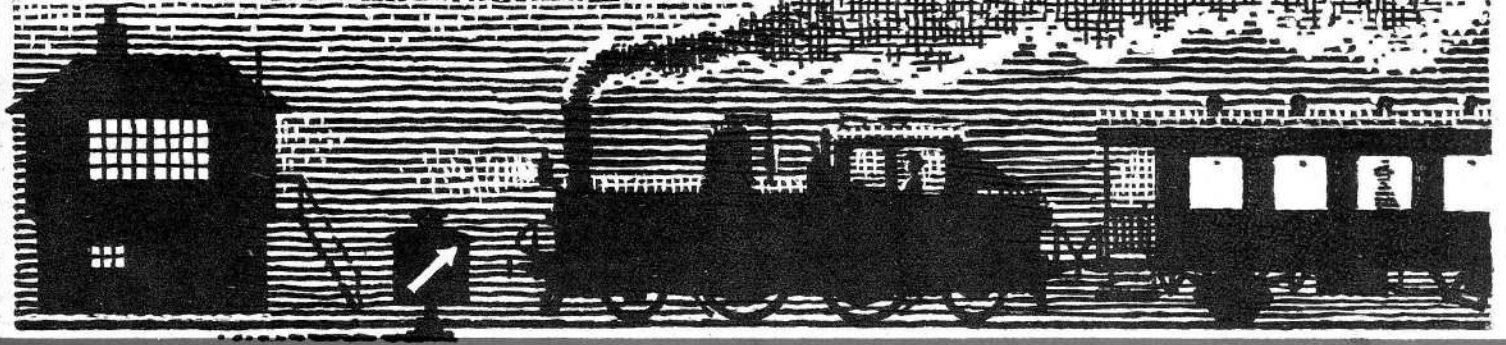


# SIGNALPOSTEN



11. ÅRG.  
1975

NR 1  
JAN

# Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Jeg vil begynde det nye år med at ønske, at alle vore læsere må få et godt nytår, trods krise, arbejdsløshed og andre gebrækkeligheder, der i øjeblikket hærger vort land. Disse linier skrives aftenen før valget den 9. januar, og jeg synes gennem politikernes tågeslør at kunne skimte en forbedring i forholdene omend metoderne hertil synes meget forskellige.

Vore planer for denne årgang er ganske enkle: Linien fortsættes med skyldigt hensyn til de mange ønsker og tilkendegivelser, som vore læsere bærer os med. Vi skal gøre vort allerbedste og håber så også, at det giver et resultat, som vore læsere kan goutere.

Der kan desværre ikke fortælles meget nyt om håndbog 2 (trods løftet i forrige nummer), da redaktøren er blevet ganske forskrækkeligt forsinket i arbejdet med bogen. Jeg håber dog stadig at få tid til at komme videre - så mon ikke det vil lykkes?

Jeg har fået mange forespørgsler om mulighederne for levering af ældre numre m.v. Derfor har jeg været "nede på lageret" og tælle op, og kan herved kundgøre, at vi endnu har følgende til salg - tallet i ( ) angiver restoplaget ved de numre, vi ikke har ret mange tilbage af:

- 3. årgang nr. 2 á kr. 5,-
- 4/4 (8 stk.) á kr. 5,-
- 5/2, 5/4, 5/5 og 5/6 á kr. 5,-
- 6/2 (7), 6/5 og 6/6 á kr. 5,-
- 7/1 og 7/6 (11) á kr. 6,50
- 8. årgang - komplet á kr. 30,-
- 8. årgang - enkeltnumre á kr. 6,50
- 9. årgang - komplet á kr. 35,-
- 9. årgang - enkeltnumre á kr. 7,-
- 10. årgang - komplet á kr. 40,-
- 10. årgang - enkeltnumre á kr. 7,50.

Jubilæumsskrifter:

- Hirtshalsbanen á kr. 7,-
- Hornbækbanen á kr. 11,50
- Nordbanen 100 år á kr. 3,-

- Fotohefte 1, FFJ á kr. 12,-
- Fotohefte 2, AHB og AHJ á kr. 12,-
- Fotohefte 3, TFJ á kr. 23,-
- Fotohefte 4, NKJ á kr. 16,-

Erindringsbogen om sønderjyske baner  
... og så kommer toget, Trine á kr. 18,-

DSBs S-tog á kr. 14,-

Romantik i Røg og Damp  
om Haderslev Amts Jernbaner á kr. 46,-

Håndbog 1 om vognbygning i model  
DSB OLD-TIMERE i model á kr. 79,50

Ved indbetaling på giro 6 49 47 22 af det aktuelle beløb og angivelse af bestilling på "kupon til modtageren" kommer varerne portofrit i løbet af en uges tid.

Regnskabet for 1974 er opgjort og ligger nu klar til revisoren. Det er en af mine kæreste beskæftigelser nytårsaften at lave årsopgørelsen, for jeg glæder mig inderligt over den fremgang, vi stadig kan notere.

I 1974 nåede vi op på 876 direkte abonnenter, en nettotilgang på 50, hvilket forekommer os helt pænt, og for 1975 kan vi allerede nu notere 19 nye abonnenter, som jeg herved benytter lejligheden til at byde velkommen.

Regnskabsopstillingen finder De andet sted i bladet, hvor der måtte blive et hjørne ledigt. Jeg skal blot nævne, at Fotohefterne 3 og 4, Trine og Romantik i Røg og Damp stadig har et betragteligt underskud - måtte det blive afhjulpet!

10. årgang nummer 6 kom også lidt forsinket ud - stadig på grund af "trykkervanskeligheder" - jeg håber på bedre held denne gang.

Næste nummer, 11. årgang nummer 2 påregnes udsendt straks efter påske. - På genhør!

Holtrup

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

11. ÅRGANG, NUMMER 1

JANUAR/FEBRUAR 1975

INDHOLD I DETTE NUMMER:

|                                                |       |    |
|------------------------------------------------|-------|----|
| Nyt fra redaktionen .....                      | omsl. | 2  |
| Danske statsbaners damploko, afslutning .....  |       | 2  |
| Maskindepoter .....                            |       | 5  |
| Danske jernbanefærger, M/F Sønderjylland ..... |       | 11 |
| Tegningsarkivet .....                          |       | 19 |
| Et tandhjulsloko .....                         |       | 20 |
| Sønderjysk signalreglement 1920 .....          |       | 21 |
| Nedlagte baner, MFVJ 1. del. ....              |       | 28 |
| Danske banegårde, Århusbanegårdene .....       |       | 38 |
| Småpluk .....                                  | omsl. | 3  |

Forsidebilledet: ØG-loko ved Vordingborggade, 1965 (Adam)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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

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

SIGNALPOSTEN udsendes 6 gange om året med ca. 2 måneders mellemrum. Tilstræbt årligt sidetal svarende til 400 sider. Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby, og alt ikke-professionelt arbejde udføres derfor af interesse og uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, i postanvisning eller check til samme adresse.

Pris for 11. årgang, 1975, kr. 46,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

# DANSKE DAMPLOKO

## 1.del: statsbanerne

af A.Gregersen

Vi har nu i store træk gennemgået damplokomotivets udvikling ved DSB og set lidt på anvendelsen, samt bragt nogle målskemaer og nu kunne det som afslutning på det hele være rimeligt at komme med en redegørelse over, hvad disse forskellige loko kunne yde.

Til brug for en sådan opstilling har jeg valgt de ældre trækrafttabeller, hvor man til en bestemt togart (f.eks. HP) havde varierende belastning alt efter lokotypen og stigningsforholdene. I den nyere tid satte man til en bestemt belastning varierende køretider efter maskinstørrelse og stigningsforhold. Vi behandler det oprindelige system først.

I dette betød

|   |            |
|---|------------|
| E | Eksprestog |
| K | Kurertog   |
| I | Iltog      |
| P | Persontog  |
| B | Blandettog |
| G | Godstog.   |

Et foransat H betød hurtig-, et L = langsom-.

Man havde følgende betegnelser, tallet angiver max.hastigheden i km/h:

HE og E, 100 (bortfaldt, da max.hast.nedsattes fra 100 til 90 km/h).

|    |        |
|----|--------|
| K  | 90-100 |
| HI | 90     |
| I  | 80-90  |
| HP | 70-80  |
| P  | 70     |
| LP | 60     |
| B  | 40-50  |
| HG | 45-50  |
| G  | 45     |
| LG | 40.    |

De første sjællandske maskiner i Odinklassen, 1A1, var svage og måtte på Vestbanen max. belastes med 150 t, på Nordbanen kun med 50 t. Efter ombygningen måtte de på Vest- og Klampenborgbanerne belastes med 175 t og

på Nordbanen med 70 t. Deres max. hastighed lå på 40-50 km/h.

Crampton-maskinerne har jeg forgæves søgt at finde en træktabel for - kan læseren mon hjælpe?

I Jylland-Fyn havde man i 1875 følgende værdier for de forskellige maskiner:

| Litra - i togart             | I     | P     | B     | G     |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Canada 1-3,<br>9-14 og 17-20 | 9-17  | 11-30 | 14-40 | 16-48 |
| Canada 4-8 og<br>15-16       | 8-16  | 10-27 | 13-37 | 14-44 |
| B, C                         | 10-20 | 13-35 | 17-48 | 18-57 |
| H                            | 7-14  | 10-26 | 13-35 | 14-42 |
| E, F                         |       | 14-36 | 20-50 | 22-60 |
| Kj                           | 6-12  | 8-22  | 11-29 | 12-35 |

På Sjælland i 1891 var forholdene således:

| Litra på bane:<br>i togart    | Nord- | vest/<br>syd- | klam-<br>penb. |       |
|-------------------------------|-------|---------------|----------------|-------|
| Ks i HP                       | 17-29 | 18-25         |                |       |
| Ks i P                        | 17-29 | 19-29         | 22-29          |       |
| Ks i B                        | 21-39 | 29-42         | 29-38          |       |
| Ks i G                        | 27-50 | 28-46         |                |       |
| Cs                            | }} P  |               | 15-22          |       |
| Ds                            |       | 17-25         | 17-25          | 21-26 |
| Es                            |       | 20-35         | 27-37          | 25-31 |
| Fs                            |       | 25-47         | 27-52          |       |
| Gs i P                        |       |               | 22-29          |       |
| Gs i B                        | 21-41 | 28-43         | 31-39          |       |
| Gs i G                        | 27-54 | 28-48         |                |       |
| As i P                        |       |               | 21-26          |       |
| As i B                        |       |               | 25-31          |       |
| Bs i P på Frederikssundsbanen |       | 13-20         |                |       |
| Bs i B -                      | do    | 15-23         |                |       |
| Bs i G -                      | do    | 17-31         |                |       |

I Jylland-Fyn var tallene i 1891 følgende:

| Litra - i togart | HP    | P     | B     | G     |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| A                | 15    | 20    | 21-30 | 22-33 |
| B, C             | 12    | 15-16 | 16-27 | 17-30 |
| J, Dj            | 14-17 | 19    | 21-29 | 21-29 |
| H, L             | 10-12 | 13-14 | 13-18 | 14-22 |
| E                |       |       | 23-31 | 28-33 |
| G                |       |       | 27-34 | 32-37 |
| P                |       |       | 10-21 | 10-21 |

Tallet angiver antallet af vognladninger (vgl.) á 10 tons. Vognenes ansættelse var således:

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| personvogn, 2-etage      | 1,5 vgl. |
| personvogn, 1-etage      | 1,2 -    |
| post- & rejsegods        | 1,2 -    |
| godsvogn, tom, 2-3 aksl. | 0,6 -    |
| godsvogn, tom, 4-aksl.   | 1,3 -    |
| kreaturvogn, tom         | 0,9 -    |
| stykgodsvogn, tom        | 0,9 -    |
| last pr. 100 kg          | 0,1 -    |

Sammenlignet med de efterfølgende træk-tabeller viser ovenstående tabeller ret store belastninger, men her må de forholdsvis ringe hastigheder tages i betragtning. Det var først i årene omkring århundredskiftet at hastigheden steg væsentligt.

Strækningerne inddeltes efter stigningsforhold i A-, B-, C-, D-, E- og F-strækninger, således at A havde de stærkeste stigninger. I de senere år tilkom også strækninger med stærkere stigninger end A, de mærkedes A 6, A 3, A 2. Disse strækninger er udeladt i ovenstående tabel.

Træktabel for DSB i årene 1892-1939. Der skete meget få ændringer, oversigten er derfor allround-anvendelig.

Litra Kj anvendt ved kørsel Ålborg-Nørresundby 19, i modsat retning 12.

Litra HS, når undtagelsesvis anvendelse på strækningen: halvdelen af F, G.

Bortset fra litra MX (gl.), der er anført i tabellen, gjaldt følgende tal for motormateriel i alle togarter:

|            |                       |
|------------|-----------------------|
| MV, MW     | 14-16                 |
| MT (gl.)   | 8,5-10                |
| MO         | 10-12                 |
| MP         | 8                     |
| MQ         | 3-5                   |
| MR         | 5                     |
| ML         | 4-5                   |
| MA, ME, MF | 4,8 incl. motorvognen |

| Litra i togart       | E  | K     | HI    | I     | HP     | P       | LP    | B     | HG     | G      | LG     |
|----------------------|----|-------|-------|-------|--------|---------|-------|-------|--------|--------|--------|
| E 964 m.fl.          | -  | 45    | 50    | 50    | 50     | 55-65   | 60-70 | 62-75 | 62-80  | 62-80  | 62-80  |
| R                    | -  | 40    | 40    | 40    | 40     | 50-60   | 50-62 | 52-65 | 54-58  | 55-70  | 55-72  |
| P                    | 26 | 35    | 37-40 | 37-40 | 37-40  | 38-40   | 38-43 | 38-45 | 38-46  | 38-48  | 38-50  |
| S                    | -  | -     | 35-40 | 35-40 | 37-40  | 42-50   | 46-55 | 50-62 | 53-60  | 54-70  | 55-72  |
| H                    | -  | -     | -     | -     | 40     | 60      | 60    | 70-90 | 70-100 | 72-100 | 72-100 |
| C, K                 | 13 | 18    | 20-21 | 21-24 | 21-27  | 22-30   | 22-33 | 35-38 | 36-42  | 36-46  | 38-48  |
| Ks                   | 10 | 15    | 18    | 21    | 22     | 25      | 25    | 28-31 | 29-35  | 29-38  | 30-45  |
| A, Cs, Ds,<br>Es, Fs | 9  | 13-14 | 15-16 | 17-18 | 19-20  | 21-23   | 23-25 | 24-31 | 25-36  | 21-40  | 26-42  |
| O                    | -  | -     | -     | -     | 18-22  | 18-25   | 18-28 | 29-32 | 29-40  | 30-43  | 30-46  |
| B, S (gl.C)          | -  | -     | -     | -     | 13-14  | 14-18   | 14-22 | 14-25 | 15-30  | 16-33  | 16-35  |
| D                    | -  | -     | -     | -     | 30     | 33-37   | 34-42 | 34-50 | 34-54  | 35-60  | 35-60  |
| F, G                 | -  | -     | -     | -     | -      | (22-31) | 22-31 | 23-36 | 24-40  | 25-44  | 25-49  |
| E, gl.               | -  | -     | -     | -     | -      | (20-29) | 20-29 | 21-34 | 22-38  | 23-42  | 23-46  |
| Ls                   | -  | -     | -     | -     | -      | -       | -     | 18-24 | 19-33  | 20-37  | 20-39  |
| J 1-20, As           | -  | -     | -     | -     | 12     | 14-16   | 15-19 | 16-24 | 18-28  | 18-31  | 18-33  |
| J 50-58, Dj,<br>Bs   | -  | -     | -     | -     | 10     | 12-14   | 13-17 | 14-22 | 15-24  | 15-27  | 15-29  |
| H gl, L,<br>P gl, N  | -  | -     | -     | -     | (9-11) | 10-13   | 11-15 | 11-18 | 12-23  | 12-25  | 12-28  |
| MX, gl.              | -  | 25    | 27    | 31    | 35     | 35      | 35    | 35    | 35     | 35     | 35     |

Visse værdier for f.eks. LG kan lyde voldsomme, men man må tage i betragtning, at der var tale om meget lang køretid, og maksimalt 40 km/h. F.eks. havde det gamle Nordbanegodstog, 2325, en køretid på 14 eller 16 minutter mellem Holte og Birkerød (K-maskine, næsten altid fuldlast, men det gik nemt).

Bemærk også motormateriellets belastninger - det nyttede ikke at sænke hastigheden for at hæve ydelsen. Gammel MX (med 1000 HK), lå i et iltog mellem litra P og C/K i ydelse og i persontog og lavere togarter måtte den kun belastes med 35 vgl., altså i et LG en belastning som en gl. B-maskine (med 250-300 HK); og den gamle sjællandske, der med 40-50 km/h måtte belastes med 175 t på Vestbanen, var det øvrige førkrigsmotormateriel overlegen i ydelse - dog må man for motorvognenes vedkommende tillægge ca. 3 vgl. for den person- (undskyld passager-)kapacitet, de rummer/rummede.

I løbet af 1930'erne kom man mere og mere ind på at sætte en vis last på en bestemt lokotype, og så indrette køretiden herefter. Det havde den fordel, at man kunne have de samme togstørrelser over hele strækningen.

Et tidligere HP-togs belastning måtte rette sig efter den strækningsdel, der havde de største stigninger, eller også måtte man sænke karakteren over en sådan strækning til P evt. LP. Nu gik man den modsatte vej og kaldte toget f.eks. K 15, senere K 150, da man gik over til at anføre togstørrelsen i tons i stedet for i vognladninger, og så slække på køretiden over visse strækningsafsnit.

For lokotrukne togs vedkommende betød belastningstallet den togvægt, der fulgte efter lokomotivet - men for motorvognenes vedkommende gik man hurtigt over til at tallet angav hele togvægten (eks. MO 62 = en MO uden vogne, MO 185 = en MO med ca. 3 bogievogne (120 tons)).

Forøvrigt var køretiden ens for K 150 og MO 185, men medens MO-vognen gerne havde 3 ens bogievogne med rullelejer (f.eks. 3 CR), var et K 150 tilfældigt sammensat, og toget havde dertil den langsomme vacuumbremse i modsætning til motortogets trykluftbremse.

Gammel tog 254 var f.eks. en C-maskine plus DJ - EK - AR - 2 CM eller CP, altså en meget uheldig sammensætning med en 2-akslet E-vogn mellem en tung postvogn og 3 bogievogne, og alligevel drev en vis Kalundborg-fører

det som en sport at køre fra Roskilde til Valby på 19 minutter!

Det er mit håb, at jeg med denne serie af indlæg har givet læseren en nogenlunde tilfredsstillende oversigt over udviklingen af damplokomotivet inden for DSB. Jeg har dog måttet tage hensyn til pladsforholdene og til at huske begrænsningens kunst.

I næste artikel skal vi derefter se lidt på udviklingen indenfor privatbanerne.

A. Gregersen

#### SIGNALPOSTEN, driftsregnskab for 1974

|                    | Indtægter | Udgifter  |
|--------------------|-----------|-----------|
| 10. årgang         | 32.798,86 | 33.253,91 |
| Gamle årgange      | 1.732,18  | 1.372,75  |
| Jubilæumsskrifter  | 277,95    | 22,50     |
| Fotohefter 1 og 2  | 500,47    | 350,00    |
| Fotohefter 3 og 4  | 643,65    | 750,00    |
| ... Trine          | 267,92    | 520,00    |
| Romantik i røg ... | 807,52    | 525,20    |
| Håndbog 1          | 635,70    | 45,00     |
| Håndbog 2          |           | 335,00    |
| Årets overskud     |           | 489,89    |
| Balance            | 37.664,25 | 37.664,25 |

#### STATUS pr. 31. december 1974

|                                           | Aktiver   | Passiver  |
|-------------------------------------------|-----------|-----------|
| Beholdninger, giro, kontant og sparekasse | 23.163,23 |           |
| Forudbetalte abon.                        |           | 13.506,20 |
| MOMS-gæld                                 |           | 1.439,25  |
| Diverse deb./kred.                        |           | 41,17     |
| Turfond (uændret)                         |           | 43,92     |
| Formue 1/1: 7.642,80                      |           |           |
| overskud: 489,89                          |           |           |
| Formue 31/12                              |           | 8.132,69  |
| Balance                                   | 23.163,23 | 23.163,23 |

Regnskabet er udarbejdet den 3. januar 1975. Revisorens påtegning bringes i næste nummer.

Holtrup

# MASKINDEPOTER

Af vor energiske redaktør har jeg fået til opgave at skrive lidt om remiser - jeg vil nu ændre det til maskindepoter - for det er jo nok det, han har ment.

Men, hvad er en remise eller et maskindepot? En gammel lokofører betegnede en lokoremise som en stor beskidt og mørk bygning, fyldt med røg og os og hvor det flød med snævset tvist og olie. Lidt kategorisk, men alligevel! Når man fra det egentlige sporområde, d.v.s. det sporanlæg, der tjener til afvikling af person- og godstrafikken, bevæger sig ind på maskin-afdelingens særlige område, er man på et maskindepot, hvad enten det drejer sig om f.eks. Godsbanegårdens maskindepot eller det blot drejer sig om et sidespor, der er reserveret et togloko, der har et kort ophold på en mellemstation og hvor der er mulighed for vandtagning eller for udkastning af slagger.

Lad os begynde i det små. Medens Nord- og Kystbanens lokaltog til Holte og Klampenborg var damptog, overnattede en O-maskine i såvel Holte som Klampenborg. Her var dengang en lille remise, en vandkran og askegrav og et primitivt kulanlæg, blot bestående af et lad, hvorpå man fra en kulvogn lossede kullene og hvorfra de forholdsvis let kunne kastes op i maskinens kulkasse. Depotet passedes af en såkaldt natfyrmand, der havde til opgave at holde en passende ild i overnatningsmaskinens fyr samt at rense dens fyr og være behjælpelig med kul- og vandtagning. Dertil skulle han klare remisens daglige (d.v.s. natlige) renholdelse.

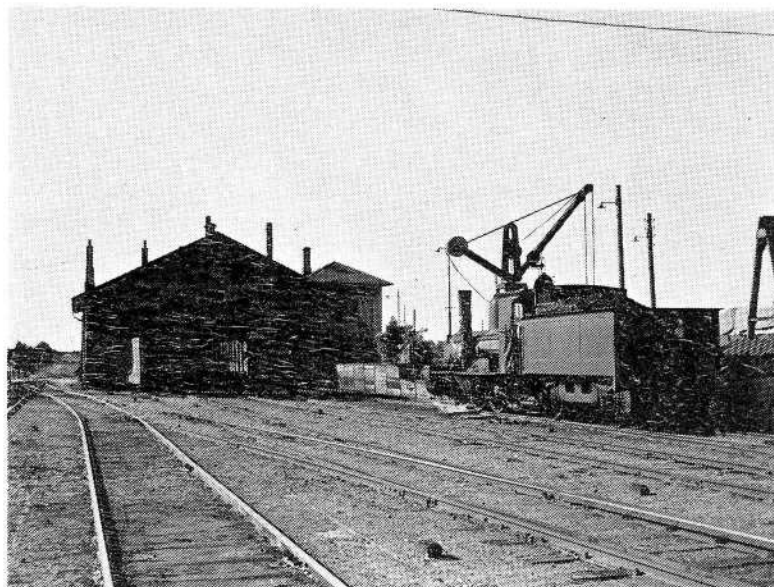
I tilknytning til en sådan remise fandtes tillige et overnatningsværelse for lokopersonele, samt et lille rum, hvor der kunne være en skruestik, lidt værktøj og olie.

I Rungsted var forholdene lidt større, her var en remise med 2 spor og med plads til 4 O-maskiner (der har vist yderst sjældent overnattet mere end 1), drejeskive, vandkran og kulanlæg. Bag i remisebygningen var der 2 rum forneden til værksted og lager, og på 1. sal opholds- og soverum.

På maskindepotet i Frederikssund var der en rigtig kulgård, hvori man tømte kulvognen. Til kulgården hørte en kulkran med tilhørende

kulkasse. I kulgården lå nogle spor, hvorpå kulkasserne, der havde 4 små hjul, kunne køre (skubbes). Kranen kunne drejes om sin lodrette stamme - det skete med håndkraft. For at lette bevægelsen og i det hele taget give kranen en vis balance, var den forsynet med en kontravægt. Ophejsning af kulkassen foregik ved hjælp af lokomotivet, der skulle kulforsynes, idet kranwirens ene ende var fastgjort i en kæde, der, styret gennem kædehjul i kulgårdens bund, førtes ud mellem sporet og blev påhægtet maskinens ene trækkrog. Man kørte nu med lokomotivet til kulkassen var hævet til den ønskede højde, hvorefter den blev svinget ind over tenderens kulrum og fyrbøderen slog bunden ud af kulkassen. Det var en nem måde at kulforsyne på, det krævede blot lidt øvelse fra lokoførerens side. Det er dog sket, at en lidt for travl eller temperamentsfuld fører er kommet galt afsted, har sprængt kæden og derved tabt kulkassen - eller i værste fald væltet kranen!

Jeg mindes en oplevelse fra en af de mange gange, jeg som stor dreng gik og botaniserede ved Godsbanegårdens maskindepot. En G-maskine havde netop taget kulkassen op og var ved at få den svinget ind over tenderen, da en C-maskine kom kørende - lidt vel hurtigt. Ved



Frederikssund maskindepot (Dancker)

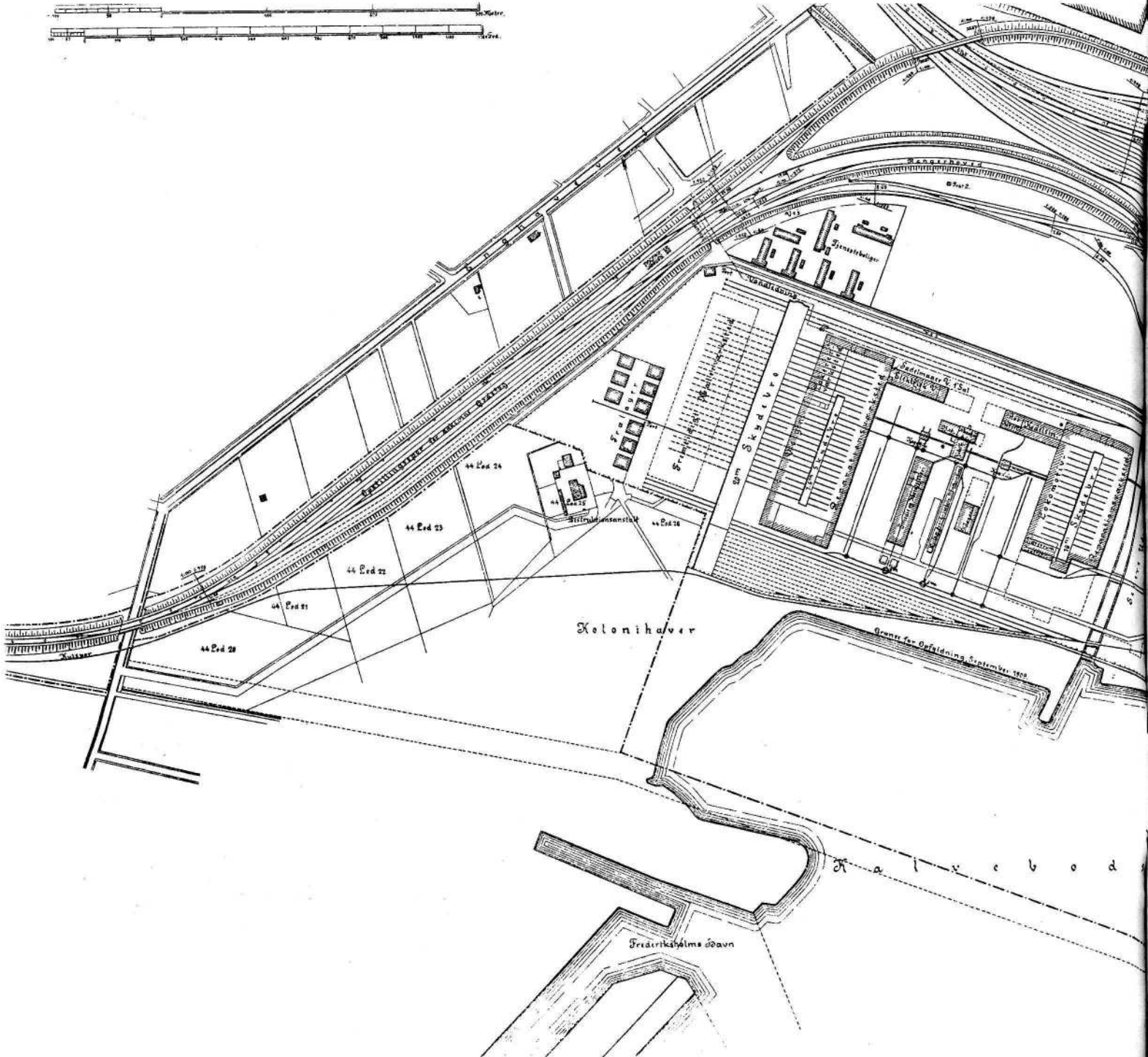
bremsningen kørte maskinen i kane og ramlede ind i G-maskinens tender med det resultat, at kulkassen røg ned, samt at et par puffer blev bøjet og at de 4 lokofolk samt folkene i kulgården kom til at ligne negre.

Nå, det var et sidespring, tilbage til Frederikssund. Her var 2 remisespor, drejeskive, vandkran og askegrav og i tilslutning til remisen opholds-, sove- og baderum for personalet (der overnattede i de gode gamle dage 2 sæt personale) samt et lille lagerrum og dito værk-

sted. Ved et depot af denne størrelsesorden var der depotarbejde hele døgnet rundt.

De to dominerende former for remise er den aflange, kasseformede remise og ringremisen. Den førstnævnte har den ulempe, at man for at undgå for megen rangering skal sørge for at få maskinerne kørt ind i en ganske bestemt rækkefølge, sådan at den, der skal først ud helst kommer sidst ind.

Denne gene kan afhjælpes ved at anbringe en eller flere skydebroer i remisen og reser-

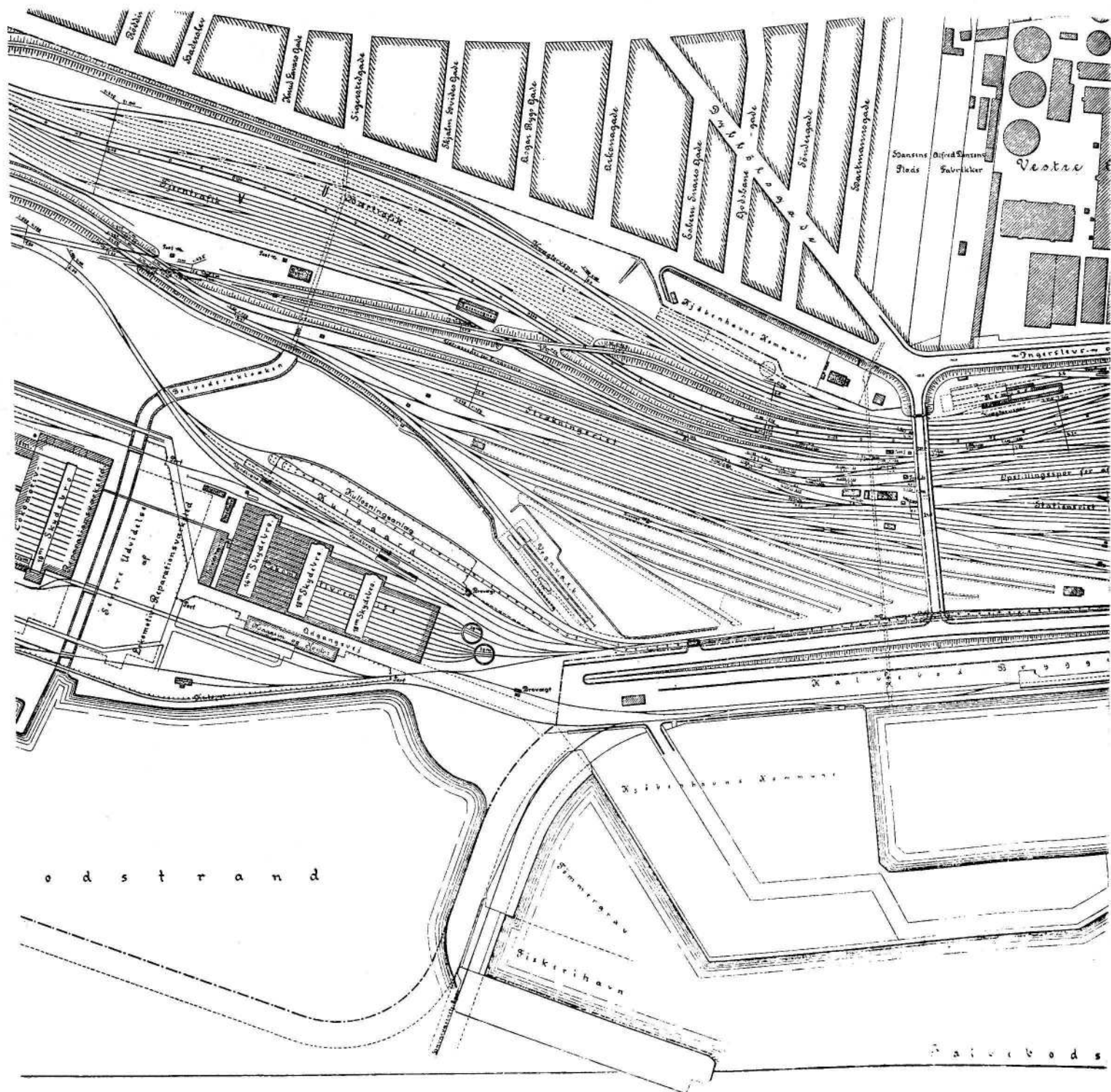




vere et af sporene til ind- og udkørsel, men herved opstår den ulempe, at skydebroen optager stor plads. Man må altså ved planlægning veje for og imod.

Ringremisen er (rettere var) en meget almindelig anvendt remisetype. Den ligger som en større eller mindre del af en cirkelbue omkring en drejeskive. Man undgår ulemperne ved den førstnævnte remisetype, men til gengæld kan en hel remises lokobestand spærres inde, hvis drejeskiven havarerer eller et eller

andet fjols kører en maskine i drejeskivegraven. Ved anvendelse af ringremise er man jo naturnødvendigt tvunget til at have drejeskiven som anlæggets centrum, medens man ved de fleste andre remisetyper med fordel kan anbringe drejeskiven på en sådan måde, at den kun indirekte har forbindelse med remisesporene. Eksempler på ringremiser er Østerbro Roskilde, Korsør m.fl. Hvor sårbar en ringremise kan være fik man under sidste krig et slående bevis på, da allierede fly bombede de

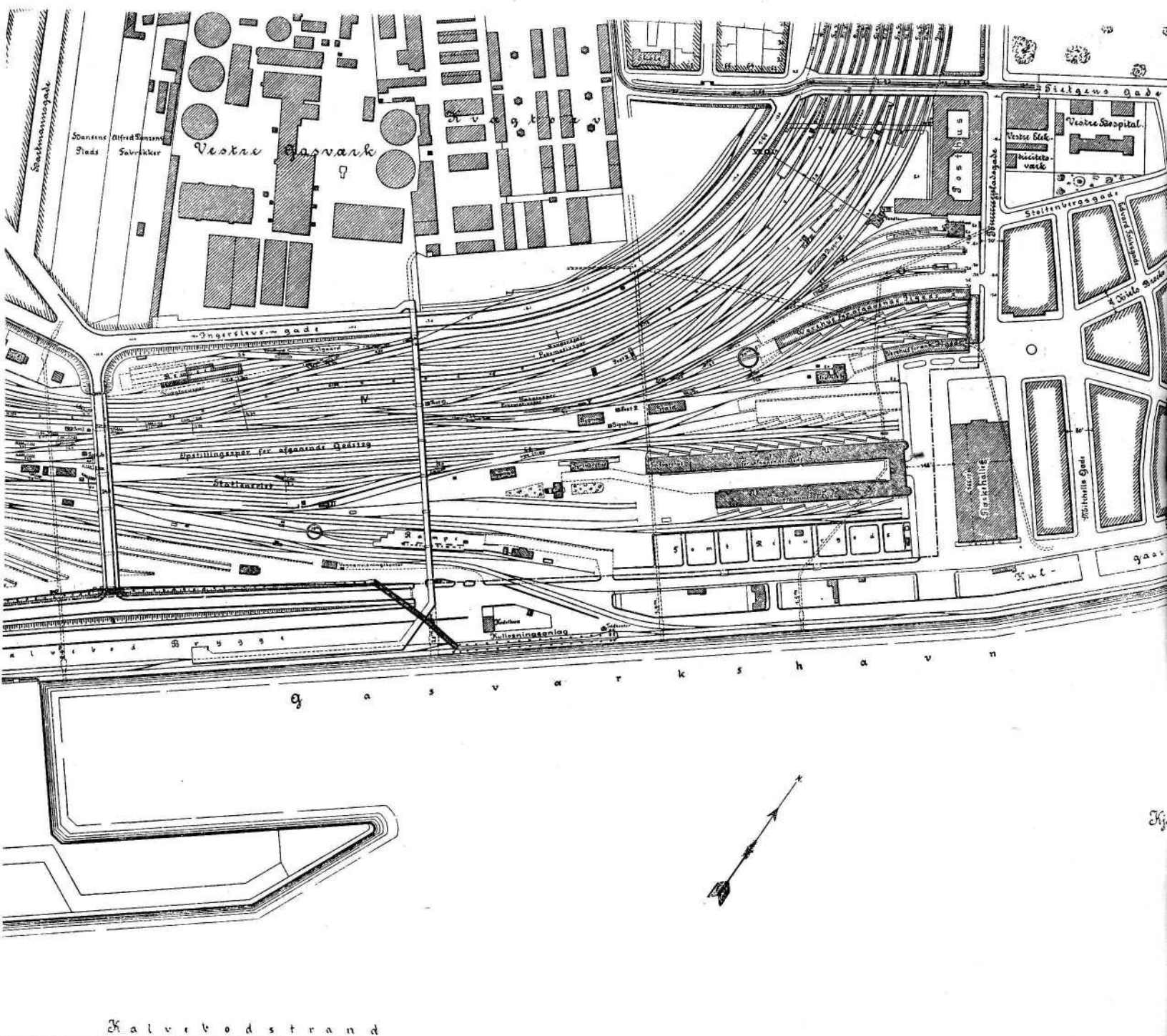


store maskindepoter i Osnabrück og Bibra. Begge depoter havde 3-4 ringremiser og med en fuldtræffer i hver af drejeskiverne var flere hundrede loko indespærret.

Vore to vigtigste maskindepoter, Godsbanegården og Fredericia, skal beskrives i det følgende.

Til de ny banegårdsanlæg i København måtte man have et helt nyt maskindepot. Det fik en praktisk beliggenhed ved den nyanlagte Gasværkshavn (på den lokale dialekt "gassen").

Herved opnåedes den bedst mulige forbindelse til såvel den ny godsbanegård som den ny personbanegård, samtidig med at man muliggjorde en nem og billig kultransport fra havn til kulgård. Selve remisen blev bygget i 2 omgange. Første del blev anlagt samtidig med den ny godsbanegård og havde plads til 44 loko; den blev senere, nogenlunde samtidig med personbanegårdens åbning udvidet til 98 lokopladser, og indeholdt da 3 elektrisk drevne skydebroer med en længde af henholdsvis 14, 18 og 18 m.



Da hele bygningsværket var anlagt på opfyldt område, blev det funderet på pæle og med et areal af ca. 15.000 m<sup>2</sup> kostede hele herligheden ca. 743.000 kr., en ganske anselig sum efter datidens prisniveau. Udenfor remisen og øst for denne, anlagde man 2 elektrisk drevne drejeskiver med en diameter af 20 m.

Vest for remisen og forbundet med denne med en kort overdækket gang, hvor diverse opslagstavler havde plads, lå opholdsbygningen for lokomotivpersonalet. Selve bygningen havde to etager plus en tagetage og indeholdt lokomotivmesterkontor, opholds- og omklædningslokaler samt bad og toilet for det kørende personale. I tilslutning til de ny remiseanlæg byggedes et vandtårn med et rumindhold af 65 m<sup>3</sup> og senere et større til 200 m<sup>3</sup> vand, samt et anlæg til rensning og blødgøring af kedelvand med en kapacitet af ca. 20 m<sup>3</sup> pr. time.

Kullene blev transporteret fra Kalvebod Brygge til kulgården ved hjælp af en elektrisk dreven hængebane, ca. 1200 m lang og med en kapacitet på 60 t kul pr. time. På hængebanen var der 24 elektrohængebanevogne, der hver rummede 1200 kg kul (ca. 15 hl). På bryggen var der anbragt to transportable elektriske kulkraner, der fyldte direkte fra skib til hængebanevognene (eventuelt fra skib til plads eller plads til vogne).

Lokomotivernes kulforsyning foregik i mange år ved hjælp af før omtalte kulkran, altså håndkraft plus lokomotivets trækkrog. Depotet var forsynet med 3 sådanne kraner. Nogle få tal fra 1938 giver en ide om, hvilke krav der stillede til den daværende kulgård. Under normale forhold skulle ca. 90 togloko og 30 rangerloko forsynes pr. døgn. Max. i en time var 8 togloko og 2 rangerloko, og ca. 175 t kul pr. døgn. Uheldigvis kom togmaskinerne tit i ryk, undertiden 5 i løbet af få minutter, hvad der gav en ret lang ventetid for den sidst ankomne. Under højtids trafik forværredes forholdene yderligere og da krigen kom og motortogene sattes hen, og godstogenes antal forøgedes væsentligt, blev situationen yderligere forværret.

"Tanken om indretning af et moderne kuludleveringsanlæg på Københavns Godsbanegård blev taget op i 1938, delvis som følge af, at omfattende reparationsarbejder ved maskindepotets spornet var påkrævede. Da det af hensyn til sporenes vedligeholdelse og under hensyn til de stadig større maskintyper var ønskeligt at

foretage en udretning af depotets mange krumme spor, og da indretningen af et nyt kuludleveringsanlæg ville kræve et fuldstændig ændret sporarrangement, var det nødvendigt ved sporomlægningen at tage hensyn hertil. Det blev derfor besluttet samtidig med sporomlægningen at bringe kuludleveringsanlægget til udførelse.

Man var klar over, at anlæget for at blive tilstrækkelig hurtigt arbejdende måtte udføres med højtliggende kulsiloer, som maskinerne kunne køre ind under, og hvorfra kullene kunne ledes til tenderen, og projekteringen faldt derfor naturligt i 3 afsnit: 1) Siloens størrelse og placering, 2) Siloens fyldning med kul og 3) Udleveringsanordningen for kul fra silo til maskine.

Ved projekteringen måtte der endvidere tages hensyn til, at kullene skal have en passende skånsom behandling, for at smuldindholdet ikke skulle forøges til skade for anvendeligheden som lokomotivbrændsel.

Kullene ankommer med skib til Enghave brygge, hvor de ved hjælp af to lossekraner opløses i den der beliggende havnekulgård, hvorfra maskindepotets kulforbrug daglig afhentes. Da maskindepotet ligger så nær ved havnekulgården, behøver man ikke at have nogen væsentlig reservebeholdning ved selve maskindepotet. Man har herefter fastsat, at kulsiloen skal kunne rumme ét døgn forbrug. Det daglige kulforbrug ved maskindepotet må dog påregnes at stige væsentligt ved indretningen af et moderne kuludleveringsanlæg, idet kultagningen her vil være betydelig lettere for lokomotivpersonalet end ved provinsdepoterne.

Endvidere vil det være en fordel at forlægge så stor en del af kultagningen som muligt fra provinsen til København, hvor man vil få den laveste pris pr. ton kul, leveret på maskinens tender, idet losse-, udleverings- og transportudgifter på grund af de moderne losse- og udleveringsanlæg og som følge af, at der her kan modtages større skibslaster, vil blive væsentlig mindre end ved provinsdepoterne, hvortil kullene i mange tilfælde må transporteres pr. bane. Under hensyn hertil bliver siloen dimensioneret således, at den kan rumme 240 tons kul.

Siloen anbringes over indkørselssporet til depotet. Dette forgrener sig, kort før man når siloen, i to spor, der begge fører under siloen, således at indkørende maskiner kan kulforsynes på to spor. Endvidere er der tilve-

jebragt et reserve-udkørselsspor, der ligeledes fører under siloen, således at udkørende maskiner, såfremt det er ønskeligt, kan få suppleret kulbeholdningen umiddelbart før togfremførelsen.

Siloen er opdelt i 3 rum, der hver kan rumme 80 tons, hvoraf det ene er bestemt for Waleskul og de to for de såkaldte "sorte" kul, og udløbene fra siloens rum er anordnet således, at der på de to indkørselsspor kan tages både Waleskul og sorte kul.

Ved siloens fyldning med kul ønskede man - som iøvrigt ved hele anlæget - af hensyn til driftssikkerheden at undgå at få flere maskinelle indretninger end højst nødvendigt. Efter at have undersøgt en række projekter, hvori der i større eller mindre grad indgik forskellige maskinerier som transportbånd, kraner, elevatorer, hejsespil o.l. til kullenes transport op i siloen, valgte man at tilvejebringe en opkørselsrampe med tilstrækkelig lille stigning, 30 promille, til at den kan befares med rangertræk. Kullene skal afhentes fra havnekulgården i Ps-vogne, hvoraf der til anlæget er anskaffet 8. Hvor sporet fra Sydhavnen umiddelbart øst for maskindepotet fører ind på godsbanegårdens stationsområde, findes et sporskifte, der fører til opkørselsrampen. Rampen fortsættes i en betonbro, hvorover Ps-vognene kan køre op på siloens top. Her kan kullene, ved at Ps-vognenes bundklapper åbnes, styrtes fra vognene ned i siloens indstyrtningsåbninger, hvor et risteværk opfanger de kulstykker, der er så store, at de må sønderdeles før udleveringen til lokomotiverne. I fortsættelse af opkørselsbroen og siloen tilvejebringes et par brofag, således at der bliver tilstrækkelig sporelængde oven på siloen, til at der samtidig kan køres 8 vognladninger kul op til udtømning. Sporet er her beliggende 11,6 m over normal skinnehøjde på pladsen. Der er ved det beskrevne arrangement opnået den kortest mulige transportvej fra havnekulgården til kuludleveringsanlægget, ligesom maskinelle anlæg - bortset fra rangerkraften - til siloens fyldning helt er undgået.

Udleveringen af kul fra siloen til maskinerne sker gennem udløb i siloens bund. Hvert udløb er forsynet med en "fødeskuffe", som ved hjælp af en krumtapanordning, der trækkes af en 4 hk elektromotor, sættes i frem- og tilbagegående bevægelse. Under bevægelsen fremad medtager fødeskuffen et vist kvantum kul fra siloudløbet, og under bevægelsen tilbage skub-

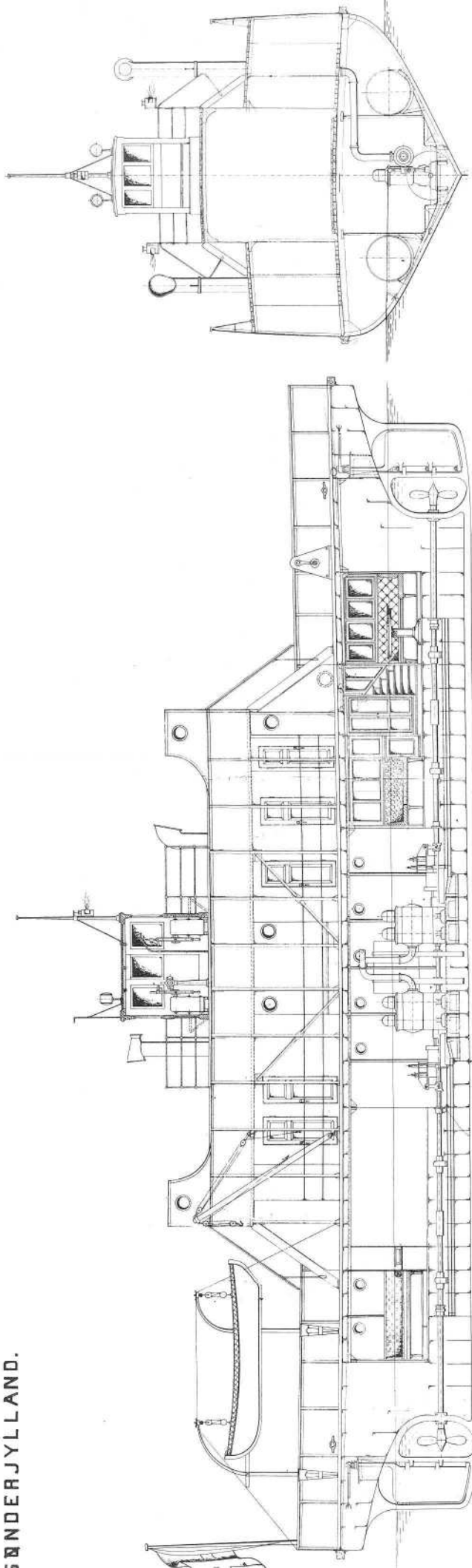
bes dette kvantum kul ned på en skråtstillet slidsk, hvorpå kullene glider ned i tenderen. Det kvantum kul, der udleveres pr. slag af fødeskuffen, kan indstilles dels ved at ændre krumtappens slaglængde, dels ved indstilling af et skydespjæld i udløbet fra siloen. Slidsken kan ved en elektromotor hæves og sænkes, alt efter som kullene skal udleveres til en stor eller lille maskine. Slidsken er anbragt på langs ad maskinsporet, og den er gjort V-formet, således at den altid lægger kullene midt på tenderen. Endvidere kan slidsken ved en tredje elektromotor, efter at højdeindstilling er foretaget, forfares i maskinsporets længderetning. Ved denne forfaring, der ligesom slidskens hæving og sænkning kan ske under kuludleveringen, opnår man at kunne fylde tenderen fuldstændig uden at måtte flytte lokomotivet. Ved hver fødeskuffe er anordnet to i modsat retning skråtstillede slidsker, hvoraf den ene benyttes af maskiner, der kommer forlæns, og den anden af maskiner, der kommer baglæns til kuludleveringsanlægget. For at undgå støvplage under kullenes udlevering tilvejebringes et vandingsanlæg, hvorfra kullene kan vandes, før de forlader fødeskuffen. Den udleverede kulmængde måles ved at lade fødeskuffen trække et tælleværk, der optæller fødeskuffens slag og indrettes til billetafstempning.

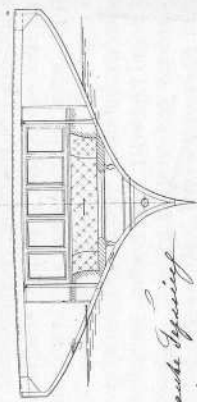
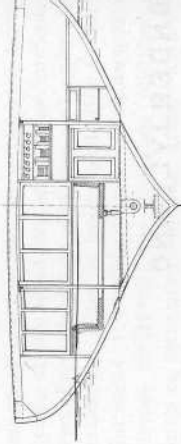
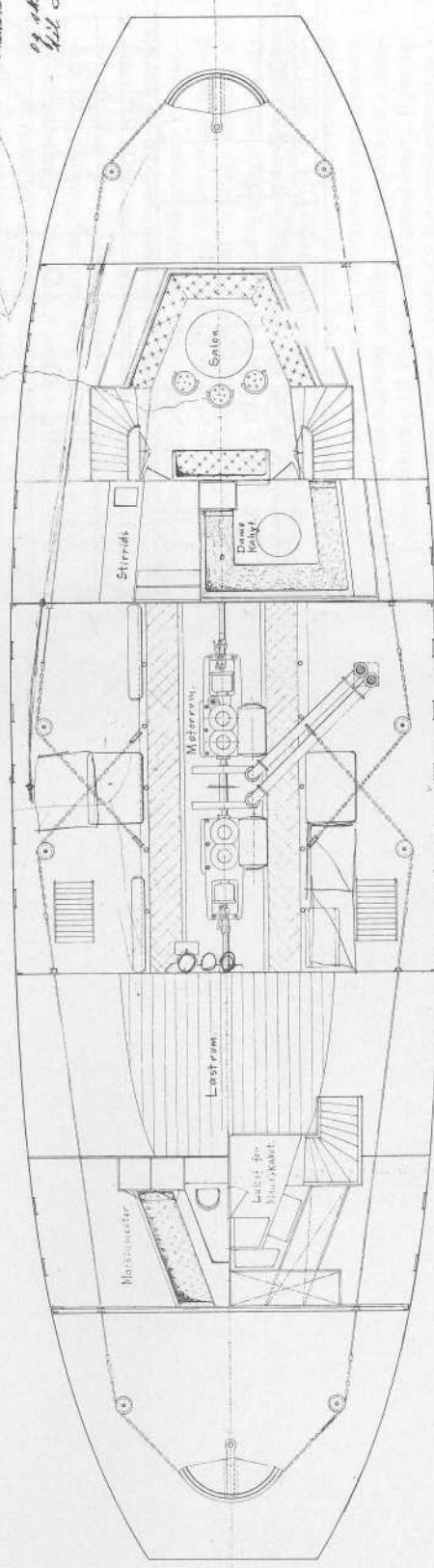
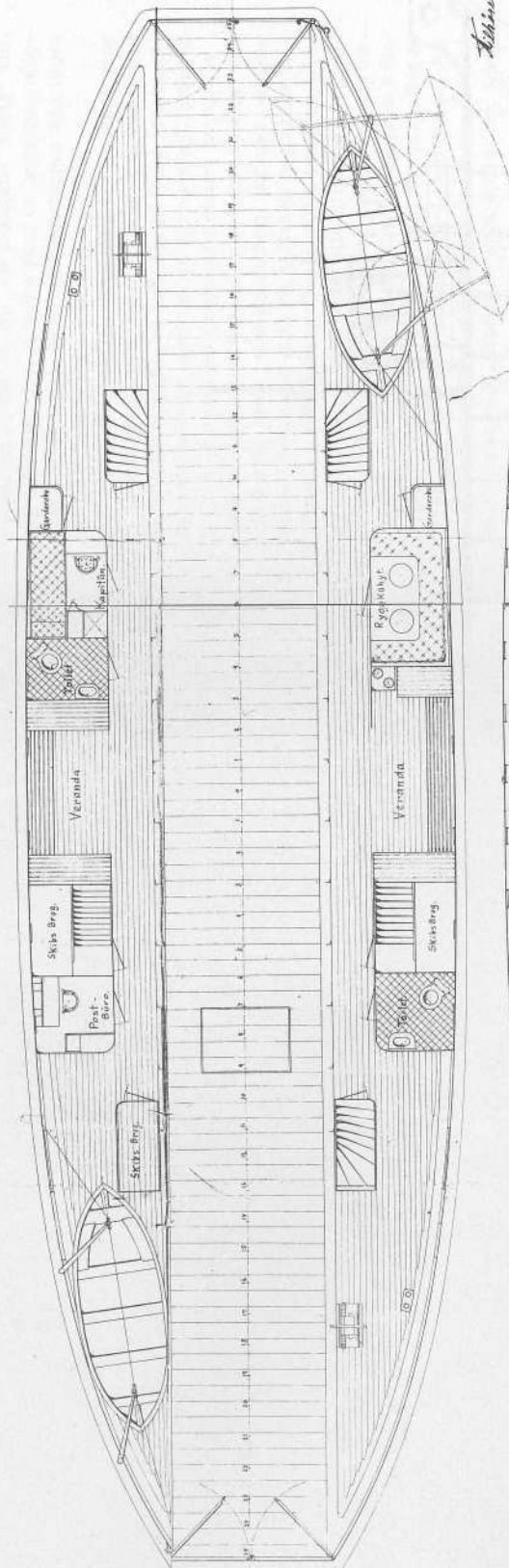
Udleveringsanordningen er indrettet til selvbetjening for lokomotivpersonalet. Det er derfor indrettet til fuldstændig trykknappbetjening, og betjeningen foregår fra platformen hvorpå man direkte kan træde ud fra lokomotivets førerplads. Herfra har man samtidig et godt overblik over udleveringsanordningen og tenderen samt en trykknapplade, hvorpå alle de til anlæggets betjening nødvendige trykknapper - ialt 8 - er anbragt. Ved anbringelse af automatiske endestop og tilvejebringelse af elektriske afhængigheder er muligheden for "fjendtlige" bevægelser af anlæggets dele og dermed følgende havari som følge af fejlbetjening reduceret mest muligt. Efter endt kultagning afstemples kulrekvisitionen i det ovennævnte tælleapparat og afleveres i en dertil anbragt samlekasse.

A. Gregersen

Artiklen deles på dette ubelejlige sted af hensyn til den pladsnød, vi er i i dette nummer. NB. De gengivne planer over godsbanegården overlapper hinanden med nogle centimetre - bedes bemærket under studiet.

SØNDERJYLLAND.





*Udvalgte Tegning*  
 Tegning af 98 Lillebelt-Overfarten,  
 Assens,  
 og skibsbrogens indretning  
 af Assens.  
 Avn. 2. 1884. H. M. Jensen

**MOTORFAERGE  
 TIL  
 DAMPSKIPS SELSKABET  
 LILLEBELTS - OVERFARTEN  
 ASSENS.**

M. 1:40.

Skibsbrog af H. M. Jensen  
 København

# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

Jernbanefærger tilhørende private trafiksselskaber (4).

A/S LILLEBÆLTSOVERFARTEN, ASSENS:  
M/F SØNDERJYLLAND  
(1. del).

## M/F SØNDERJYLLAND

Mellem Assens og Årøsund eksisterede gennem århundreder en færgerute, som var et vigtigt led i forbindelsen mellem det danske riges forskellige dele. Efter krigen i 1864 ophørte ruten imidlertid, da grænsen nu kom til at gå ved Kongeåen, hvorved der ikke længere var noget behov for en færgefart mellem de to nævnte overfartsbyer.

Efter krigsafslutningen i 1918 og ved udsigten til at Sønderjylland atter ville blive dansk, opstod tanken om at genoprette den afbrudte færgerute, og allerede i foråret 1919 begyndte Handelsforeningen i Assens at undersøge mulighederne for at købe en damper til overfarten. Da det viste sig umuligt at anskaffe et egnet skib til en rimelig pris, blev det besluttet foreløbig at leje en mindre damper fra Haderslev. A/S Lillebæltsoverfarten blev herefter stiftet den 12. april 1920 med en aktiekapital på knap 51.000 kr. og den 30. maj samme år begyndte den daglige sejlads med 2 dobbeltture daglig.

Ruten blev straks fra begyndelsen en stor succes, og navnlig for så vidt angår overførslen af automobiler viste der sig hurtigt behov for anskaffelse af en rigtig færge, som kunne overføre et rimeligt antal automobiler på hver tur. Det blev herefter besluttet at anskaffe en ny motorfærge, og forbilledet for denne var de allerede dengang i drift værende motorfærger mellem Middelfart og Snoghøj og mellem Masnedsund og Gåbense. Selskabets aktiekapital måtte herefter udvides til ca. 158.000 kr., hvilket ikke voldte problemer, da der i Assens og byens nærmeste omegn var stor interesse for sagen. Alene Assens byråd tegnede for 55.000 kr. nye aktier.

Byggepriserne for nye skibe lå på dette tidspunkt meget højt her i landet, hvorfor det blev besluttet at lade færgen bygge i udlandet. Den 14. januar 1921 blev bygningen af færgen derfor kontraheret med det tyske skibsværft Schmidt-Tychsen & Hegge, Laboe, der forpligtede sig til at aflevere færgen fuldt færdig i Assens havn senest den 9. maj 1921.

Den nye færge, der blev bygget af jern og stål, fik 1 skrue og 1 ror såvel for som agter. Færgen fik navnet SØNDERJYLLAND og havde følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 27,3 m

Største bredde på spant: 7,6 m

Ingen jernbanespor.

Bruttoregistertonnage: 100 tons.

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. 2-cylindrede 2-takts glødehoved- (råolie-)motorer leveret af Åbenrå Motorfabrik (fa. Heinrich Callesen). Cylinderdiameter: 320 mm, slaglængde: 320 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 400

Samlet max. hestekraft: 200 hk

Max. fart: 8 knob.

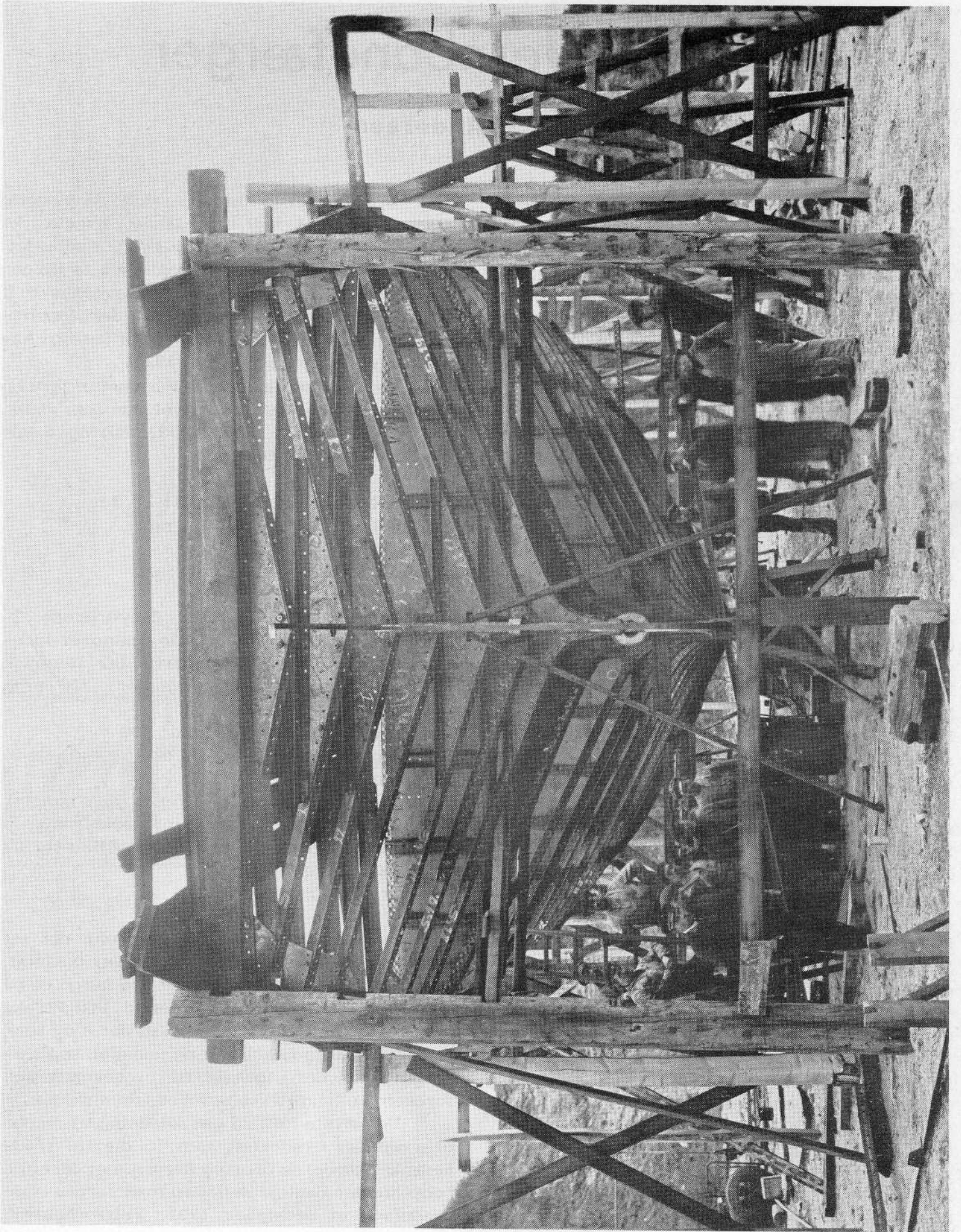
Hjælpe-motor: 1 stk. Ferro benzinmotor direkte koblet til en jævnstrømsdynamo.

Overførselskapacitet: ca. 8 automobiler og 200 passagerer.

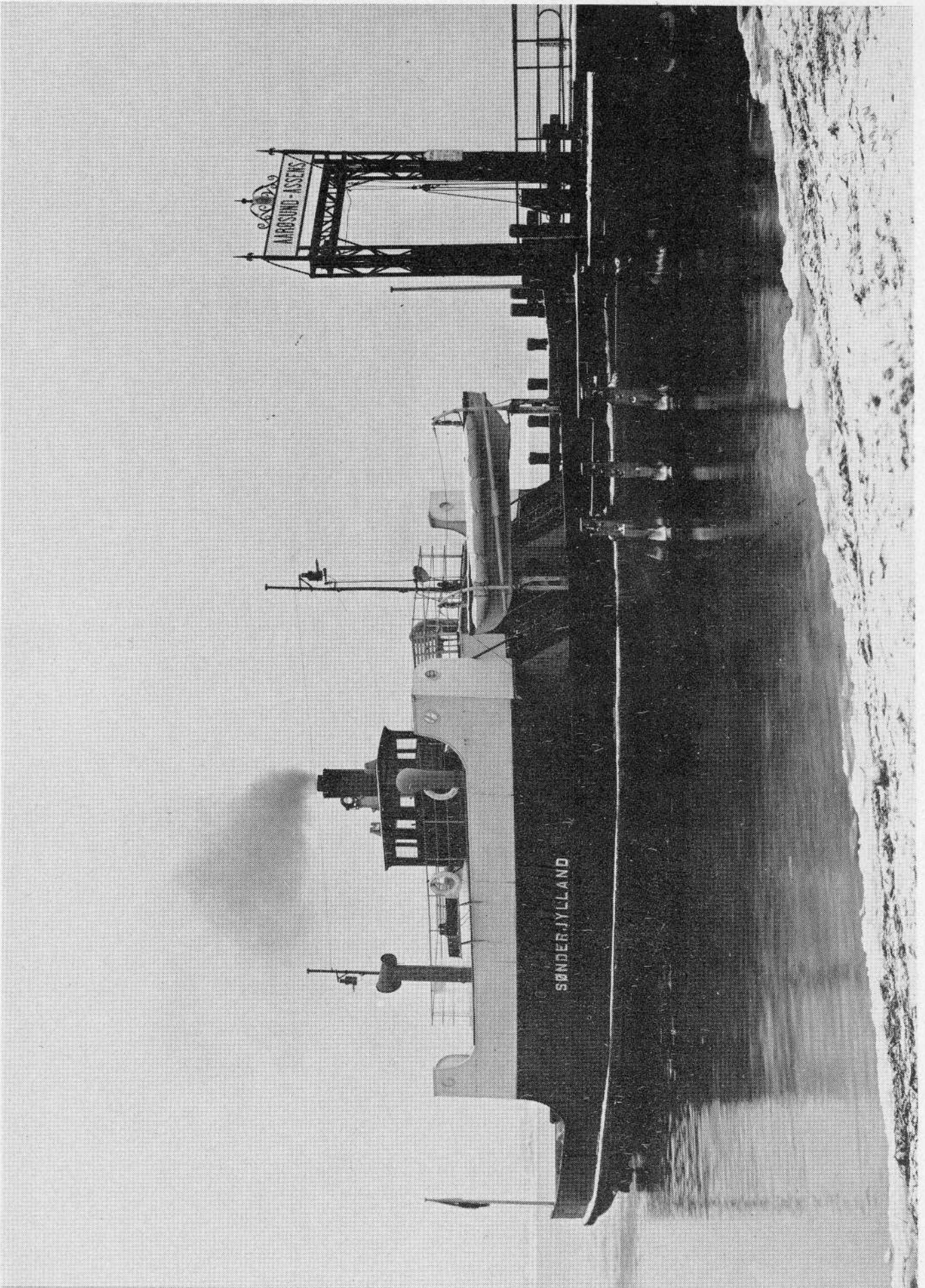
Byggeår: 1921.

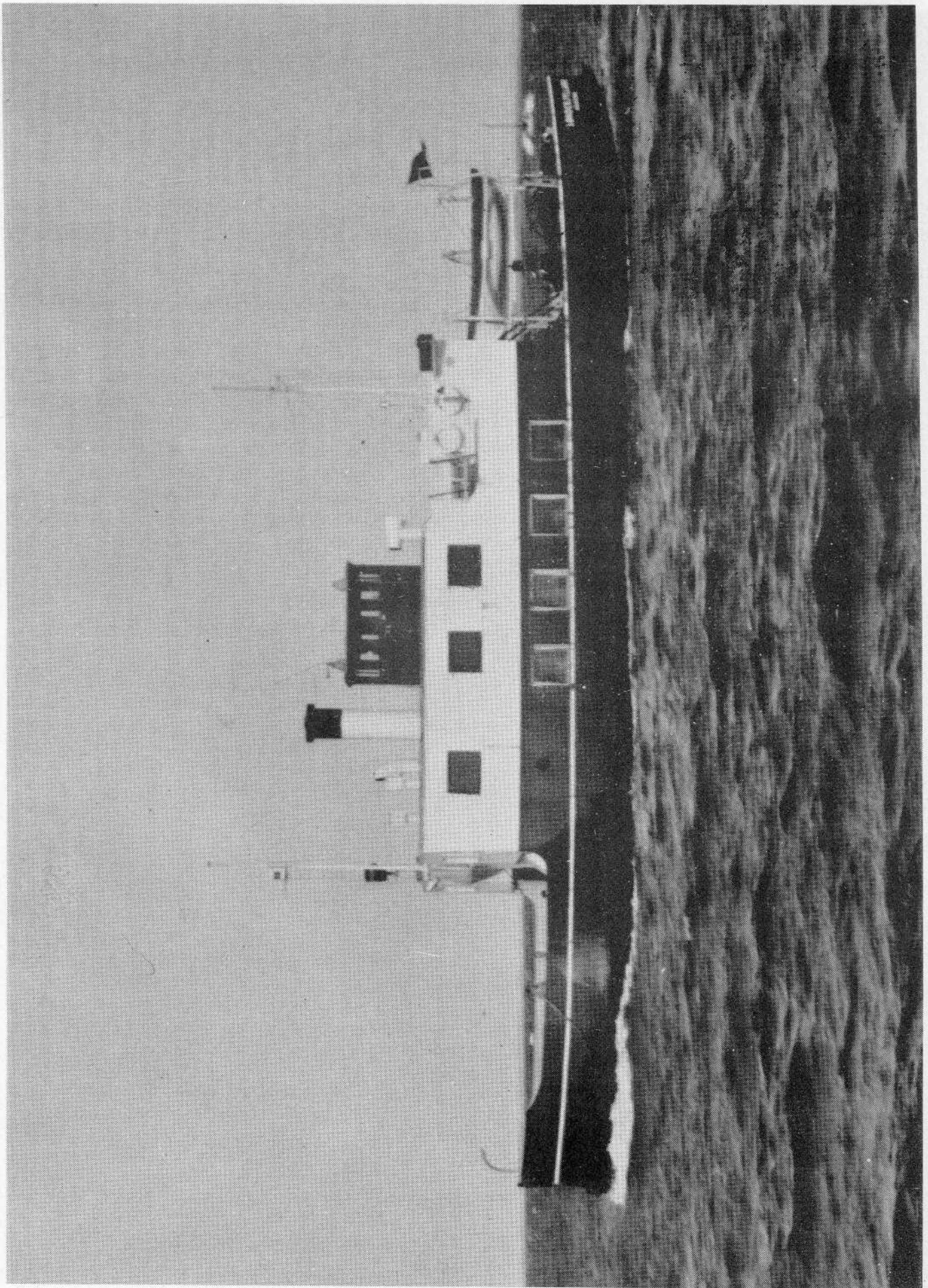
Byggeværftet kunne ikke overholde den set med nutidens øjne meget korte leveringsfrist, først i oktober 1921 kunne den nye færge gå på prøvetur. Færgen blev imidlertid ikke straks derefter overtaget af rederiet, da der blev konstateret en lang række fejl og mangler ved skibet, ligesom der i forhold til byggekontrakten forekom en lang række uoverensstemmelser.

De nævnte forhold gav anledning til mange overvejelser i rederiet, som imidlertid trods betænkelighederne overtog færgen, der derefter begyndte den daglige sejlads på overfarten i begyndelsen af december 1921. Vejrforholdene









var netop på dette tidspunkt meget ugunstige, men færgerne viste sig at være et sødygtigt skib, som gennemførte sejladsen, hvorimod færgelejet i Årøsund, der var bekostet af færageselskabet led betydelig skade. Der sejlede dagligt 2 dobbeltture bortset fra sommermånederne, hvor der dagligt udførtes 3 dobbeltture, og da taksterne var meget moderate, blev ruten hurtigt ret godt benyttet.

Apteringen i M/F Sønderjylland blev udført således, at der under vogndækket i skibets forende blev indrettet en fællessalon forsynet med fjedersofaer langs væggene betrukket med plyds. Midt i salonen blev anbragt et rundt bord belagt med grønt linoleum samt 3 drejestole. Til inventaret hørte endvidere et ur, et spejl, et barometer og et karaffelstativ. Dørken blev belagt med linoleum. Der var adgang til salonen fra vogndækket ad 2 kahytsnedgange, 1 i hver side.

Fra fællessalonen var der i styrbords side adgang til en mindre damesalon udstyret som denne, medens der i bagbords side blev indrettet et lille pantry med fornødent udstyr herunder petroleumskogeapparat og isskab.

Midtskibs fandtes motorrummet og agten for dette et lille lastrum, hvortil der var adgang gennem en luge i flugt med vogndækket og iøvrigt anbragt fornødent lossegrej. I færgens agterende indrettedes lukaf for 3 mand samt et toilet. Til mandskabsapteringen var der adgang fra vogndækket ad en kahytsnedgang i færgens styrbords side.

Vogndækket var ved færgens aflevering fra byggeværftet alene beregnet til overførsel af landevejskøretøjer. Det blev i hver ende lukket af solide porte af stålplade. I siderne blev der indrettet huse, som styrbord forrest rummede en ganske lille rygesalon, derefter en såkaldt veranda med en tremmebænk. I bagbords



side blev forrest indrettet kaptajnskammer og agten for verandaen postkontor. Endvidere rummede sidehusene foruden enkelte rum til tjenstlig brug tillige en opgang i hver side til det ovenover værende promenadedæk. Hertil var der tillige adgang ad 4 trapper på dækshusenes for- og agterkant. Færgens styrehus var anbragt over vogndækket og noget hævet i forhold til promenadedækkene, og her fandtes 2 styre-rat, kompas, maskintelegraf og indretning for manøvrering af hovedmotorerne direkte fra broen.

Færgens maskinanlæg bestod som nævnt af 2 stk. glødehoved- (råolie-)motorer á 100 hk leveret af Åbenrå Motorfabrik, der hver drev en 2-bladet skrue i henholdsvis færgens for- og agterende. Opvarmningen af færgen var oprindeligt projekteret til at skulle ske ved petroleumsovne, men dette blev senere ændret til et kulfyret centralvarmeanlæg.

Dyrkningen af sukkerroer har gennem mange år været en lønnende forretning for landbruget, og da landboerne på Haderslev Næs ønskede at begynde dyrkningen af denne afgrøde, kom Assens sukkerfabrik ind i billedet, idet denne fabrik skulle oparbejde sukkerroerne. Det blev derfor nødvendigt at tilvejebringe en transportmulighed fra Haderslev Næs til Assens sukkerfabrik, og herved kom den nye færgerute og M/F Sønderjylland ind i overvejelserne. Resultatet af de førte forhandlinger blev, at det blev besluttet at befordre sukkerroerne i smalsporede godsvogne tilhørende Haderslev Amts Jernbaner og at forsyne M/F Sønderjylland med et jernbanespor med 1 meter sporvidde, hvorefter det blev muligt at viderebefordre godsvognene i Assens ad statsbanernes spor, der fra færgelæjet over jernbanestationens spornet og sukkerfabrikkens sidespor blev forsynet med en tredje skinne.



Ombygningen af M/F Sønderjylland blev foretaget af Ålborg Værft i marts 1923. Anbringelsen af jernbanesporet var en noget kompliceret opgave, idet jernbanesporet krævede en speciel understøtning i hele forløbet, hvorved det blev nødvendigt at foretage en del forandringer under vogndækket. Herudover blev der foretaget en del andre ændringer, hvoraf kan nævnes anbringelsen af en konsol på for- og agterstævn. De gamle porte i for- og agterstævn blev fjernet og skanseklædningen afbrændt i begge sider, hvor der tilvebragtes et friprofil på 2,9 meter. I stedet for portene blev der anbragt kanaljern, hvorefter åbningen lukkedes med planker. Hele ombygningen blev delvis bekostet af Assens sukkerfabrik.

Færgen kunne efter ombygningen medtage 3 godsvogne med sukkerroer. Vognene blev i Årø Sund sat ombord med damplokomotiv, medens de i Assens blev trukket i land af 2 heste. De første 3 sukkerroevogne blev overført den 5. oktober 1923.

Hovedmaskinanlægget i M/F Sønderjylland viste sig ikke tilstrækkeligt driftssikkert, og det blev besluttet at udskifte de to hidtidige motorer med en ny 3-cylindret HERA-råoliemotor, type M.L.J. 3, alene tilkoblet agterskruen, der ved max. 310 o/m ydede 180/200 bhk, og samtidig også at installere en ny 6 hk hjælpe-

motor med tilhørende jævnstrømsdynamo, 65 volt - 2 kW. Ombygningen fandt sted i det tidlige forår 1924 ved Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, og udover udskiftningen af motorerne blev der tillige foretaget en del andre ændringer ved færgen.

I april 1925 blev der konstateret et ganske unormalt slid på det nye maskinanlæg, og gentagne reparationer heraf påførte efterhånden rederiet mange udgifter og meget besvær foruden en del driftsforstyrrelser. Leverandøren af motorerne - HERA-motorfabrik - trådte i likvidation i begyndelsen af 1926, men problemerne med motoren fortsatte trods forskellige afhjælpningsforanstaltninger; ud over det allerede nævnte var man stærkt generet af en kraftig gnistregn fra skorstenen, som gjorde overfarten til en alt andet end behagelig oplevelse for de rejsende.

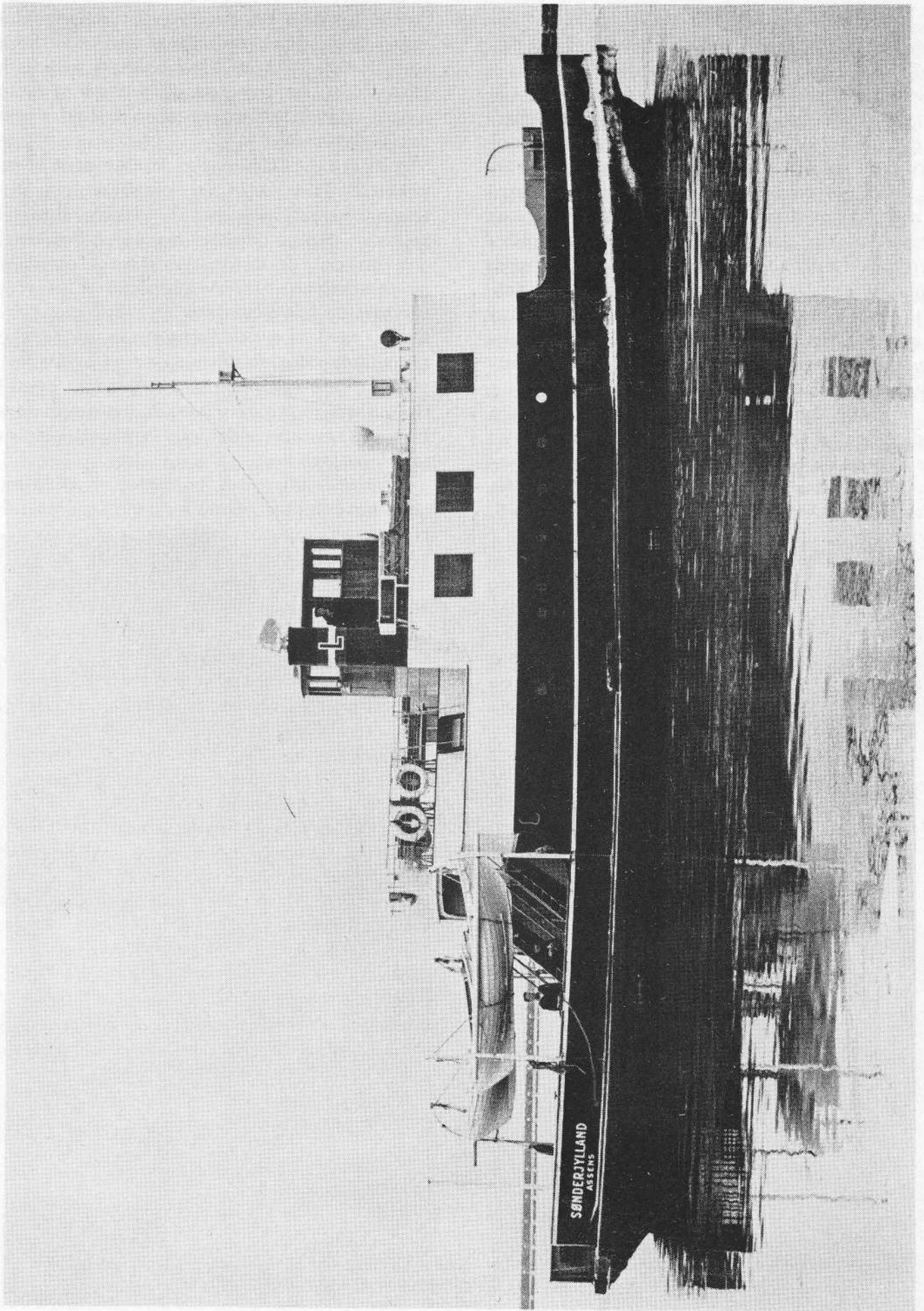
I 1927 blev det besluttet at udskifte færgens hovedmotor endnu en gang og samtidig foretage en mindre ombygning af færgen. Den hidtidige rygekahyt på vogndækket blev fjernet tilligemed nedgangen til maskinrummet, medens skorstenen blev flyttet forover. I stedet blev i bagbords side indbygget en ny dæskahyt fra agterkanten af brohus og 7,4 m frem. Den nye kahyt blev indrettet med 3 dobbeltbænke og 2 enkeltbænke, 4 borde med linoleumsbelægning. Der var adgang til den nye salon fra vogndækket gennem en dør i hver ende. Rummet blev klædt med krydsfiner, medens der i skibssiden blev isat 4 vinduer af dobbeltglas.

Den nye hovedmotor, der blev leveret af A/B Atlas Diesel, Stockholm, var en 4-cylindret direkte omstyrbar 2-takts POLAR dieselmotor, type M. 41, der ved 300 o/m ydede 200 ehk. Cylinderdiameter 250 mm, slaglængde 420 mm. Samtidig blev der leveret en Atlas råoliemotor, der ved 500 o/m ydede 6 ehk. Den nye hovedmotor kom fuldt ud til at svare til forventningerne, og omsider havde færgen fået et pålideligt hovedmaskinanlæg, som forblev i den resten af den tid den eksisterede.

(Fortsættes i næste nummer)

Copyright for denne artikelserie:  
Ib V. Andersen





Illustrationerne i dette nummer:

Side 12: M/F Sønderjylland på byggeværftet i Laboe, 1921.

Side 13: M/F Sønderjylland i Årøsund færgeleje, antagelig i 1922.

Side 14: M/F Sønderjylland på Lillebælt den 2. september 1938.

Side 15: Fra indvielsen i 1922.

Side 16: M/F Sønderjylland i Assens havn ca. 1928.

Side 17: M/F Sønderjylland i Assens havn ca. 1930.

Side 18: M/F Sønderjylland i Assens havn den 14. januar 1963.

Tegninger: 2 stk. af M/F Sønderjylland i oprindelig skikkelse og 1 stk. af en senere tegner. Alle illustrationer er stillet til rådighed af A/S Lillebæltsoverfarten - som vi bringer vor varmeste tak herfor.

## TEGNINGSARKIVET

Fra Jernbanehistorisk selskabs tegningsarkivar har vi modtaget følgende liste over nyheder, januar 1975:

A 1 13 T 010 DSB, As, person- og sovevogn nedfot. sb, ls, ts  
kr. 5,- 1:45

A 1 30 T 003 DSB, Ze 502218-237, Esso nedfot. sb, ls, tv, gv  
kr. 5,- 1:45

A 1 30 T 004 DSB, Ze 503215-244, Gulf hovedt. sb, ls, gv  
kr. 7,- 1:20

A 1 33 T 004 DSB, Tm 9991 (forsænket lad) nedfot. sb, ls, ts  
kr. 5,- 1:45

A 3 05 T 039 VLTJ, M 4-6 nedfot. sb, ls, ts, gv  
kr. 5,- 1:45

A 4 01 T 010 HAJ, nr. 1-11 og AaAj nr. 1-11 tegnet sb, gv (kasseloko)  
kr. 4,- 1:45

A 4 13 T 008 HTB, litra A 2-3, bogiepersonv. tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 14 T 004 HTB, B 11-13, C 21-22, E 41 tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 14 T 005 HTB, A 1, 2-akslet personvogn tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 18 T 003 HTB, D 31 og FSJ B 1-2 tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 21 T 003 HTB, litra J og G, åbne godsv. tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 21 T 004 HTB, litra I, åben godsv. tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

A 4 24 T 008 HTB, litra F, lukket godsvogn tegnet sb, ls, gv  
kr. 4,- 1:45

Bestilling af tegninger sker ved at indbetale det beløb, som anført ved de enkelte tegninger, på giro 6 12 55 06 Jernbanehistorisk selskab Tegningsarkivet Nørrebro station 2200 København N og på bagsiden af "kupon til modtageren" at anføre numrene på de tegninger, der ønskes. Er der ikke plads på talonen kan bestillingen sendes i brev eller på brevkort til samme adresse.

For "nye læsere" oplyses, at tegningsarkivet har udgivet et katalog over de mange hundrede tegninger, der kan leveres lustryk af - kan rekvireres på samme adresse.

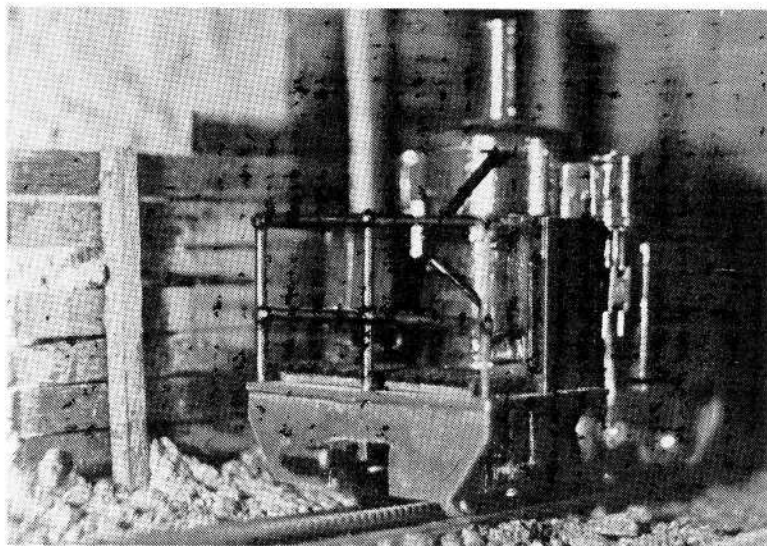
Med venlig hilsen  
Søren Johannessen  
Flemming Lund  
Charles E. Jensen

# Tandhjulsloko

I SIGNALPOSTEN, 7. årgang nummer 1, læste vi om, hvordan en snild smed fra Gram løste det problem, at nedkørslen til grusgraven var blevet for stejl for almindelig adhæsionsdrift, ved at lave en tandstangsrampe. Det er jo lige sagen for modelbaneanlægget, hvor vi, for at vor grusgrav ikke skal ligne udgravningen til et moderne étplanshus med krybekælder, men derimod det, det er, en stor udgravning, får en lang nedkørsel, som de færreste har plads til, eller også bliver den så stejl, at man simpelthen enten må opgive at udnytte grusgraven eller også lave en tandhjulsstrækning. Nu er det jo stærkt begrænset, hvad der findes af danske tandhjulsloko (ét?), så hvorfor ikke prøve om "smeden" på modelbanen er ligeså opfindsom som ham i Gram.

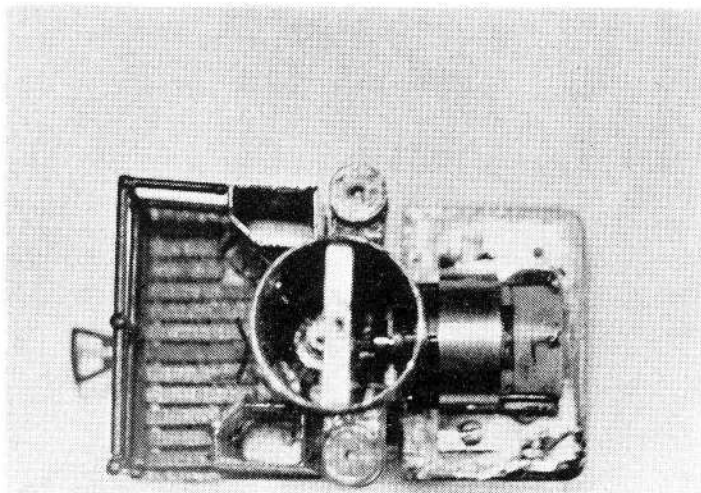
Når nu spillerummet er frit, frit i den forstand, at lokoet skal se ud, som om det er en model af et virkeligt eksisterende, ville jeg lave et, der ser temmelig uortodokst ud. Ideen med lodret kedel og cylindre har jeg fået fra DSBs "Gamle Ole".

Opbygningen af lokoet er ganske konventionel. Kulkasser, kedel og cylindre er limet på. Drivstang og krydshoved er lavet som på Airfix' plastic-loko i sin tid. Metoden kan bruges, hvor modellen har 2 linealer og vil være at anbefale, specielt for de små skalaer. Jeg selv bygger i 1:45, sporvidde 750 mm, men stiller ikke det krav til modellerne, at de skal være "nedfotograferede" originaler.



Krydshovedets yderside udsaves, så det får den rigtige facon. Et stykke messing med samme tykkelse som linealerne saves ud, så det passer ind i mellemrummet mellem disse, og i en længde, der skal være ca. 2/3 af krydshovedets længde mellem linealerne. Stykkerne loddes sammen, den sidste trediedel af længden skal vende mod cylinderen. Det mest "pillede" arbejde kommer nu: at lodde stempelstangen på krydshovedet, og det hele skulle nu gerne glide let og elegant ud og ind af stempellet. Der skal bores hul til krydshovedboltten. Hvis det hele nu pludselig går fra hinanden, mens man borer, så må man forfra igen med lodningerne, men vent med at bore hullet, til et nyt bor er anskaffet - det kan have en forbløffende virkning.

fortsættes side 26



På de næste 5 sider finder de en gengivelse af Overgangsreglement vedrørende sikkerhedstjenesten på sønderjyske baner fra 1920.

Det er et gulnet eksemplar, stillet til rådighed for SIGNALPOSTEN af J. B. Dyrkilde. Det er et interessant dokument, som redaktionen syntes, at alle vore læsere burde se. Desværre kunne det ikke arrangeres, således at bladene kunne tages ud og sættes sammen til et lille hefte - som redaktøren først havde i tanken.



Februar 1920.

og indtil Sporbenyttelsen er fastslaaet gennem Togplanerne, maa der fra Indkørselsmasterne kun gives Signal til Indkørsel ad Hovedtogvejen, og de nederste Lygter maa ikke tændes. Skal Tog indtages paa andet Spor end Hovedtogvej, maa det rangeres ind som foreskrevet i Instruksen til Signalreglementet Side 20, 2. Stk.

Natsignalerne vises indtil videre bagud med fuldt hvidt eller mathvidt Lys for „Stop“ og hvidt eller mathvidt Stjernelys for „Kør“.

Paa Stationer med Sidespor, der ikke er forsynede med Signalmaster eller andet Kendingsmærke, skal der for indkørende Tog vises Haandsignal Nr. 8 („Kør“), naar fri Indkørsel kan finde Sted.

De tyske **fremskudte Signaler** bestaaende af cirkulære Skiver anbragte til højre for Kørselsretningen sættes indtil videre ud af Brug, idet Skiverne aftages.

I Stedet vil snarest blive anbragt et Afstandsmærke i konstant Afstand af 600 Meter foran ethvert Indkørsels-signal. Afstandsmærket bestaar af et 6“ bredt, hvidmalet Brædt anbragt paa tværs af en Telegrafstang i Højde med Lokomotivførerens Øje.

De tyske **Udkørselssignaler** har indtil videre ikke Betydning for Lokomotiv- og Togpersonalet.

#### **ad F. Knaldsignaler:**

Knaldsignaler udlægges efter Reglerne i det danske Signalreglement, men indtil der kan fastsættes Regler for Udlægningen af Knaldsignaler foran de enkelte Stationer, bortfalder al Udlægning af Knaldsignaler foran disse.

#### **ad G. og H. Sporskiftesignaler og Sporskiftevisere:**

Der haves ikke særlige Sporskiftesignaler for Sporskifter i Hovedspor, der ikke aflaaes fra Centralapparat. I Stedet for Signalerne under G og H benyttes følgende **tyske Signaler**, bestaaende af omdrejelige Lygter:

## Overgangsbestemmelser

vedrørende

# Sikkerhedstjenesten paa de sønderjydske Baner.

Almindeligt Signalreglement af 1903 med tilhørende Instruks er gældende for de sønderjydske Baner indtil videre, dog med følgende særlige Bestemmelser:

#### **ad C. Haandsignaler:**

For Ledbevogtningens Vedkommende bortfalder Haandsignalet „Kør“ i Mørke indtil videre, saafremt der ikke paa vedkommende Post findes Haandsignallygter, der kan vise grønt Lys.

#### **ad E. Mastesignaler:**

Paa Stationer, hvor de tyske **Indkørselssignaler** er forsynede med flere Arme, ændres disse til enarmede Mastesignaler ved Afkobling af de underste Arme. Der kan herefter indtil videre kun gives Signalerne „Stop“ og „Kør frem“ fra Indkørselsmasterne. Ved Gennemkørsel følges Bestemmelserne i Signalreglementet, Side 22 nederste Stykke.

Indtil Afkoblingen af de nederste Arme er foretaget,

c) „Krydsningsspor“ stillet til Kørsel i begge de krumme Spor“:

Set fra Tungespidsen:

En hvid Dobbeltpil paa sort Grund.



Ad tysk Signal 12 og 13:

Omdrejelige Lygter med Signalerne 12, 13 a og 13 b forefindes foruden ved almindelige Sporskifter tillige paa følgende Steder:

- 1) ved alle „halve“ Krydsningsspor (en ved hver Ende);
- 2) ved de Krydsningsspor, hvor hver Ende betjenes for sig, saaledes at begge Tungepar bevæges til samme Side ved hver Skiftning, saa at stadig et lige og et krumt Spor er aabnet for Indkørsel.

I dette Tilfælde er ved hver Ende af Krydsningsspor anbragt to Lygter.

Naar de to Tungepar i den ene Ende af Krydsningsspor bevæges i modsatte Retninger, saaledes at stadig enten de to lige eller de to krumme Spor er aabnede for Indkørsel, saa forefindes:

- a) naar begge Ender af Krydsningsspor skiftes samtidig, kun een Lygte, der til **begge** Sider viser for Kørsel:

1) i begge de lige Spor Signal 12 og

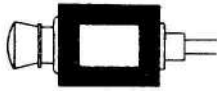
2) i begge de krumme Spor Signal 13 c; og

Tysk Signal 12.

„Sporskiftet stillet til lige Spor“  
(ved Kurvespor til det mindst krumme).

Ved Dagen og i Mørke:

En rektangulær hvid Flade vist i begge Retninger.

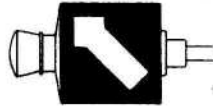


Tysk Signal 13.

„Sporskiftet stillet til krumt Spor“  
(ved Kurvespor til det mest krumme).

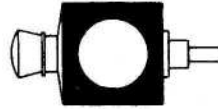
Ved Dagen og i Mørke:

- a) Set fra Tungespidsen:  
En hvid Pil, hvis Spids viser Sporets Afvigeretning.



- b) Set fra Tungeroden:

En cirkulær hvid Flade.



- b) naar hver Ende af Krydsningssporskiftet skiftes for sig, ved hver Ende een Lygte, der viser for Kørsel:
- 1) i begge de lige Spor — til begge Sider — Signal 12 og
  - 2) i begge de krumme Spor
    - a) set fra Tungespidsen Signal 13 c,
    - b) set fra Tungeroden Signal 13 b.

#### Ad tysk Signal 13:

Ved Dobbeltsporskifter anvendes Signal 13 for begge Stillinger af Sporskiftet, idet en Lygte viser Pil til højre eller til venstre, alt eftersom Sporskiftet er stillet til højre eller til venstre Sidespor.

Signal 13 b ændres ved Dobbeltsporskifter paa følgende Maade:

- 1) naar venstre Sidespor er aabnet til Udkørsel:



- 2) naar højre Sidespor er aabnet til Udkørsel:



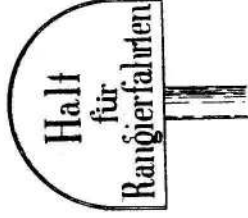
Ved Afløbssporskifter og Afløbssko benyttes Visere af Form som de i det lokale Signalreglement under H angivne Spørrings signaler.

Følgende tyske Rangertavler og Stopsignaler skal indtil videre respekteres:

Tysk Signal 35.

„Stopsignal for Rangering“.

Vendt mod Kørselsretningen en foroven efter en Halvcirkel afrundet hvid Flade, der med sorte Bogstaver bærer Indskriften: „Halt für Rangierfahrten“,



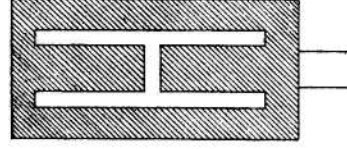
angiver, at Rangering udover et bestemt Punkt af Indkørselstogvejen er forbudt.

Tysk Signal 36.

„Stopsignal“.

- a) Stopsignal for indkørende Tog:

Vendt mod det indkørende Tog en sortmalet Flade med et „H“ i hvid Udkørsing.



Indkørende Tog skal standse foran Signalet.

## b) Stopsignal for Skydelokomotiver:

Vendt mod Toget (Skydelokomotivet) en rektangulær hvid Flade, der med sorte Bogstaver bærer Indskriften: „Halt für Schiebelok.“

Dette Signal angiver for et Skydelokomotiv det Sted, til hvilket det skal skyde et Tog.

## c) Stopsignal for tilbagevendende Skydelokomotiver:

Vendt mod Lokomotivet en rektangulær hvid Flade, der med sorte Bogstaver bærer Indskriften: „Halt für Zurückkehr Schiebelok.“

Dette Signal betegner det Sted, hvor tilbagevendende Skydelokomotiver skal standse og før Indkørsel paa Stationen afvente nærmere Ordre eller nyt Signal.

Signal 36 a er altid faststaaende, medens Signalerne 36 b og 36 c ogsaa kan være anbragt drejelige.

Naar Signalerne 36 b og 36 c er anbragt drejelige, viser Lygtens to Sider rektangulære hvide Flader.

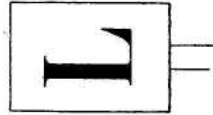
Signal 36 a er anbragt til højre eller til venstre, 36 b altid til højre og 36 c, set paa det tilbagevendende Lokomotiv, altid til venstre for de paagældende Spor.

Følgende paa Sidebaner anvendte tyske Tavler benyttes indtil videre som almindelige „Giv Agt“ Tavler:

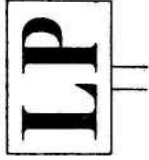
## Tysk Signal 37.

„Tavle for Afgivelse af Lydsignaler“.

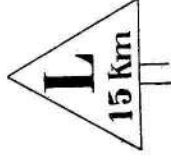
## a) Vendt mod Toget en rektangulær hvid Tavle med sort „L“.



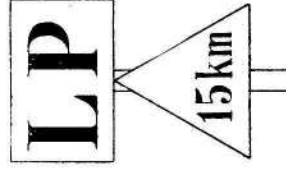
## b) Vendt mod Toget en rektangulær hvid Tavle med sort „L P“.



## c) Vendt mod Toget en trekantet hvid Tavle med sort Indskrift „L“.

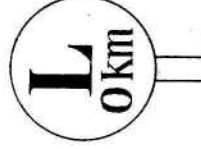


## d) Vendt mod Toget en rektangulær hvid Tavle med sort „L P“ og derunder en trekantet hvid Tavle med sort Indskrift „15 km“.



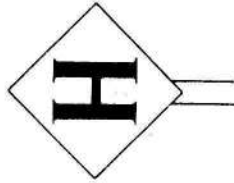
## Holdttavle for Overkørsler:

## e) Vendt mod Toget en cirkulær hvid Tavle med sort Indskrift „0 km“.



Togets Hastighed skal nedsættes, saa at det kan standse foran det efterfølgende Signal 37 f.

- f) Vendt mod Toget en kvadratisk hvid Tavle anbragt med et Hjørne opad og med sort „H“.



Toget skal standse og først føres videre, naar Passagen af Overkørslen kan ske uden Fare.

Signalerne 37 a—e er opstillede foran ubevogtede Overkørsler og altid til højre for det Spor, til hvilket de hører.

Ved flere, tæt bag hinanden liggende Overkørsler kan en enkelt Lydsignaltavle tjene som Signal for flere Overkørsler.

Signalerne 37 e og 37 f er altid opstillede sammen, Signal 37 f ca. 10—20 m, Signal 37 e ca. 150—300 m foran Overkørslen.

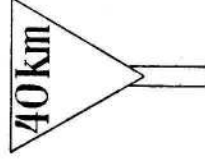
Følgende paa Sidebaner anvendte tyske Hastighedstavler skal indtil videre respekteres:

Tysk Signal 38.  
Hastighedstavle.

„Kørselshastigheden nedsættes til 40 km indtil første,

paa venstre Side af Banen staaende, trekantede hvide Tavle uden Indskrift er passeret“:

- Vendt mod Toget en trekantet hvid Tavle med sort Indskrift „40 km“.



Dette Signal tjener til, paa Strækninger, hvor den planmæssige Kørselshastighed overstiger 40 km, midlertidigt at nedsætte Hastigheden til 40 km ved Overkørslerne, saaledes at Bevogtning af disse derved kan undgaaes.

Ved nærværende ophæves de i „Reglement for lokale Signaler II, Jylland—Fyn“, Side 83—96 optagne særlige Bestemmelser for Strækningen Vamdrup—Farris.

Fortsat fra side 20

Drivstangen danner altså bagsiden af krydshovedet og kommer derved ikke til at ligge i forlængelse af stempelstangen, men det er prisen for dette forenklede krydshoved. Enden af drivstangen skal have form som et T, hvor den vandrette bjælke på bogstavet skal svare til krydshovedet og bredden er 2-3 mm. Der bores hul i drivstangen, skæres gevind, og det hele skrues sammen.

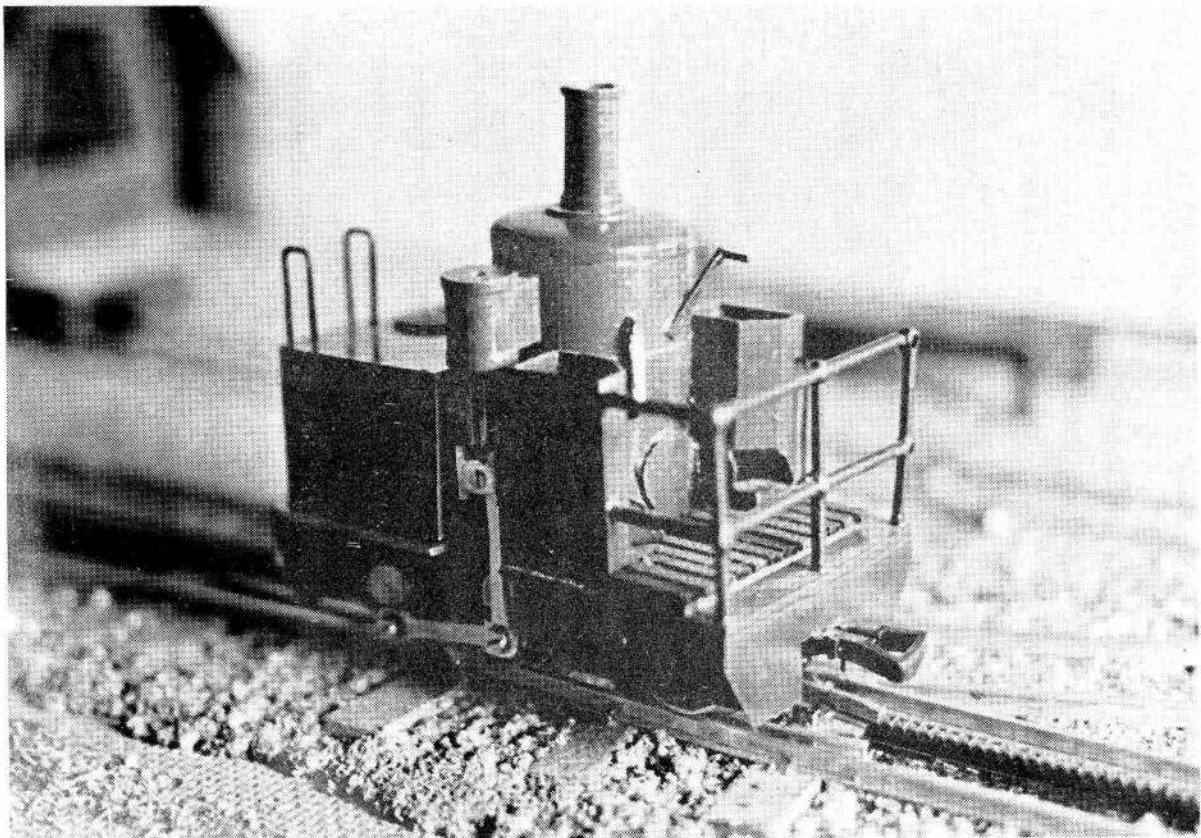
Motoren ligger vandret i vandkassen og er derved lige over drivakslen, hvilket er absolut nødvendigt med dette hjularrangement. Længden af motoren er 24 mm og diameteren 17 mm. I fodpladen er udsavet en firkant af samme længde som motoren, men kun 10 mm bred. Her ligger motoren præcist, holdt af en bøjle, der er skruet fast. Kraften overføres via et spids- og kronhjul (10 hhv. 25 tænder, modul 0,5) til en lodret aksel af stål. Lejerne til denne aksel er loddet til vangerne, men man bør nu skrue disse fast, da lokeet ellers er lige

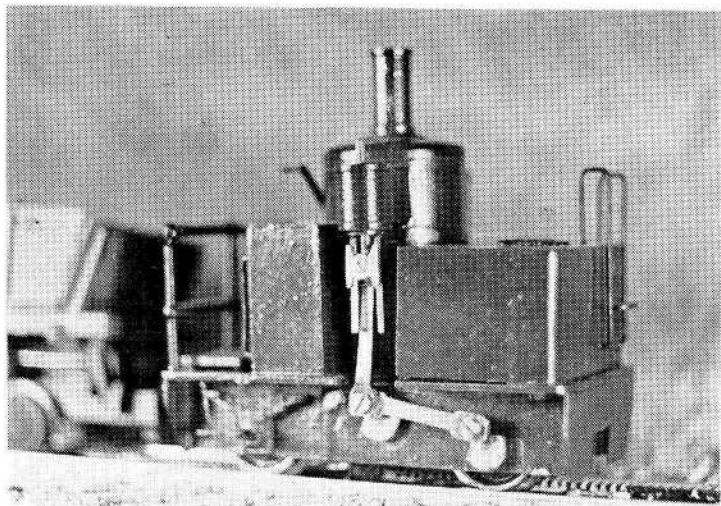
til at skrotte, hvis der kommer for meget slør i lejerne. Via snække og snekkehjul 1:16 overføres kraften til blindakslen og gennem kobbelstængerne til drivakslen.

Et lille fif for at forhindre skruerne gennem kobbelstængerne i at skrue sig selv ud, når lokeet kører, er at lægge en anelse hvid harpikslim på gevindhullet og så sætte skruen i. Lad det tørre en halv times tid, og så længe man ikke rører skruerne, bliver de siddende.

Det er en god ide at skrue tandhjulene fast til akslerne frem for at Aralditte. Det kan også lade sig gøre med snekken, idet den er rigelig lang, så man kan bore et hul (1,6-2,0 mm) nær den ene ende og skære gevind. En skrue skrues i, og ca. 1 mm over hullet saves resten af, ligeledes saves en kærvi i stumpen, og vi har nu en skrue, der knap nok rager op fra overfladen, og som er omkring 2-3 mm lang.

Tandstangen, der er af sort plast, har Fleischmann lavet, og den passer til modul 0,5. Tandhjulet, der selvfølgelig monteres midt på drivakslen, må maksimalt være drivhjulenes





diameter  $\pm 0,5$  til  $1,0$  mm og ikke så lille, at tandstangen kolliderer med koblinger og eventuelle banerømmere på "normale" loko. Det kan være en ide at overholde de mål, som Fleischmann anvender, så vi får en standard, som måske bør føjes til NEM-normerne!

Drivtandhjulet her er  $13,3$  mm og drivhjulene  $14,0$  mm i diameter. Findes der et sporskifte på tandstangsstrækningen, skal lokoet have 2 drivende tandhjul, der skal synkroniseres, så de begge griber korrekt på tandstangen. Det bør bemærkes, at man aldrig i virkeligheden har tandhjuls- og adhæsionsdrev koblet til samme drivaggregat på samme tid.

Lokoet er malet, så det har samme farve som et O&K-loko hørende til samme "selskab" (A/S Sandved Grustransport), grøn overdel og cylindre og røde vanger, for- og bagplade.

Tipvognsmateriellet er udstyret med asymmetriske Fleischmannkoblinger, d.v.s. at krogen i den ene ende af loko og vogne er savet af, da det forekommer mig umuligt at afkoble med håndkraft, når de har normale koblinger, uden at vælte de nærmeste vogne. Tandhjulslokoet kan køre med 3 tipvogne, d.v.s.  $1/2$  tipvogntog på vandret bane uden tandstang, og kører smukt op og ned ad en  $25\%$  hældning til grusgraven med dem.

Efter at lokoet var færdigt, faldt jeg i en bog fra biblioteket "Zahnradbahnen der Welt" af Walter Hefti over det loko, der ses af abb. 201 A, og der er jo store ligheder. Det er en bog, der både er til at få forstand - og gode ideer - af. Det viser sig, at næsten ligegyldigt hvilken udformning man giver sit loko, så er der altid en ingeniør, der har haft næsten samme ide og som har udført den i  $1:1$ ; med større

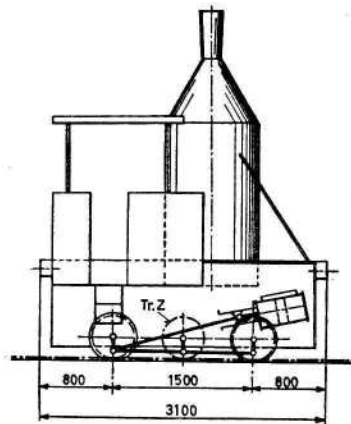


Abb. 201 a  
Dampflokomotive für Vierschienenbahn im Steinbruch  
Laufen BE (1878)

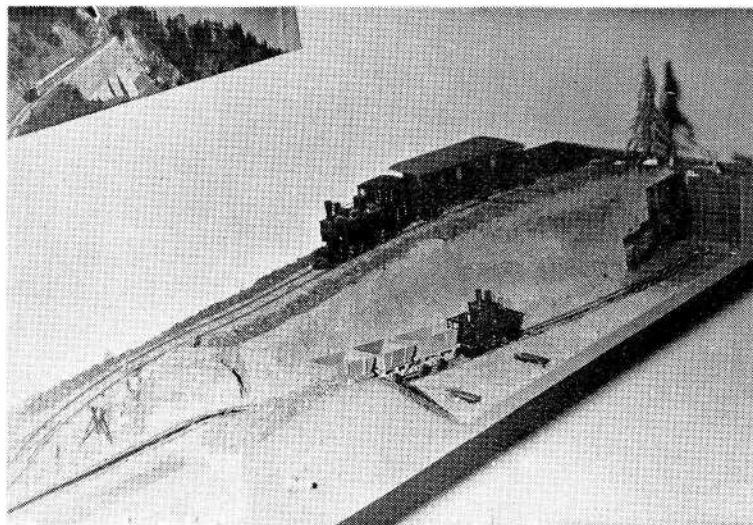
eller mindre held. Udpræget ved industri- og smalsporsbaner er der mange mærkværdigheder.

Lokoet på oversigtsbilledet er KEJ nr. 1, se SIGNALPOSTEN, 7. årgang nummer 5, og personvognen er en smalsporet SJ-vogn fra Växjö.

Kort om anlæget: det er under opbygning, spor m.v. er selvbygget, ophængt på hyldevanger og -knægte i sektioner,  $30$  cm bredt og endnu kun  $2$  m langt. Jeg har planlagt forlængelser til først en normalsporet bane mod vest, der dog skal være immobil og senere til en lille endestation mod øst, f.eks. som Egtved, for selskab med offentlig trafik jvf. forholdet FJ-ØSJS, Materiellet hertil skal have Märklinkoblinger.

Jeg beklager den uudviklede fotograferingsteknik, men jeg øver mig!

F.B. Frenzel



# NEDLAGTE BANER

## Danske privatbaner

Af A. Gregersen

Mariager-Fårup-Viborg Jernbane, MFVJ.

Åbnet for driften 1. juli 1927,  
nedlagt i flere tempi, og en del af banen består  
nu som kommunal godsbane og veteranbane.  
Længde: 58,4 km.

De første planer om banen fremkom allerede omkring århundredskiftet, og fra 1905 kom et projekt om en bane fra Onsild (på strækningen Randers-Hobro) over Mariager til Norup på Randers-Hadsund Jernbane. I lov af 27. august 1908 var indeholdt en bane enten fra et punkt på Randers-Hobro strækningen til Maria-

ger eller fra et punkt på Randers-Hobro banen over Mariager til et punkt på Randers-Hadsund Jernbane. Statens tilskud var fastsat til 2/3 af det første og til halvdelen af det andet projekt. Mere skete der ikke i denne omgang. Først i 1918 (lov af 20. marts) optoges 2 baner, en fra Viborg til Fårup og en anden fra Fårup til Mariager. Den første fik et statstilskud på 50% af anlægskapitalen og eneretsbevillingen meddeltes den 22. december 1919 til stiftsamtmænd R. Howard Grøn m.fl. For Mariagerbanens vedkommende meddeltes eneretsbevillingen den 16. august 1919 til købmand S. Borresen i Mariager (han blev senere byens borgmester).





2. oktober 1927

(Læses fra oven nedad.)

## 55. Mariager-Faarup-Viborg og omvendt (Privat).

(Læses fra neden opad.)

| M52   | M42  | M54    | M76   | M58   | M60   | 62    | M72   | M64   | M41   | M53    | 55    | M75   | M77   | M57   | M59   | M61   | M63   | M65   |
|-------|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 6.02  | 7.07 | 8.25   | 10.08 | 11.50 | 15.30 | 18.50 | 19.00 | 20.12 | 8.15  | 9.44   | 11.40 | 11.26 | 13.16 | 13.16 | 16.56 | 20.10 | 21.40 | 23.46 |
| 6.16  | 7.21 | 8.39   | 10.22 | 12.04 | 15.44 | 19.06 | 19.14 | 20.23 | 8.04  | 9.31   | 11.21 | 11.13 | 13.03 | 13.03 | 16.43 | 19.59 | 21.27 | 23.33 |
| 6.22  | 7.27 | 8.45   | 10.28 | 12.10 | 15.50 | 19.14 | 19.20 | 20.27 | 8.00  | 9.25   | 11.13 | 11.07 | 12.57 | 12.57 | 16.37 | 19.54 | 21.21 | 23.27 |
| 6.30  | 7.35 | 8.53   | 10.36 | 12.18 | 15.58 | 19.24 | 19.28 | 20.35 | 7.52  | 9.16   | 11.00 | 10.58 | 12.48 | 12.48 | 16.28 | 19.47 | 21.12 | 23.18 |
| 6.35  | 7.40 | 8.58   | 10.41 | 12.23 | 16.03 | 19.34 | 19.33 | 20.39 | 7.48  | 9.11   | 10.53 | 10.53 | 12.43 | 12.43 | 16.23 | 19.43 | 21.07 | 23.13 |
|       | 8.09 | 9.26   | 11.14 | 13.56 | 17.37 | 21.06 |       | 21.06 | 6.24  | 10.30  | 10.30 | 10.30 | 12.43 | 12.43 | 15.50 | 19.20 | 20.38 | 22.50 |
| 20.00 |      | d20.00 |       |       |       | 7.43  |       | 7.43  | 20.00 | 23.26  | 23.26 | 23.26 |       |       | c8.37 |       |       |       |
| 6.34  |      |        | 23.26 | 23.26 | c8.37 |       | c8.37 |       |       | d20.00 |       |       |       |       | 7.43  |       |       |       |
| 6.50  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       | 9.26   | 19.39 | 11.14 | 12.56 | 12.56 | 17.27 | 21.06 |       |       |
| 6.57  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 7.07  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 7.20  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 7.30  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 7.50  |      |        | 10.30 | 15.50 | 19.20 |       | 19.20 |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |

c over Kalundborg 9.46 d over Kalundborg 18.43. Dobbelbilletter = 1½ Gang Enkelbilletpris.

Man blev straks enige om et driftsfællesskab og påbegyndte banernes anlæg i 1922, men først i 1927 fandt indvielsen sted den 28. juni med deltagelse af bl.a. kgl. kommissarius Linemann og den 1. juli 1927 åbnedes for den egentlige drift.

Side 28: Mariager stationsterræn set fra havnesporet. Herunder: Mariager, indkørsel fra Fårup (red. foto).

Ca. et år før banen blev åbnet tilbød en ingeniør Winkel, Dybvad, at forpagte banernes drift for et nærmere fastsat åremål mod en part i et eventuelt overskud. Dette tilbud blev imidlertid afvist fra koncessionshaverne, der i stedet arrangerede det sådan, at MFVJ fik fælles administration med Skive-Vestsallingbanen, og at det fælles hovedkontor indrettedes i Viborg. Maskindepot og værksteder lå i Mariager.





ding til Vorning - nu ialt en samlet længde af 53 km. Disse ruter forrentede sig pænt, gav op til 12.000 kr. i årligt overskud, og havde op til 102.000 rejsende på et år (1956/57).

Trods den største sparsommelighed voksede banens underskud år for år. Det nåede op på 143.920 kr. i 1940/41, men så fulgte nogen bedring, endda overskud i 1943/44 og 1944/45 (43.000 hhv. 10.000 kr.), hvorefter det igen gik stærkt ned ad bakke: 1950/51: + 124.660 kr., 1955/56: + 253.225 kr., 1960/61: + 320.000 kr. og med en stadig svindende transportmængde og tilsvarende øget konkurrence fra såvel vognmænd som privatbiler, måtte man se i øjnene, at banen havde udspillet sin rolle.

Havde det ikke været naturligere at føre banen ind om Hobro, og gøre den til 2 baner, der var blevet mindre afhængige af hinanden? Jo, måske - for Viborg-Hobro-strækningen vel nok, for det havde nok givet nogle direkte rejsende mellem de to byer; for Hobro-Mariager-

strækningens vedkommende ville det se lidt anderledes ud: 1) for rejsende sydfra, og det er jo nok de fleste (undskyld Ålborg!), så ville en del nok foretrække en rutebil mellem Randers og Mariager, 2) og det er af større betydning, banen ville have fået et mindre opland som kystbane langs fjorden. Men havde denne linieføring været mulig, ville det have betydet kørsel gennem et så stærkt kuperet terræn, at man vel så ville have foretrukket at føre banen fra Hobro et godt stykke mod syd - vel nogenlunde til den projekterede linieføring Fårup-Mariager, og så er fordelene vel problematisk. En helt anden ting er om ikke banen skulle have haft sin station i Mariager i byens sydende - med stikspor til havnen - og være videreført til Assens (cement) og Norup på RHJ, med mulighed for videreførsel af visse tog til Hadsund.

Nå, det var bare nogle strøtanker - tilbage til virkeligheden.

Vi har tidligere set lidt på antal rejsende og på godsmængden. Lad os tillige belyse ba-

## Viborg-Mariager

15. maj 1929

Hverdage

|                                  | 11         |           |            | 53          |           |            | 55                 |                    |             | 57          |           |             | 59          |           |             | 61          |                     |          | 63       |      |          | 45       |     |            |  |  |  |
|----------------------------------|------------|-----------|------------|-------------|-----------|------------|--------------------|--------------------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|-----------|-------------|-------------|---------------------|----------|----------|------|----------|----------|-----|------------|--|--|--|
|                                  | An.        | Af.       | X<br>Tog   | An.         | Af.       | X<br>Tog   | An.                | Af.                | X<br>Tog    | An.         | Af.       | X<br>Tog    | An.         | Af.       | X<br>Tog    | An.         | Af.                 | X<br>Tog | An.      | Af.  | X<br>Tog | An.      | Af. | X<br>Tog   |  |  |  |
| Viborg . . . .                   |            |           |            |             | 655       |            |                    | 831                |             |             | 1108      |             |             |           |             |             |                     |          |          |      |          |          |     |            |  |  |  |
| Brunshaab . .                    |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Tapdrup . . .                    |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Hauggaard . .                    |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Vejrumbro . .                    |            |           |            | 723         | 733       | 52         | 851                | 855                |             | 1130        | 1132      |             | 1518        | 1519      |             | 1845        | 1846                |          | 2315     | 2316 |          |          |     |            |  |  |  |
| Viskum . . . .                   |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Ørum . . . . .                   |            |           |            | 750         | 757       |            | 908                | 909                |             | 1145        | 1146      |             | 1532        | 1533      |             | 1859        | 1900                |          | 2329     | 2380 |          |          |     |            |  |  |  |
| Møllerup . . .                   |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Kvorning . . .                   |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Hammershøj .                     |            |           |            | 815         | 823       |            | 923                | 927                | 54          | 1200        | 1201      |             | 1547        | 1548      |             | 1914        | 1915 <sup>1/2</sup> | 62       | 2344     | 2345 |          |          |     |            |  |  |  |
| Læsten . . . .                   |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| Sønderbæk . .                    |            |           |            | 835         | 842       |            | 935 <sup>1/2</sup> | 936 <sup>1/2</sup> |             | 1211        | 1212      |             | 1558        | 1559      |             | 1925        | 1926                |          | 2355     | 2356 |          |          |     |            |  |  |  |
| Rejstrupgaard                    |            |           |            | X           | X         |            | X                  | X                  |             | X           | X         |             | X           | X         |             | X           | X                   |          | X        | X    |          |          |     |            |  |  |  |
| <b>Faarup</b> . . .              | <b>618</b> | <b>52</b> | <b>857</b> | <b>1053</b> | <b>55</b> | <b>915</b> | <b>1010</b>        | <b>53</b>          | <b>1221</b> | <b>1235</b> | <b>58</b> | <b>1608</b> | <b>1615</b> | <b>60</b> | <b>1934</b> | <b>1916</b> | <b>005</b>          |          |          |      |          |          |     | <b>015</b> |  |  |  |
| Handest . . . .                  | 653        | 654       | 1059       | 1100        |           | 1015       | 1016               |                    | 1210        | 1241        |           | 1619        | 1620        |           | 1950        | 1951        |                     |          |          |      | 020      |          | 021 |            |  |  |  |
| Glenstrup . .                    | X          | X         | X          | X           |           | X          | X                  |                    | X           | X           |           | X           | X           |           | X           | X           |                     |          |          |      | X        |          | X   |            |  |  |  |
| V. Tørslev . .                   | 702        | 703       | 1112       | 1113        |           | 1024       | 1025               |                    | 1249        | 1250        |           | 1628        | 1629        |           | 1959        | 2000        |                     |          |          |      | 029      |          | 030 |            |  |  |  |
| True . . . . .                   | 708        | 709       | 1120       | 1121        |           | 1030       | 1031               |                    | 1255        | 1256        |           | 1634        | 1635        |           | 2005        | 2009        | 64                  |          |          |      | 035      |          | 036 |            |  |  |  |
| Fjeldsted . . .                  | X          | X         | X          | X           |           | X          | X                  |                    | X           | X           |           | X           | X           |           | X           | X           |                     |          |          |      | X        |          | X   |            |  |  |  |
| Mariager . . .                   | 723        |           | 1140       |             | 58        | 1015       |                    |                    | 1310        |             |           | 1649        |             | 62        | 2022        |             |                     |          |          |      | 050      |          |     |            |  |  |  |
| Paa Opslagskørs<br>repl. benævnt | Motortog   |           |            | Blandet Tog |           |            | Motortog           |                    |             | Motortog    |           |             | Motortog    |           |             | Motortog    |                     |          | Motortog |      |          | Motortog |     |            |  |  |  |
| Maksimalkørs-<br>stigh. km/Timen | 45         |           |            | 30          |           |            | 45                 |                    |             | 45          |           |             | 45          |           |             | 45          |                     |          | 45       |      |          | 45       |     |            |  |  |  |
| Se Anmærkning                    |            |           |            |             |           |            |                    |                    |             |             |           |             |             |           |             |             |                     |          |          |      |          |          |     | 1          |  |  |  |

Anm. 1) Tog 45 løber kun Natten før Søn- og Helligdage.

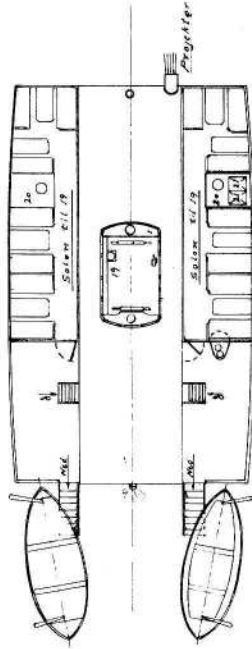
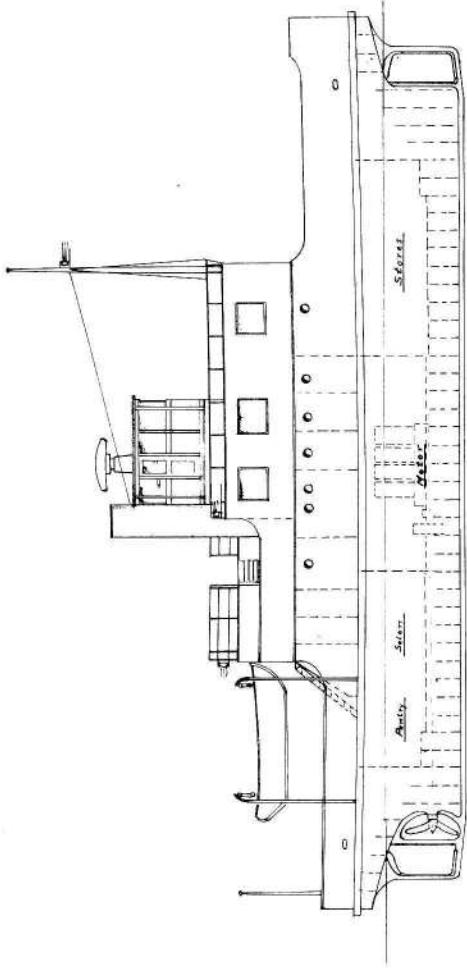
| km<br>fra<br>Mr                    | 52                    |                       | 54                    |                       | 58                     |                        | 60                     |                        | 62                     |                        | 44                     |                        | 34  |                        |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|------------------------|
|                                    | An.                   | Af.<br>Tog            | An.                   | Af.<br>Tog            | An.                    | Af.<br>Tog             | An.                    | Af.<br>Tog             | An.                    | Af.<br>Tog             | An.                    | Af.<br>Tog             | An. | Af.<br>Tog             |
| 0                                  |                       | 6 <sup>02</sup>       |                       | 8 <sup>25</sup>       |                        | 11 <sup>50</sup>       |                        | 15 <sup>30</sup>       |                        | 16 <sup>50</sup>       |                        | 19 <sup>56</sup>       |     |                        |
| 5,4                                | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   |                        |
| 8,0                                | 6 <sup>16</sup>       | 6 <sup>17</sup>       | 8 <sup>39</sup>       | 8 <sup>10</sup>       | 12 <sup>04</sup>       | 12 <sup>05</sup>       | 15 <sup>44</sup>       | 15 <sup>45</sup>       | 17 <sup>14</sup>       | 17 <sup>14</sup>       | 20 <sup>11</sup>       | 20 <sup>12</sup>       | 61  |                        |
| 11,5                               | 6 <sup>22</sup>       | 6 <sup>23</sup>       | 8 <sup>15</sup>       | 8 <sup>16</sup>       | 12 <sup>10</sup>       | 12 <sup>11</sup>       | 15 <sup>50</sup>       | 15 <sup>51</sup>       | 17 <sup>26</sup>       | 17 <sup>26</sup>       | 20 <sup>17</sup>       | 20 <sup>18</sup>       |     |                        |
| 14,0                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   |                        |
| 16,6                               | 6 <sup>31</sup>       | 6 <sup>32</sup>       | 8 <sup>54</sup>       | 8 <sup>55</sup>       | 12 <sup>19</sup>       | 12 <sup>20</sup>       | 15 <sup>59</sup>       | 16 <sup>00</sup>       | 17 <sup>42</sup>       | 17 <sup>42</sup>       | 20 <sup>26</sup>       | 20 <sup>27</sup>       |     |                        |
| 19,7                               | <b>6<sup>37</sup></b> | <b>6<sup>48</sup></b> | <b>9<sup>00</sup></b> | <b>9<sup>09</sup></b> | <b>12<sup>25</sup></b> | <b>12<sup>35</sup></b> | <b>16<sup>05</sup></b> | <b>16<sup>15</sup></b> | <b>17<sup>50</sup></b> | <b>18<sup>52</sup></b> | <b>20<sup>32</sup></b> | <b>20<sup>32</sup></b> | 43  | <b>20<sup>48</sup></b> |
| 23,5                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 24,5                               | 6 <sup>54</sup>       | 6 <sup>55</sup>       | 9 <sup>15</sup>       | 9 <sup>16</sup>       | 12 <sup>42</sup>       | 12 <sup>43</sup>       | 16 <sup>21</sup>       | 16 <sup>22</sup>       | 19 <sup>04</sup>       | 19 <sup>04</sup>       | 20 <sup>55</sup>       | 20 <sup>56</sup>       |     |                        |
| 27,1                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 29,8                               | 7 <sup>06</sup>       | 7 <sup>07</sup>       | 9 <sup>26</sup>       | 9 <sup>29</sup>       | 12 <sup>54</sup>       | 12 <sup>55</sup>       | 16 <sup>33</sup>       | 16 <sup>34</sup>       | 19 <sup>17</sup>       | 19 <sup>22</sup>       | 21 <sup>07</sup>       | 21 <sup>08</sup>       |     |                        |
| 33,1                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 34,7                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 38,4                               | 7 <sup>20</sup>       | 7 <sup>21</sup>       | 9 <sup>43</sup>       | 9 <sup>44</sup>       | 13 <sup>09</sup>       | 13 <sup>10</sup>       | 16 <sup>47</sup>       | 16 <sup>48</sup>       | 19 <sup>40</sup>       | 19 <sup>48</sup>       | 21 <sup>22</sup>       | 21 <sup>23</sup>       |     |                        |
| 43,1                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 45,0                               | 7 <sup>31</sup>       | 7 <sup>32</sup>       | 9 <sup>55</sup>       | 9 <sup>56</sup>       | 13 <sup>21</sup>       | 13 <sup>22</sup>       | 16 <sup>58</sup>       | 16 <sup>59</sup>       | 20 <sup>02</sup>       | 20 <sup>07</sup>       | 21 <sup>34</sup>       | 21 <sup>35</sup>       |     |                        |
| 47,6                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 49,7                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 52,9                               | X                     | X                     | X                     | X                     | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X                      | X   | X                      |
| 58,4                               | 7 <sup>54</sup>       |                       | 10 <sup>19</sup>      |                       | 13 <sup>45</sup>       |                        | 17 <sup>21</sup>       |                        | 20 <sup>46</sup>       |                        | 21 <sup>58</sup>       |                        |     |                        |
| Paa Opslagskørel. benævnt          | Motortog              | Motortog              | Motortog              | Motortog              | Motortog               | Motortog               | Motortog               | Motortog               | Blandet Tog            | Motortog               | Motortog               | Motortog               |     |                        |
| Maksimal kørehastighed<br>km/Timen | 45                    | 45                    | 45                    | 45                    | 45                     | 45                     | 45                     | 45                     | 30                     | 45                     | 45                     | 45                     |     |                        |
| Se Anmærkning                      |                       |                       |                       |                       |                        |                        |                        |                        |                        |                        |                        |                        |     | 1                      |

Anm. 1) Tog 34 løber kun Lørdage; løber dog ikke i Maa-  
nederne November, December, Januar og Februar.

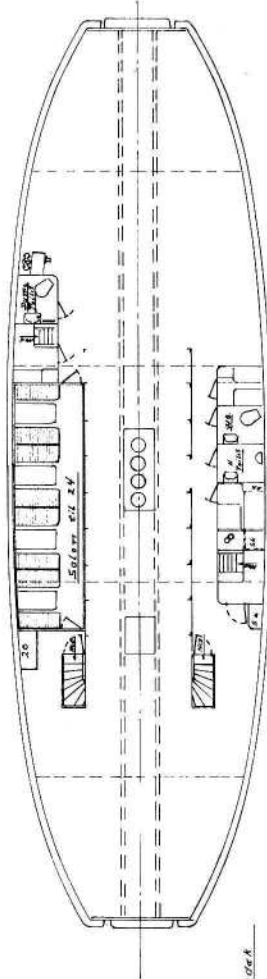
| km fra Vg                            | 41       |         | 53       |         | 55  |         | 57       |         | 59  |         | 61       |         | 43  |          | 65  |         |          |
|--------------------------------------|----------|---------|----------|---------|-----|---------|----------|---------|-----|---------|----------|---------|-----|----------|-----|---------|----------|
|                                      | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An. | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An. | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An. | Af. Tog  | An. | Af. Tog |          |
| 0 Viborg (Vg) . . . . .              |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 5,5 Bruunshaab (Bh). . . . .         |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 8,7 Tapdrup (Ta) . . . . .           |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 10,8 Hauggaard (Hg) . . . . .        |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 13,4 Vejrumbro (Vj). . . . .         |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 15,3 Viskum (Vm). . . . .            |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 20,0 Ørum (Ør). . . . .              |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 23,7 Mollerup (Mo). . . . .          |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 25,3 Kvorning (Kv). . . . .          |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 28,6 Hammershøj (Hm) . . . . .       |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 31,3 Læsten (Læ) . . . . .           |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 33,9 Sønderbæk (Sø) . . . . .        |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 34,9 Rejstrupgaard (Re) . . . . .    |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 38,7 <b>Faarup</b> (Fp) . . . . .    |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 41,8 Handest (Ha). . . . .           |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 44,4 Glenstrup (Gl). . . . .         |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 46,0 V. Tørslev (Tø) . . . . .       |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 50,4 True (Tr) . . . . .             |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 53,0 Fjelsted (Fj) . . . . .         |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| 58,4 Mariager (Mr) . . . . .         |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         |          |
| <b>Paa Opslagskørl. benævnt</b>      | Motortog | Bl. Tog | Motortog |         |     |         | Motortog |         |     |         | Motortog |         |     | Motortog |     |         | Motortog |
| <b>Maksimalkørehastigh. km/Timen</b> | 45       | 30      | 45       |         |     |         | 45       |         |     |         | 45       |         |     | 45       |     |         | 45       |
| <b>Se Anmærkning</b>                 |          |         |          |         |     |         |          |         |     |         |          |         |     |          |     |         | 3        |

Anm. 2) Tog 43 løber kun i Mdr. Nov., Dec., Jan. og Feb  
 Anm. 3) Tog 65 løber kun Lørdage; løber dog ikke i Mc  
 Nov., Dec., Jan. og Febr.

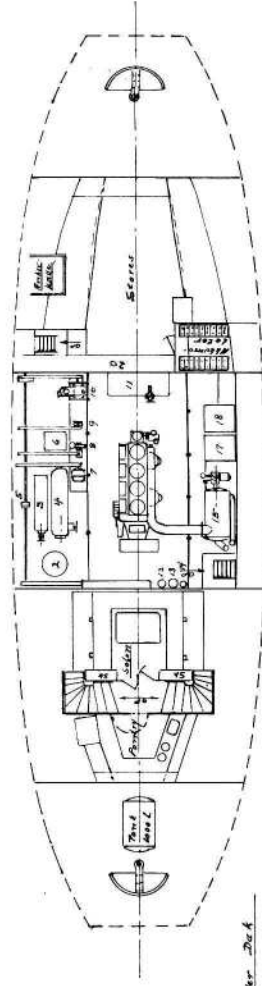




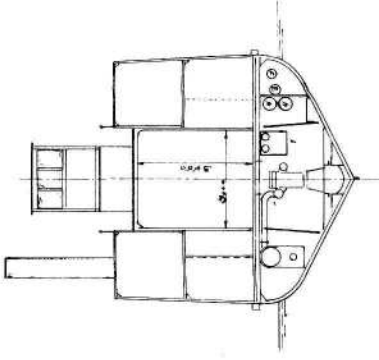
Skibet af Skibet  
Kjøpedek med Skibet



Kjøpedek



Kjøpedek

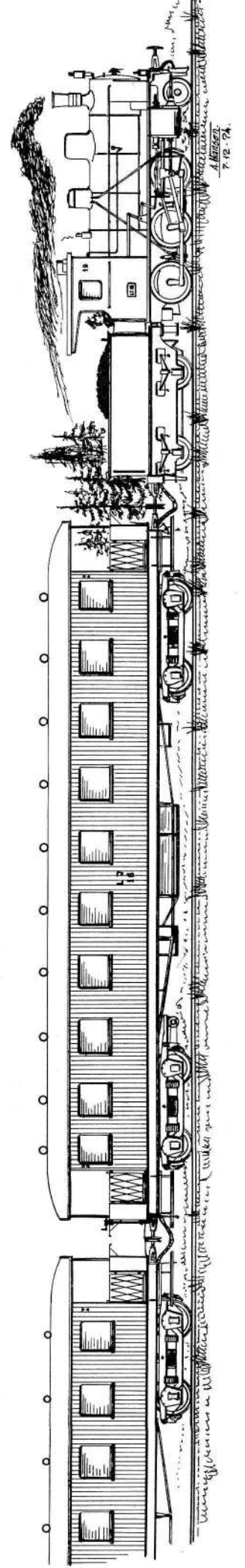
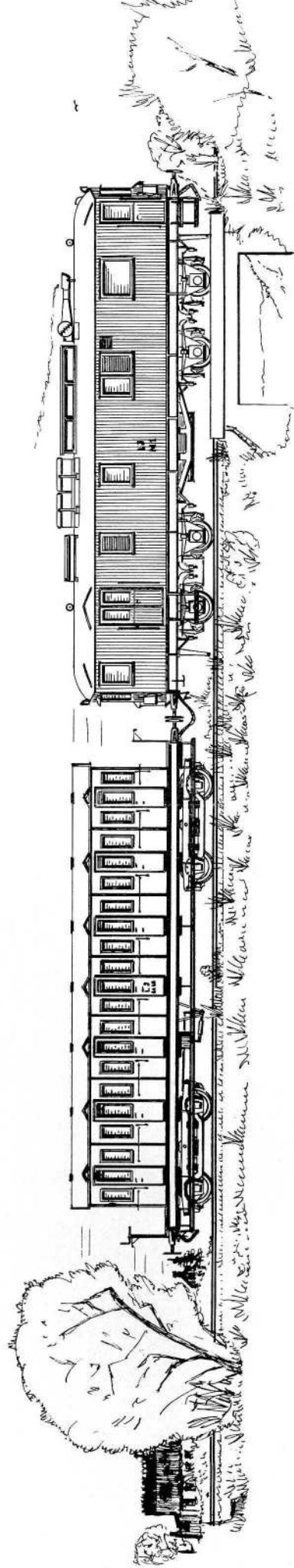
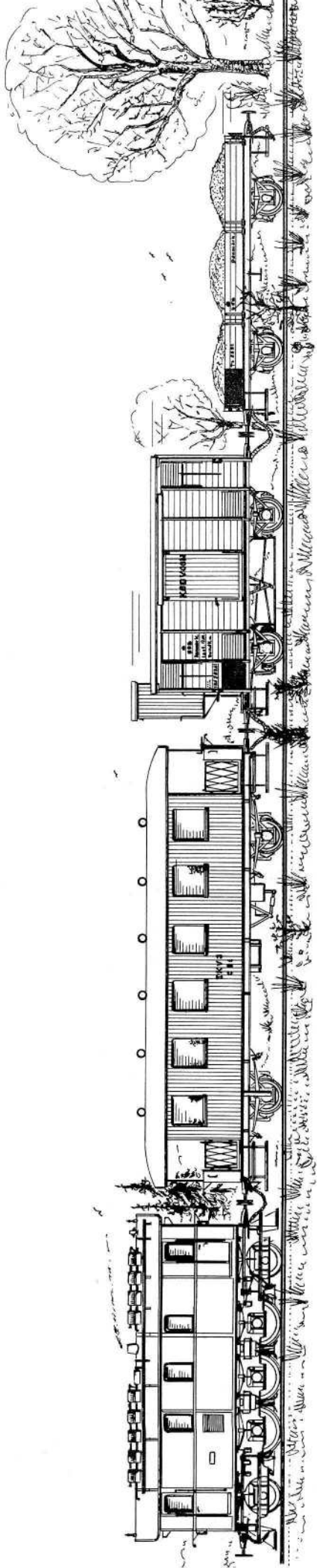


|    |                                     |
|----|-------------------------------------|
| 1  | Elektrisk Tælle                     |
| 2  | Brændsels-Tælle                     |
| 3  | Luftfaldskilt                       |
| 4  | Seestruktur                         |
| 5  | Reol                                |
| 6  | Stribestruktur                      |
| 7  | Dynamo 10 V - 60 g                  |
| 8  | Spind - 20 mm, 20 mm                |
| 9  | Kompressor                          |
| 10 | 90 K Dvæls Hjulmotor                |
| 11 | Filebænk                            |
| 12 | Bremsefælder                        |
| 13 | Motorvaskemaskine for Centralrummet |
| 14 | Fl. - 100 mm, 100 mm                |
| 15 | Centralvaskemaskine                 |
| 16 | Oliefl. 100 mm                      |
| 17 | Stribestruktur                      |
| 18 | Vindtom                             |
| 19 | Dvæls Ruder                         |
| 20 | Ruderskibet                         |
| 21 | Tanke til 100 af Hjulmotor          |

|                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| N/S Stribestruktur   |                        |
| N/S Lillebæltsskibet |                        |
| Assens               |                        |
| Langde paa Kjøpedek  | 27,30 m                |
| Bredde paa Stern     | 7,60 m                 |
| Dybde                | 2,35 m                 |
| Dybde                | 2,5 m                  |
| B. R. 7              | 99                     |
| N. R. 7              | 92                     |
| Personer i alt       | 214                    |
| Personer             | 10 - 12                |
| Motor, Bør           | 275 HK, Indbrændt 1923 |
| Fart                 | 8 - 8 1/2 mil.         |

Skala 1:100

Opmaalt af Skibet  
Januar 1903  
A. B. Sørensen





# Viborg-Mariager . 15. maj 1931

# Søn- og Helligdage

|                                    | 41       |         | 73       |         | 75       |         | 57       |         | 59       |         | 81       |         | 83       |         | 45       |         | 85       |         |          |
|------------------------------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
|                                    | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog | An.      | Af. Tog |          |
| Viborg . . . . .                   |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Brunshaab . . . . .                |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Tapdrup . . . . .                  |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Haugaard . . . . .                 |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Vejrumbro . . . . .                |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Viskum . . . . .                   |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Ørum . . . . .                     |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Mollerup . . . . .                 |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Kvorning . . . . .                 |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Hammershøj . . . . .               |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Læsten . . . . .                   |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Sønderbæk . . . . .                |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Rejstrupgaard . . . . .            |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| <b>Faarup . . . . .</b>            | 648      | 52      | 903      | 910     | 1046     | 1052    | 76       | 1221    | 1235     | 58      |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Handest . . . . .                  | 653      | 654     | 915      | 916     | 1057     | 1058    |          | 1240    | 1241     |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Glenstrup . . . . .                | X        | X       | X        | X       | X        | X       |          | X       | X        |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| V. Tørslev . . . . .               | 702      | 703     | 924      | 925     | 1106     | 1107    |          | 1249    | 1250     |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| True . . . . .                     | 708      | 709     | 930      | 931     | 1112     | 1113    |          | 1255    | 1256     |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Fjelsted . . . . .                 | X        | X       | X        | X       | X        | X       |          | X       | X        |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Mariager . . . . .                 | 723      |         | 945      |         | 1127     |         | 58       | 1310    |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |
| Paa Opslagskø<br>repl. benævnt     | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |         | Motortog |
| Maksimalkøreha-<br>vstigh. km/Time | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |         | 45       |
| Se Anmærkning                      |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |         |          |

Anm. 4) Tog 45 løber kun i Maanederne November, December, Januar og Februar.

nens trafik lidt bedre: togene har aldrig været store, ifølge MFVJs statistik er 8,8 ax/tog det maksimale, man har kunnet drive det til (i 1944/45). Af togkilometre kørte man i 1930erne godt 200.000 årligt og i 1950erne (med en tættere toggang med skinnebusser) godt 300.000 km.

#### KØREPLANER:

Jeg har været så heldig mens tid var at bjærge nogle tjenestekøreplaner. Den ældste er fra sommeren 1929 og af de andre, der kan vise udvikling og ændring i kørslen gengives blade af de fra 30/8 1945, 5/10 1952 og 31/5 1964.

Som det vil fremgå af de to sidste har man ført enkelte tog igennem til og fra Randers - det skete ved at man benyttede, eller frem-

kaldte, et ophold i Fårup til at lade togets motorvogn (eller skinnebus) gøre en afstikker til Randers.

MFVJs første køreplan er ikke optaget i sommerkøreplanen for 1927 (Danmarks Jernbaner), så læserne må nøjes med vinterkøreplanen 1927/28 og fra Danmarks Rejseforbindelser gengives vinterkøreplanen 1964/65, den sidste plan, hvor hele banen endnu var i drift. Og sidst planen for 1965/66, hvor kun Fårup-Mariager var i drift som personbane - det er samtidig banens sidste publikumskøreplan.

MFVJ var en af de baner, som det vel nok ikke var til at redde, dertil var dens betydning i det samlede jernbanenet for lille. Da det stod klart, at banens snarlige lukning stod for døren, begyndte personalet at søge ny græsgange,

### Mariager-Viborg 30. august 1945

### Kun Hverdage

| km<br>fra<br>Mr.                  |                    | 50           |            |              | 52         |              |            | 54           |             |              | 58          |              |                         |
|-----------------------------------|--------------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------------------|
|                                   |                    | An.          | Af.        | X<br>Tog     | An.        | Af.          | X<br>Tog   | An.          | Af.         | X<br>Tog     | An.         | Af.          | X<br>Tog                |
| 0                                 | Mariager (Mr)      | —            | 600        |              | —          | 635          |            | —            | 930         |              | —           | 1800         |                         |
| 5,4                               | Fjelsted (Fj)      | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 8,0                               | True (Tr)          | ▲            | 614        | 615          | 658        | 655          |            | 944          | 945         |              | 1816        | 1819         |                         |
| 9,3                               | Broløs (Bø)        | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 11,5                              | V. Tørslev (Tø)    | ▲            | 620        | 621          | 701        | 703          |            | 950          | 951         |              | 1824        | 1826         |                         |
| 14,0                              | Glenstrup (Gl)     | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 16,6                              | Handest (Ha)       | ▲            | 629        | 630          | 713        | 715          |            | 1000         | 1001        |              | 1835        | 1837         |                         |
| 19,7                              | <b>Faarup (Fp)</b> |              | <b>635</b> | <b>638</b>   | <b>725</b> | <b>800</b>   | {51<br>940 | <b>1010</b>  | <b>1030</b> | {53<br>919   | <b>1845</b> | <b>1910</b>  | {55<br>953<br>976<br>25 |
| 23,5                              | Rejstrupgaard (Re) | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 24,5                              | Sønderbæk (Sø)     | ▲            | 646        | 647          | 815        | 825          |            | 1039         | 1041        |              | 1919        | 1921         |                         |
| 27,1                              | Læsten (Læ)        | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 28,4                              | Højgaard (Hø)      | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 29,8                              | Hammershøj (Hm)    | ▲            | 658        | 703          | 840        | 850          |            | 1053         | 1056        |              | 1933        | 1936         |                         |
| 33,1                              | Kvorning (Kv)      | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 34,7                              | Møllerup (Mø)      | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 36,6                              | Hulbæk (Hu)        | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 38,4                              | Ørum (Ør)          | ▲            | 718        | 719          | 908        | 918          | 53         | 1112         | 1115        |              | 1952        | 1955         | 57                      |
| 40,0                              | Velds (Ve)         | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 43,1                              | Viskum (Vm)        | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 45,0                              | Vejrumbro (Vj)     | ▲            | 730        | 731          | 942        | 950          |            | 1129         | 1133        |              | 2009        | 2013         |                         |
| 45,6                              | Løvskaalvejen (Lø) | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 47,6                              | Hauggaard (Hg)     | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 49,7                              | Tapdrup (Ta)       | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 52,9                              | Bruunshaab (Bh)    | T×S          | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 54,2                              | Søgaard (Søg)      | T            | x          | x            | x          | x            |            | x            | x           |              | x           | x            |                         |
| 58,4                              | Viborg (Vg)        |              | 755        | —            | 1050       | —            | 337        | 1200         | —           |              | 2040        | —            |                         |
| Toget er:                         |                    | Bl. Tog      |            | Bl. Tog      |            | Bl. Tog      |            | Bl. Tog      |             | Bl. Tog      |             | Bl. Tog      |                         |
|                                   |                    | Generatortog |            | Generatortog |            | Generatortog |            | Generatortog |             | Generatortog |             | Generatortog |                         |
| Maksimalkørehastighed<br>km/Timen |                    | 45           |            | 45           |            | 45           |            | 45           |             | 45           |             | 45           |                         |
| Se Anmærkning                     |                    |              |            | 1            |            |              |            |              |             |              |             |              |                         |

Anm. 1) Tog 52 løber kun efter Behov og er ikke optaget i Opslagskøreplanen.

hvad der var forståeligt, men det satte banen i den situation, at den ikke kunne opretholde den hidtidige plan. I stedet for en generel nedskæring valgte man da at indstille persontrafikken mellem Viborg og Fårup fra 1/3 1966 og opretholde en fornuftig plan på strækningen Fårup-Mariager, samt køre et hverdagsgodstog over hele strækningen Mariager-Fårup-Viborg og omvendt.

Banens rutebilkørsel indstilledes også den 1. marts 1966.

Der blev i banens opland - som overalt når en bane skal lukke - sat adresser igang for at bevare banen, og især var Mariager kommune ivrig efter at have sporforbindelse til DSB-nettet. Kommunen overtog derfor stræk-

ningen Fårup-Mariager, men fik ved overenskomst DSB til at bestride trafikken, hvilket vil sige et godstog mandag-fredag på strækningen Randers-Fårup-Mariager.

A. Gregersen

Artikelserien om nedlagte danske privatbaner fortsætter i næste nummer med anden del af artiklen om Mariager-Fårup-Viborg banen.

På grund af dette nummers forholdsvis beskedne sidetal, har jeg måttet afbryde og dele adskillige af artiklerne, men vi vender frygteligt tilbage i nr. 2, hvis sidetal - om alt går vel - vil blive noget større end for nr. 1.

## Viborg-Mariager

30. august 1945

| km fra Vg.                     |                          | 51       |            |                     | 53                           |                                |       |
|--------------------------------|--------------------------|----------|------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|-------|
|                                |                          | An.      | Af.        | X Tog               | An.                          | Af.                            | X Tog |
| 0                              | Viborg (Vg) .....        | —        | 610        | —                   | 840                          | <sup>805</sup> <sub>1306</sub> |       |
| 4,2                            | Søgaard (Søg) .....      | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 5,5                            | Bruunshaab (Bh) .....    | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 8,7                            | Tapdrup (Ta) .....       | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 10,8                           | Hauggaard (Hg) .....     | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 12,8                           | Løvskalvejen (Lø) .....  | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 13,4                           | Vejrumbro (Vj) .....     | ▲        | 631        | 632                 | 901                          | 902                            |       |
| 15,3                           | Viskum (Vm) .....        | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 18,4                           | Velds (Ve) .....         | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 20,0                           | Ørum (Ør) .....          | ▲        | 646        | 647                 | 917                          | 920                            |       |
| 21,8                           | Hulbæk (Hu) .....        | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 23,7                           | Møllerup (Mo) .....      | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 25,3                           | Kvorning (Kv) .....      | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 28,6                           | Hammershøj (Hm) .....    | ▲        | 702        | 703                 | 50                           | 936                            |       |
| 30,0                           | Højgaard (Hø) .....      | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 31,3                           | Læsten (Læ) .....        | T×S      | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 33,9                           | Sønderbæk (Sø) .....     | ▲        | 714        | 715                 | 952                          | 954                            |       |
| 34,9                           | Rejstrupgaard (Re) ..... | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 38,7                           | <b>Faarup (Fp)</b> ..... |          | <b>724</b> | <b>800</b>          | <sup>52</sup> <sub>940</sub> | <b>1009</b>                    |       |
| 41,8                           | Handest (Ha) .....       | ▲        | 805        | 807                 |                              | <sup>54</sup> <sub>919</sub>   |       |
| 44,4                           | Glenstrup (Gl) .....     | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 46,9                           | V. Tørslev (Tø) .....    | ▲        | 815        | 817                 | 1045                         | 1047                           |       |
| 49,1                           | Broløs (Bø) .....        | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 50,4                           | True (Tr) .....          | ▲        | 823        | 826                 | 1053                         | 1056                           |       |
| 53,0                           | Fjelsted (Fj) .....      | T        | x          | x                   | x                            | x                              |       |
| 58,4                           | Mariager (Mr) .....      |          | 845        | —                   | 1115                         | —                              |       |
| Toget er:                      |                          | Bl. Tog  |            | Bl. Tog             |                              |                                |       |
|                                |                          | Motortog |            | Generatorog Vg.-Fp. |                              |                                |       |
| Maksimalkørehastighed km/Timen |                          | 45       |            | 45                  |                              |                                |       |
| Se Anmærkning                  |                          |          |            |                     |                              |                                |       |

| 55          | 57   |                              |      |                               |      |     |       |
|-------------|------|------------------------------|------|-------------------------------|------|-----|-------|
|             |      | An.                          | Af.  | X Tog                         | An.  | Af. | X Tog |
| —           | 1700 | —                            | 1855 | <sup>554</sup> <sub>825</sub> |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1722        | 1725 | 1920                         | 1925 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1741        | 1746 | 1945                         | 1953 | 58                            |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1806        | 1811 | 2015                         | 2022 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1828        | 1830 | 2040                         | 2042 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1846        | 1910 | <sup>58</sup> <sub>953</sub> | 2110 | <sup>976<sub>125</sub></sup>  | 2130 |     |       |
| 1915        | 1917 | 2135                         | 2137 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1925        | 1927 | 2145                         | 2147 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1933        | 1936 | 2153                         | 2156 |                               |      |     |       |
| x           | x    | x                            | x    |                               |      |     |       |
| 1955        | —    | 2215                         | —    |                               |      |     |       |
| Bl. Tog     |      | Godstog                      |      |                               |      |     |       |
| Generatorog |      | Dampog                       |      |                               |      |     |       |
| 45          |      | 45                           |      |                               |      |     |       |
|             |      | 1                            |      |                               |      |     |       |

Ann. 1) Tog 57 løber kun efter Behov og er ikke optaget i Opslagskøreplanen.

# DANSKE BANEGÅRDE

## ÅRHUS BANEGÅRDENE

I slutningen af 1700-tallet var Århus en temmelig fattig og ussel by, med en samling små huse grupperet om den vældige domkirke. Dårlig brolægning, oplyst af nogle få tranlygter på torvet - enby med ringe handel og skibsfart. Skibsfarten var næsten kun indenlandsk og de få fremmede varer man behøvede for at forsyne oplandets bønder, hentede man hovedsagelig i København og i Flensborg. Byens udførsel af varer var heller ikke særlig betydelig. Det man udførte gik især til København og til hertugdømmerne, det var varer som brænde, lærred og uldne varer, bøndernes husflidsartikler, korn, huder og lidt smør.

Den meget gamle Århus-Kalundborggrute var byens vigtigste forbindelse. Man sejlede to gange om ugen - tirsdag og fredag - de såkaldte "Børdage". Man havde seks smækker til at udføre sejladsen. Bådene må - i hvert fald nogle af dem - have haft en ret pæn størrelse, for i takstreglementet opgives bl.a. prisen for overførslen af en karosse med 6 heste. En sådan vogn med trækraft fylder dog en hel del. En anden lille morsom ting viser samme takstreglement: overfarten for en person koster 2 Mark og 8 Skilling, medens en bonde med knapsæk skal betale 1 Mark og 8 Skilling; man har åbenbart dengang delt landets borgere op i "personer" og "bønder".

Det er ganske ejendommeligt, at landets ulykker med hensyn til krige og anden ufred - altså dårlige tider - kommer til at betyde fremgang for byen. Det begynder med, at de ulykker der rammer landet under Napoleonskrigene til en vis grad bryder Københavns enevælde med hensyn til handel, hvilket kommer Århus til gode. Havnen, der dog stadig er en åmunding, forbedres, netop fordi handelen stiger. Der flytter også flere mennesker til byen og i 1834 får byen flere indbyggere end Randers. I 1850 sker det samme i forhold til Ålborg og siden da har Århus befolkningsmæssigt set været den største by i Jylland. Men stadig var byen ret ussel at se på, med kun få pæne og store huse. I 1860'erne kunne Skolebakken ikke pas-

seres om vinteren, fordi havet havde bortskyllet en stor del af landet og havnen var stadig en lidt udbygget åmunding, hvor det var nødvendigt under pålandsvind at spænde et reb over åen for at skibene ikke skulle drive for højt op ad denne.

Da den første slesvigske krig var forbi var de snærende bånd i forbindelsen med Hamborg løsnet og den anden krig frigjorde Århus helt med det kapitalstærke Hamborg, der handelsmæssigt havde behersket Jylland sammen med Flensborg. Nu var der mulighed for at Århus kunne udvikle sig til en stor handelsby og samtidig fik byen sin første jernbane. Byens opland var ret godt, men slet ikke stort nok til at kunne føde en større by, derfor kommer jernbanerne til at betyde så meget for Århus, idet Midtjylland nu bliver en del af byens opland. Det er banerne, der føder havnen, og som derfor får byen til økonomisk at gå frem med stormskridt. Ikke alene Midtjylland, men også store dele af Vestjylland bliver i takt med batternes åbning draget mod Århus. Det nærmeste opland knyttes stærkere til byen ved privatbatternes åbning. Århus-Odder-Hov tager sig af den sydlige del, der jo ikke er blevet mindre betydningsfuld med tiden. Hammelbanen tager sig af oplandet i det - banemæssigt set - tomme område mellem den søndre og nordre midtbane. Oplandet mod nord bragtes i forbindelse med Århus via banen Grenå-Ryomgård. Omkring 1900 kan man høre de Århus-købmænd lidt vel stolte sige, at Skanderborg, Silkeborg, Grenå og alle småbyerne deromkring er forstæder til Århus. Hvad disse byer mener herom, melder historien intet om, men det falder nok ikke helt i deres smag.

Den første by Århus blev forbundet med via jernbanen var Randers. Den normale trafik begyndte den 4. september 1862. Man havde som ved så mange andre baneanlæg haft de sædvanlige diskussioner om linieføringen; alt dette skal jeg skåne læseren for, men det var lige ved, at Århus ikke blev en station på hovedlinien, men tværtimod kun var blevet forbundet med denne ved en stikbane. Et stykke tid før Århus-Randersbanens åbning var stationen i

Århus klar til brug. Den station byen har i dag er den tredje, men alle tre stationer har haft nogenlunde samme beliggenhed.

Der var oprindeligt ikke enighed om, hvor stationen skulle placeres. Der, hvor Østbanegården ligger idag, havde man først udtænkt sig stationens plads, men det blev alligevel i den sydlige ende af byen, den kom til at ligge. Den sydlige ende af byen hedder det nok, men dengang var der ikke nogen by her, kun marker og enkelte gartnerier. De Århusboere følte ligesom Københavnerne havde gjort det, da deres banegård i 1847 blev placeret, at by og bane ikke rigtigt havde noget med hinanden at gøre, dertil lå de alt for langt fra hinanden. Der var store vanskeligheder med at finde muligheder for at forbinde banegården og byen med hinanden, rent vejmessigt, men også dette problem blev tilsidst løst. Som nævnt var der ingen bymæssig bebyggelse omkring stationen; den egentlige Århus by var samlet omkring Store og Lille Torv, Vestergade, Mejlgade og havnen og derfor kunne turen fra byen ud til stationen synes temmelig lang, særlig i kulde og blæst. Hotel Royal satte derfor kort tid efter banens åbning en vogn i gang, hvor man for 16 Skilling kunne blive transporteret til eller fra stationen. Selvom turen til stationen kunne synes lang, undrede mange sig over at toget dampede af sted for næsen af dem, og det til trods for at man havde beregnet god tid til gåturen. Når den rejsende så så på sit ur, opdagede han, at toget måtte være kørt før tiden. Så han sig om-

kring opdagede han, at det tilsyneladende var gået flere andre gæve borgere på samme måde. Opbragte begav man sig til stationskontoret for at klage - men forklaringen på fænomenet var nu en anden end man troede. Toget var ikke sendt for tidligt af sted, for jernbanen brugte en anden tid end borgerne, idet jernbanens ure blev reguleret efter telegrafstationens ur og derfor var 10 minutter forud for byens tid. Til sidst måtte jernbanedirektør Louth bekendtgøre i Stiftstidende hvordan man skulle forholde sig tidsmæssigt set, hvis man da ikke ville komme for sent til toget. Det bør vel nævnes, at Århus brugte lokaltid, medens telegrafene brugte "københavnsk" tid, et forhold, der forøvrigt først blev ændret i 1880.

Århus banegård havde allerede ved sin åbning en ret stor størrelse. På gamle billeder ses en hovedbygning af den traditionelle art for en større by, prydet med den lige så traditionelle overdækkede hal over sporene. I modsætning til den første station i København var Århus station opført af mursten. Stationen var ca. 50 m lang, samme længde havde perronhallen, medens perronerne var 110 m lange. Det viste sig dog meget snart, at perronlængden var for lille. På dage med spidsbelastning var der tilkoblet så mange vogne til lokomotivet, at nogle af vognene holdt uden for perronen, hvilket havde til følge, at især damerne med deres lange folderige kjoler havde svært ved at komme ned på jorden, så de måtte hjælpes af galante herrer.

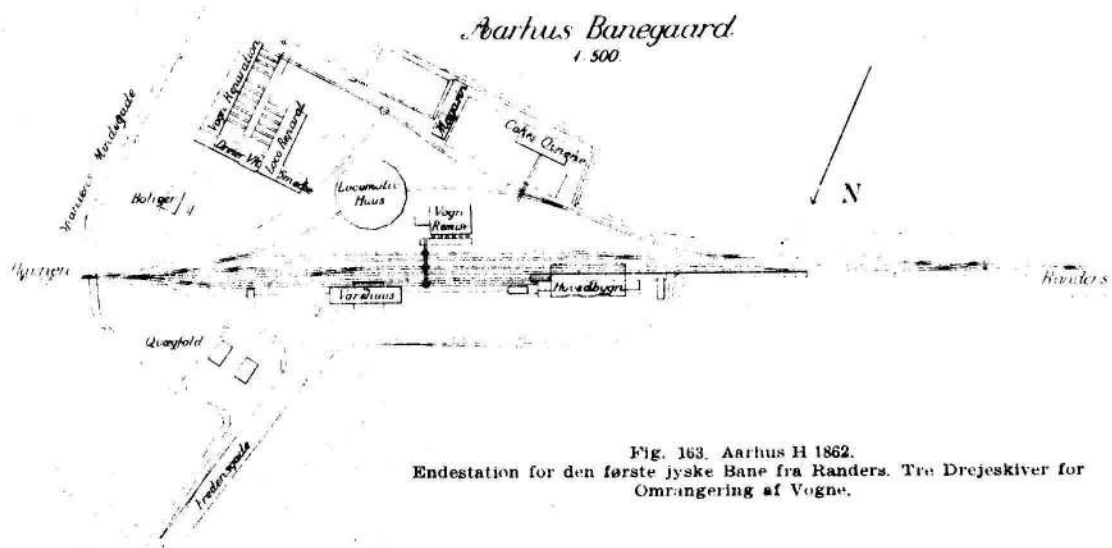
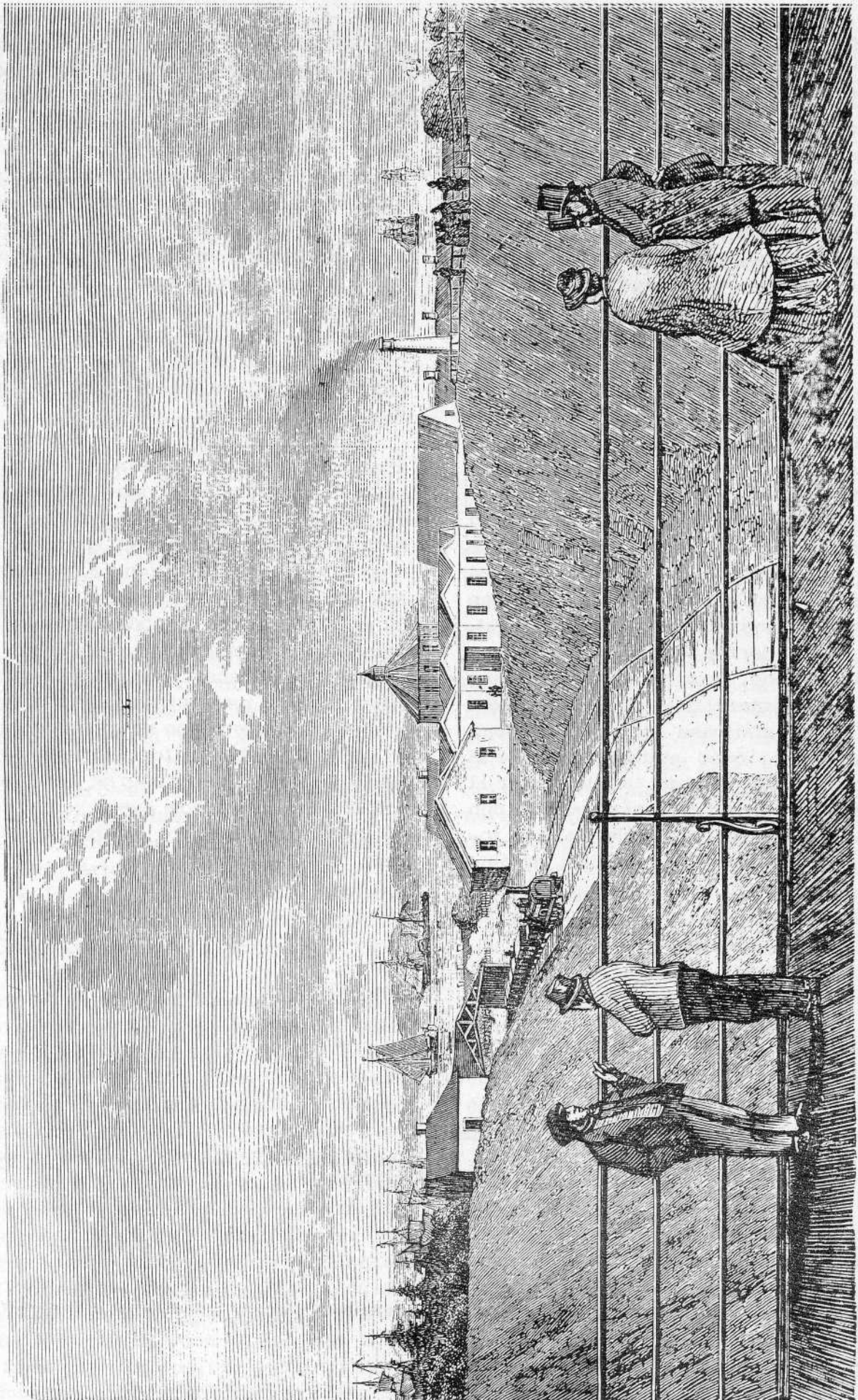


Fig. 163. Aarhus H 1862.  
Endestation for den første Jyske Bane fra Randers. Tre Drejeskiver for Omrangering af Vogne.



Selve stationsbygningen indeholdt 3 ventsale, en for hver klasse, lokaler for postvæsenet, restaurationslokaler, billetkontorer o. s. v. altså alle de normale faciliteter for en jernbanestation, men størrelsesmæssigt tagende hensyn til, at det var en stor bys station, det drejede sig om. Da banen jo ikke alene skulle køre med personer, men også med gods, var der selvfølgelig også pakhuse, godsekspedition m. m. Til det rullende materiel byggede man remiser til både vogne og lokomotiver, sådan som man havde det i København. Lokomotivremisen havde en noget utraditionel facon, den var nemlig fjorten-kantet - dog ikke beregnet til 14 lokomotiver som man måske skulle vente det, men derimod til 12. Bygningen lignede af ydre heller ikke en lokomotivremise, idet den var prydet med en smuk kuppel, hvorpå der stod et syv-kantet tårn. Et lille stykke fra remisen var der en bygning med en koksovn med tilhørende høj skorsten. Meningen med dette anlæg var, at man skulle brænde kul til koks, fordi man troede at lokomotiverne tog skade af at forbrænde kul i kedlerne. Man blev dog snart klar over, at dette ikke var rigtigt og anlægget kom aldrig i brug. Banen opgav forøvrigt hurtigt at sætte personvognene i hus (ligesom i Kø-

benhavn) og istedet overtog lokomotiverne pladsen, da trafikken steg med helt uventet fart og man i takt med trafikstigningen anskaffede så mange nye lokomotiver, at det kneb med pladsen.

I "STATUTTER for det Danske Jernbane Driftsselskab" fra 1862 hedder det bl. a. i § 76: "De Hovedværksteder, der anlægges i Aarhus og Odense (eller Nyborg), forsynes med alle fornødne Maskiner, saasom stationaire Dampmaskiner, Hjuldreierbænke med Planskiver, Høvlebænke, Boremaskiner, Dreierbænke af forskjellig Størrelse, Hjulpåtrækningsmaskiner, Rundhøvlemaskiner, Værktøi for Kleinsmede, Grovsmede, Hjulmænd, Sadelmagere og Kobbersmede m. m. - Fundering for samtlige Maskiner; de fornødne Mellemed mellem Dampmaskiner og Arbeidsmaskiner; i Aarhus desuden en Damphammer. - Alt efter nyeste og bedste Constructioner og fortrinlig Beskaffenhed.

Hovedværkstederne i Aarhus udstyres saa fuldstændigt som muligt til Hovedreparation af Locomotiver samt til Bygning og Reparation af Vogne m. m."

I slutningen af afsnittet hedder det endvidere, efter at værkstedsforhold i andre jyske



Udsigt fra Bruuns bro (Rigsarkivet)

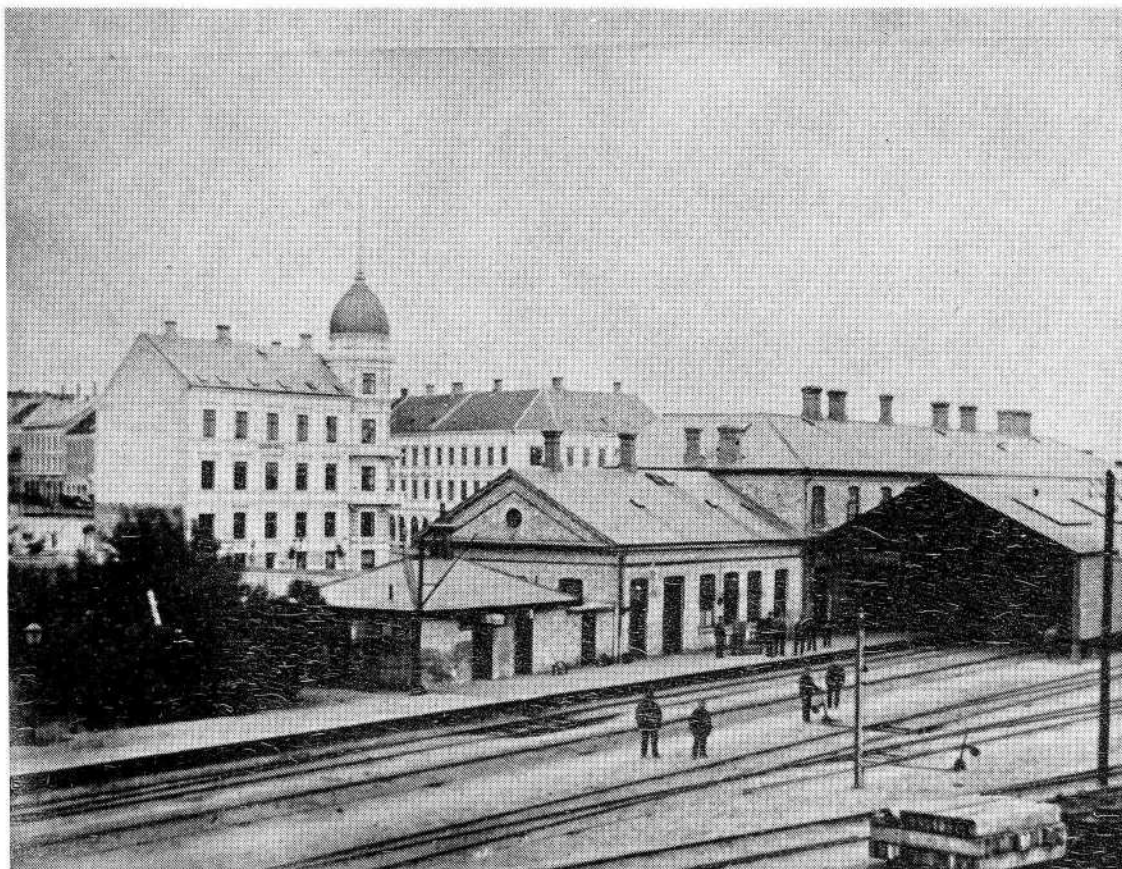
byer er omtalt: "Til samtlige Værksteder Forsyning med de ommeldte Maskiner og Redskaber og alt andet Fornødent antages at behøves en sum af i det Høieste 63.000 Rd. Rigsmønt."

Her er fastlagt rammer til det værksted, der senere skulle blive til centralværkstedet i Århus, og som i modsætning til det i København er forblevet på sin oprindelige plads fra 1862. Igennem årene bevirkede dette forhold da også, at værkstederne blev stærkt præget af fortiden og trods mange ændringer og ombygninger blev man i takt med udbygningen af statsbanerne stærkt generet af de trange pladsforhold, idet arealets størrelse var så lille, ca. 4,7 ha, at det ikke gav mulighed for albuerum. Selv om man i statutterne i god tid havde taget højde for et efter den tids forhold godt udstyret værksted, kunne man ikke blive færdig til tiden med indretningen, hvilket igen resulterede i at man i det første år havde ret svært ved at foretage reparationer af materiellet.

Overalt havde den østjyske befolkning med stor interesse fulgt bygningen af den store sta-

tion med tilhørende anlæg. Men også strækningens bygning blev fulgt med stor opmærksomhed. Den 29. juni 1862 var den første prøvetur blevet gennemført fra Århus til Randers og den tog syv kvarter - i dag kan et persontog med en MO klare turen med stop ved alle stationer på 59 minutter, men historien melder nu heller ikke noget om, hvor mange gange og hvor længe prøvetogtet holdt undervejs.

Den store dag, hvor banen skulle åbnes, selvfølgelig med store festligheder, oprandt den 3. september 1862. Allerede dagen før startede festlighederne dog så småt, idet Sir Morton Peto, banens koncessionshaver, ankom til Århus i sin private dampyacht, der lagde til kaj smukt pyntet med flag. Senere på dagen ankom FREYR "lastet" med ministre og andre honoratiores og hen mod aften ankom SLESVIG med kong Frederik den 7. og grevinde Danner samt hoffolk. Trods stærk blæst blev der foranstaltet illumination på havnen og på skibene, og mange af de Århusboere var taget ned til havnen for at overvære det smukke syn af de mange fakler og orientalske lamper og for at



Århus første banegård, ca. 1870 (Rigsarkivet)



se en roflotille danne kreds omkring kongeskibet. Trods de ret krappe bølger kunne man i bådene alligevel gennemføre programmet som planlagt med musik, sang og afbrænding af begfakler. Samme storm væltede forøvrigt hen på aftenen det i Langå rejste telt, der skulle anvendes til frokosten for kongen og de øvrige gæster ved indvielsen den næste dag.

Den næste morgen var vejret mildest talt elendigt. Det regnede bravt da kongen og grevinden beså banegården kl. 9.30, og vejret var ikke blevet bedre da festtoget kl. 10 dampede afsted, medens masser af mennesker stod i tætte skarer på begge sider af jernbanelinien fra stationen til viadukten for at se toget og hylde deres konge. Turen gik som en sådan tur skulle gå, med mange stop - også uden for stationerne - æresporte, taler o.s.v. med det resultat, at køreplanen selvfølgelig ikke kunne holdes. Sir Morton Peto ventede og ventede og kunne ikke forstå, hvor toget blev af. Det var ham der i Langå skulle være vært ved den store frokost, der skulle afholdes i det før omtalte telt. Teltet var kun blevet klar til brug fordi Sir Mortons søfolk ved forceret arbejde fra kl. 5 om morgenen havde fået rejst det igen.

Da toget omsider nåede Langå, førte Sir Morton sine mange gæster med kongen og grevinde Danner i spidsen ind i teltet, hvor en formidabel frokost ventede. Når man ser billeder af kong Frederik den 7. virker han meget trind - hvis han ofte har indtaget middage eller frokoster af samme dimensioner som her i Langå, er der vist ikke noget at sige til det.

Sir Morton holdt tale på engelsk, kongen takkede på dansk, man sang en til lejligheden digtet sang, og mættet og styrket rejste selskabet videre til Randers, hvor der så blev holdt nye taler. Et par timers hvil og så begyndte man forfra med æderiet kl. 19. Denne gang var det de gode Randersborgere, der skulle møttes, i hvert fald 200 af dem, og så havde de ydermere selv betalt 12 Rdl. pr. kuvert. Århusdeltagerne var forinden taget hjem, men inden de gik til ro benyttede de dog lejligheden til lidt mere festlighed i deres egen by.

Den følgende dag, som var banens egentlige åbningsdag, gav Sir Morton Peto på sin dampyacht en stor fest, som han forøvrigt startede med at læse en kort bordbøn - men hermed var festlighederne nu også forbi, hverdagen skulle til at begynde.

Det var en forudsætning, at der skulle dannes et driftsaktieselskab, der skulle overtage og styre de nye baner i Jylland. Flertallet i dette driftsaktieselskabs bestyrelse skulle være dansk, men desværre var banens aktier næsten ikke til at afsætte til danskerne, og derfor måtte Sir Morton Peto selv overtage størstedelen af dem. Anlægsselskabets overdragelse til driftsselskabet kom derfor til at forme sig på denne noget mærkværdige facon: Anlægsselskabet (Sir Morton Peto) spurgte driftsselskabet, om det fandt alting i orden, og driftsselskabet (Sir Morton Peto) svarede omgående Allright! Så var den sag klaret og banen overdraget. Englænderne var i det hele taget folk, der handlede, men kun skrev lidt - desværre, tør man vel sige, for resultatet er, at der kun findes et minimum af arkivalier fra denne periode før statens overtagelse af banerne.

I statutterne hedder det i forbindelse med banenettets drift bl.a.: "At drive Banerne med Locomotiver, forsaavidt det egentlige Banenet angaaer, og med Heste, saavidt angaaer Hestebanerne, paa en saadan Maade, at den størst mulige Nytte for Samfærdselen i Landet opnaaes, under passende Hensyn til at udvinde det størst mulige Udbytte af Driften".

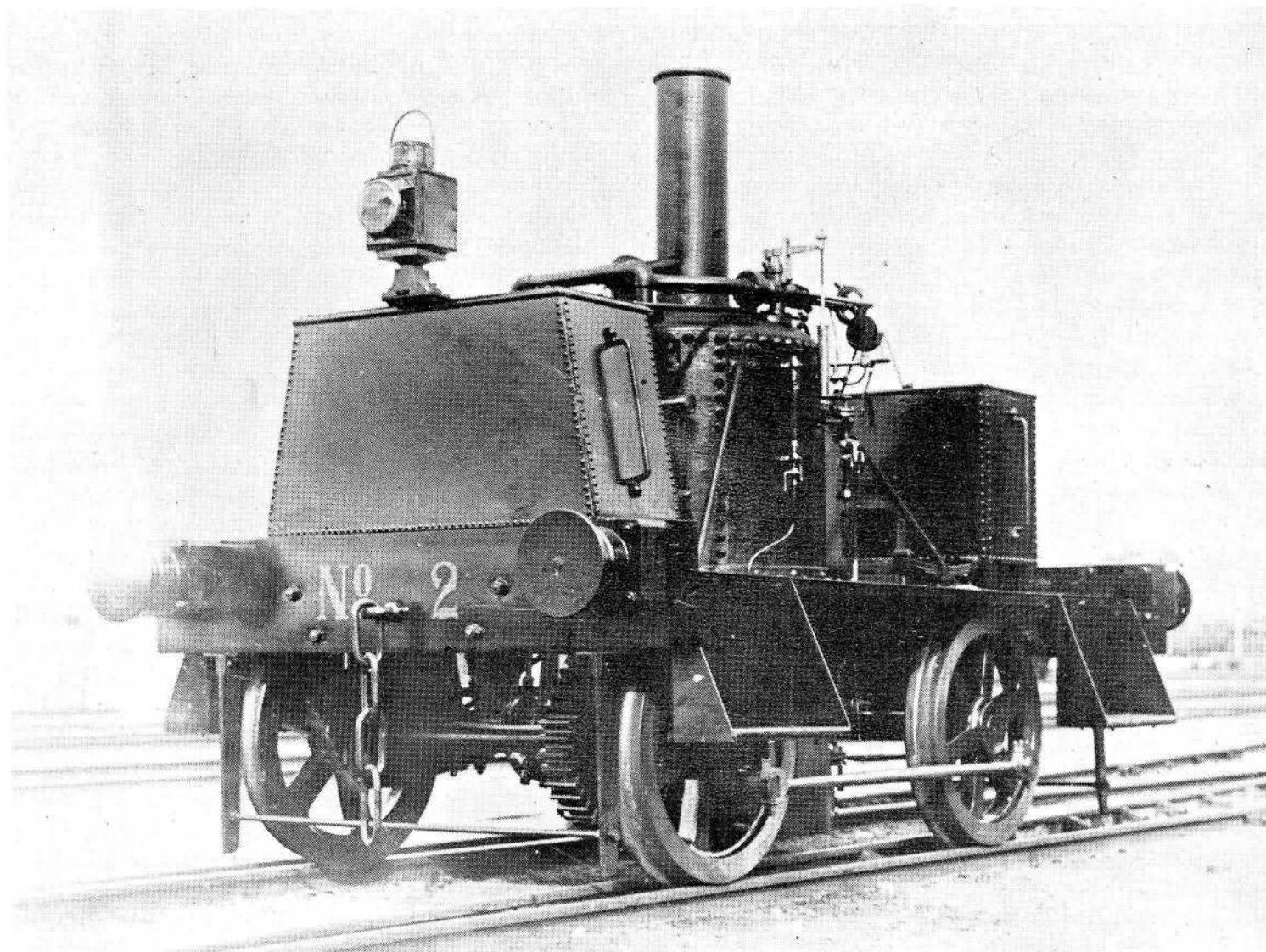
Her nævnes altså hestebaner, og en sådan hestebane fik man også i Århus i forbindelse med anlæg af en havnebane. Egentlig blev denne strækning ned til havnen også kaldt en havnetrækbane. Havnebanen udgik selvfølgelig fra banegården og blev på en viadukt ført over det område, der hedder Spanien, men før man nåede helt ned i havnen, skulle man passere Århus å. For at bådene kunne passere det sted, hvor broen lå, var der derfor blevet bygget en svingbro. Midt i åen stod en pille, som broen kunne drejes på. Svingbroen eksisterede lige til 1944, men da havde den også i mange år givet statsbanerne mange bryderier, fordi den ikke tålte alt for mange tunge vogne ad gangen.

Man startede altså havnetrafikken med heste, men det viste sig dog meget hurtigt, at med den stigende trafik både fra banen og fra havnen, så kunne hestene ikke klare arbejdet. Man kom da hurtigt på den tanke at lade lokomotiver besørge trafikken, men der var bare den hage ved sagen, at datidens togmaskiner var for tunge til at broen kunne bære dem. Derfor anskaffede de Jydsk-Fyenske Statsbaner i 1869 to rangermaskiner af en særlig konstruktion, som man dog i flere år havde brugt i ud-

landet på strækninger med samme vanskeligheder som på havnebanen i Århus. De to maskiner må åbenbart have virket godt, for i 1872 anskaffedes yderligere to maskiner af samme type. Maskinerne blev leveret fra Alex. Chaplin & Co. i Glasgow og de blev betegnet L 1-4 og litreret O. De havde en opretstående vand-rørskedel på hvis side dampmaskinen havde plads. Plejstængerne trak på en krumtapaksel, som igen ved tandhjul overførte kraften til det ene af de to koblede hjulsæt. I hver ende af maskinen var der en kasse, den ene beregnet til kul, den anden til vand; i deres sidste leveår havde man også sat et blikskur på dem til beskyttelse af personalet.

Af udseende var de fire maskiner ens, men nr. 2 var ikke så kraftig som de andre, da den havde en mindre dampmaskine, dens hestekraft blev angivet til 9, medens de øvrige

havde 12. En af disse maskiner er blevet rekonstrueret, men den mangler den oprindelige træbeklædning på kedlen. Disse noget særprægede maskiner gjorde nu tjeneste som havne-maskiner, men også ved færgelejet i Fredericia (og måske også i Strib) har de gjort nytte. Men da man i 1874 anskaffede "rigtige" ranger-maskiner (litra M) fik Chaplinmaskinerne tjeneste andre steder, bl.a. i Frederikshavn, men stadig kunne en af dem ses i Århus, hvor den gjorde tjeneste i kulgården. Selv efter datidens forhold var disse maskiner kun en nødløsning, idet de kun var i stand til at trække 2-3 læssede vogne. Men der fortælles en lille historie, der siger noget om den ringeagt, personalet nærrede for maskinerne og vel især deres ringe trækraft. Rangerformanden i Århus lod en dag rangerhesten trække en af disse maskiner forbi overmaskinmester Blairs vinduer. Blair more-



de sig vist ikke så meget over episoden som personalet gjorde, men om det var denne hændelse, der bevirkede, at man kort efter fik litra M, er vist mere tvivlsomt.

Maskinerne fik ingen lang levetid. Allerede i 1884 solgtes nr. 1 på en offentlig auktion i Århus: 300 kr. indbragte den. I 1886 huggede man nr. 3 og 4 op. Kun den mindste blev tilbage. Den blev forøvrigt af personalet kaldt "El Ole", senere Ole. Om litreringen ligger til grund for kælenavnet er nok muligt, men en anden mulighed foreligger dog også, idet "El Ole" er navnet på en spansk dans, som netop på dette tidspunkt var temmelig yndet og kendt, også fordi en meget berømt spansk danserinde rejste landet rundt og netop havde denne dans på repertoire. Det er da en nærliggende mulighed, at maskinen også har haft visse evner med hensyn til at "danse" på skinnerne. Mon ikke både dens litra og dens måske urolige kørsel i sporet har inspireret til navnet. Men kært barn har mange navne, den blev også kaldt "Falken" en overgang, men her er det nemmere at finde årsagen, idet dens fører hed Falck. Nr. 1 hed derfor også "Kragen" - dens lokomotivfører hed Krag.

Nr. 2 endte sine dage i værkstederne som transportabel dampmaskine, idet man satte svinghjul og remskive på maskinakslen. Senere blev det værre endnu, idet også dampmaskinen blev taget af og kedlen benyttet i værkstedet som transportabel reservekedel. Og det blev dens redning, for som nævnt blev den rekonstrueret og tilhører nu Jernbanemuseet.

Efterhånden som de forskellige strækninger åbnedes i Jylland steg trafikken stærkt, og netop på grund af Århus særlige gunstige beliggenhed og gode havneforhold, fik byen sin rigelige del af den opblomstrende trafik. En udvidelse af den eksisterende banegård og ikke mindst dens baneterræn var derfor stærkt påkrævet. Da først banegården var anlagt og banen kommet godt igang, fulgte byen med. Men de nye bebyggelser kom til at sætte snævre grænser for en ønsket udvidelse. Det lykkedes dog at udvide noget, men langt fra nok, da en ny banegård blev indviet i 1884. Trafikken blev ved med at stige, og dermed blev pladsforholdene lige så ringe som før. En rationel løsning af dette ømtålelige problem krævedes, men mere herom næste gang.

G.

## SMÅPLUK

Da dampfærgeren Danmark i december 1922 var blevet afleveret, undlod statsbanerne at invitere repræsentanter for jernbaneforeningerne og deres presse med til højtidelighederne, noget man ellers hidtil havde gjort. Dette afstedkom nogen fortrydelse i jernbanekredse, så megen, at enkelte fagblade erklærede, at de af ovennævnte grund ikke var i stand til at beskrive færgen nærmere, hvilket man dog tog i sig igen, idet i hvert fald et enkelt blad senere kom med en beskrivelse. Fortrydelsen var ikke mindre over, at man havde inviteret pressen til en forevisning med påfølgende frokost. Men man havde "glemt" en anden jernbaneinteresseret, nemlig kongen.

Umiddelbart før den lille frokost, der skulle understrege festligheden ved indvielsen, ringede telefonen, og lidt efter var festens midtpunkt, generaldirektøren, ikke længere i så stor en feststemning.

Generaldirektøren var nemlig anmodet om snarest at ringe til Amalienborg, hvad han selvfølgelig også gjorde. Nu fik han at vide, at kongen og dronningen ønskede at se færgen, og at de med det samme ville tage til Frihavnen. I mellemtiden var frokosten begyndt, og situationen begyndte at blive lidt delikat. Man kunne jo dårligt sidde og spise frokost, mens kongen gik uden for og beså skibet. Efter mange forhandlinger frem og tilbage med en kammerherre som mellemmand, fik man kongebesøget udskudt nogle timer.

Kl. 15 ankom kongen og dronningen uden følge og blev på dækket modtaget af generaldirektøren, søfartschefen og diverse andre honoratiores fra statsbanerne.

Kongen beså nu meget grundigt skibet fra øverst til nederst og udtrykte stor tilfredshed med og beundring for den nye færg. Efter besøget samledes man i rygesalonen ved et glas champagne, og da kongen forlod "Danmark", anmodede han om, at der måtte blive serveret et glas vin for hele skibets besætning. (Gad vide, om de ikke hellere ville have haft en øl).

J.G.

Bagsidefoto: NFJ III på Egeskov museum, 1972 (Asger Christiansen).

