hvilken grund. I stedet anskaffedes i 1927 et par store Scandia-Kieler-vogne, som holdt hele banens tid ud, d.v.s. godt 40 år, så dispositionen var nok ikke så dårlig!

Det skal bemærkes, at Sentinel-vognene havde vacuumbremse, der virkede på bremsetromler inden for hjulene.

Der var naturligvis førerrum i begge ender af køretøjet, men derudover var der elektrisk kommunikation mellem kedelrummet og det bageste førerrum - ved hjælp af elektriske ringeapparater. Der var også elektrisk belysningsanlæg, der fik strøm fra en dynamo, der var remtrukket fra en af akslerne. Hertil hørte også akkumulatorkasser, relæskabe etc., men jeg kender intet nærmere til dets anbringelse.

Dataliste for dampvogne på danske jernbaner

	GDS A 11-12	RHJ A 1-2	LB M 1	HHGB „Bananen“
hjulstilling	B'2' T	B'2' T	(1A) 1 T	B'2' T
lgd. o. puffere	13 m	15 m	11 m	(ramme) 17,2 m
axelafstand	8,2 + 0,9 / 0,8 = 9,9 m	9,2 + 1,1 / 0,9 = 11,2 m	5,4 + 2,0 / 0 = 7,4 m	10,9 + 2,1 / 0,8 = 13,9 m
antal cylindre x boring x slag	2 x 230 x 300	2 x 230 x 300	2 h: 140 x 200 2 l: 200 x 200	2 x 172 x 229 mm R
driv/løbehjul-ø	760/900 mm	900/do.?	940/do.?	763/763 mm Ć
maskin-effekt	c. 50 hk ?	c. 50 hk ?	150 hk	70 hk ? DJK
kedeltryk	10 ato.	10 ato.	24 ato	16 ato B
hedeflade ialt heraf overheder	c. 15 m ² —	18 m ² —	? ② ?	{ 8,6 m ² R * 6,1 m ² Ć 1,8 " R * 1,0 " Ć
risteareal	c. 0,5 m ²	0,5 m ²	0,5 m ²	① { 0,47 m ² R * 0,37 m ² Ć
tjenestevægt (uden passagerer)	c. 15 t	c. 20 t	? ③	c. 20 t Ć
adhæensionsvægt	c. 10 t	c. 12 t	?	c. 13 t Ć
vand	0,5 m ³	1,0 m ³	?	0,75 m ³ B
kul	0,2 t	0,2 t	koks!	0,2 t B
siddepladser (sommer/vinter)	8 II 32/72 III	14 II 37 III	30 III eller	56 III
godslast	0,5 t ?	0,5 t ?	5 t	?
maximal - hastighed	3 mil/h = 22,5 km/h	c. 40 km/h ?	c. 45 km/h ?	55 km/h Ć

B: iflg. brochure fra 1924.

Ć: tal fra ĆSD via A. Horn.

R: iflg. Rush: British Steam Railcars.

DJK: iflg. DJK's bog nr. 16 om HHGB.

① Måske er de små tal mest sandsynlige, da „Bananen“ er en af de ældste Sentinels.
JS-HHGB anfører tal, der ligner Ć's for Bananens kedel.

② lidt ældre vogne med samme motor, men med 20 ato, håndfyret: 26 m², rist 0,84 m²

③ " " " " " " " " " 2 m længere: 23 t.

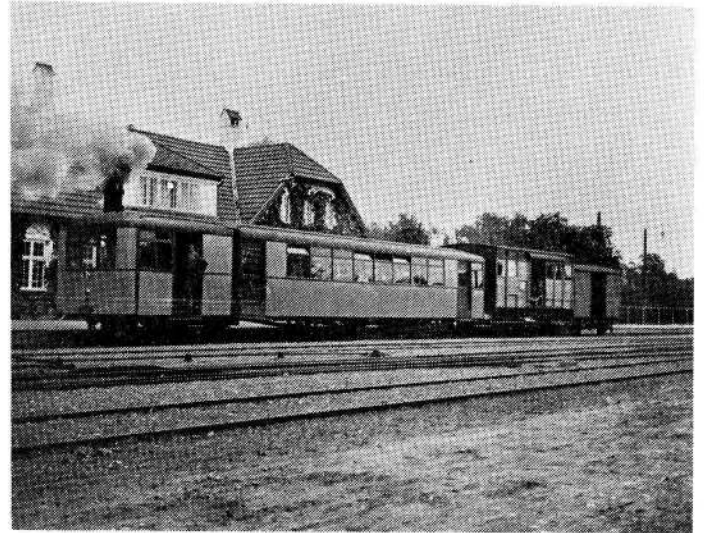
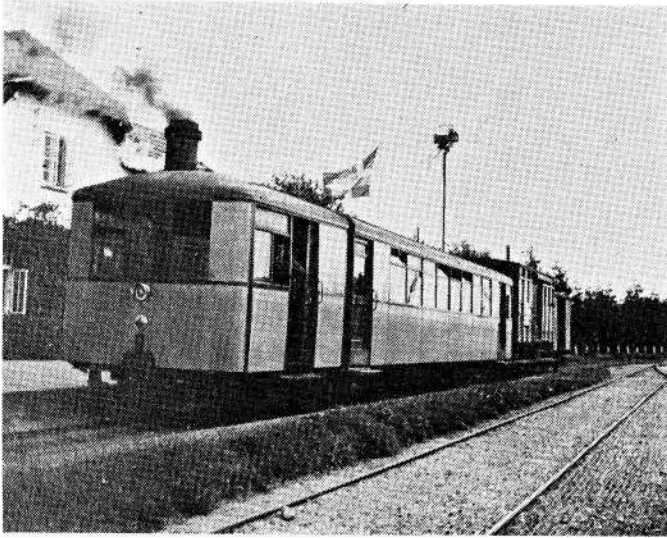
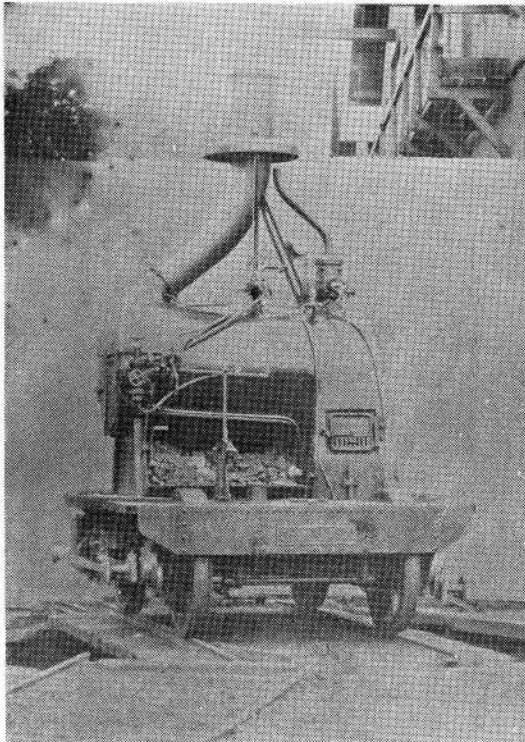


Foto til denne artikel:

Side 187: LB, dampvognen th., side 189 HHGBs dampvogns indre, side 211: RHJs dampvogns maskinbogie og HHGBs "rullende hus". Denne side, øverst: HHGBs dampvogn med 2 bivogne og herunder: Motorbogie til Scandias forsøgs-vogn i 1883 (Jernbanemuseet og forfatterens og redaktørens arkiver).

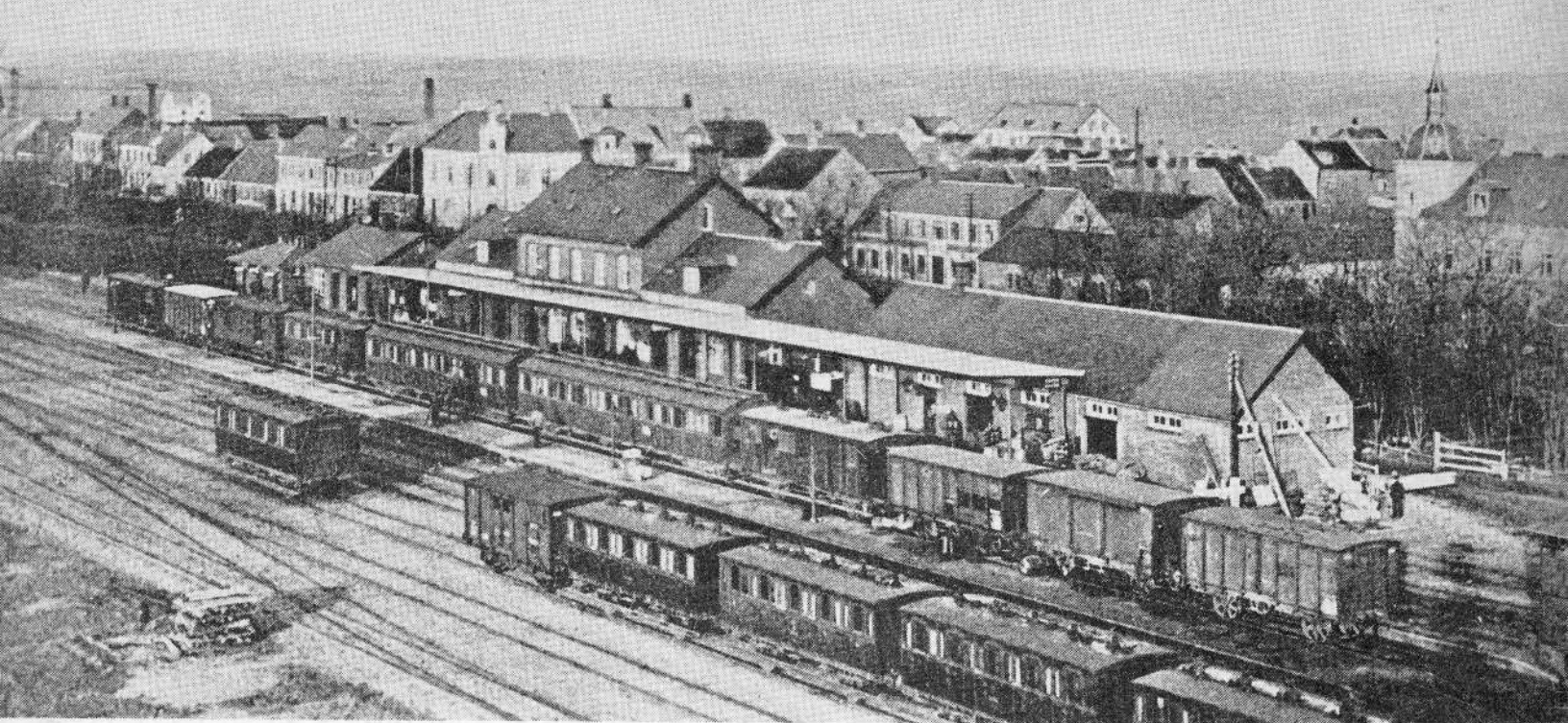


Så sent som i 1927 prøvede Sentinel at sælge en "100 HK dampmotorvogn" og eventuelt en tilhørende bivogn til AHJ, men banen modstod fristelsen og anskaffede først i 1929 en motorvogn. Ålborg Privatbaners værksted havde selv flikket den sammen af en 16 år gammel personvogn plus en 100 HK motor fra en af FFJs kasserede Kielervogne. Resultatet overgik i elendighed alle de tidligere omtalte dampvogne og kasseredes efter 3 års kvaler og ærgrelser. Det var næsten synd for APBs værksted, at en næsten samtidigt anskaffet vogn fra Triangel tillod sig at holde i 40 år, hvoraf de 20 første med den originale motor! Det er ærgerligt, at Hadsundbanerne ikke faldt for fristelsen og anskaffede Sentinel-vogne, så vi kunne have fået at se, hvad vognene fra Sentinels bedste år duede til. Sådan noget afhang jo også meget af, hvordan materiellet blev behandlet. De vogne, der på Haderslev Amtsbaner kunne holde i 18 år, kunne de på Ålborg privatbaner splitte ad på 5-7 år, derfor er et enkelt eksempel ikke nok til at bedømme en vogns holdbarhed i den daglige drift.

Til slut hidsættes en sammenlignende tabel over de tekniske data for de 6 dampvogne, der kom i egentlig drift i Danmark. RHJs Sentinel-vogn er ikke medtaget, fordi den kun var her på prøve. Man havde ellers på fabrikken prøvet at bestikke skæbnen ved at bemale vognen meget drabeligt med RHJ M 1 i kæmpebogstaver på siden, men det kunne ikke gøre det.

H. Alkjær

Skjern



Banegaarden i Skjern