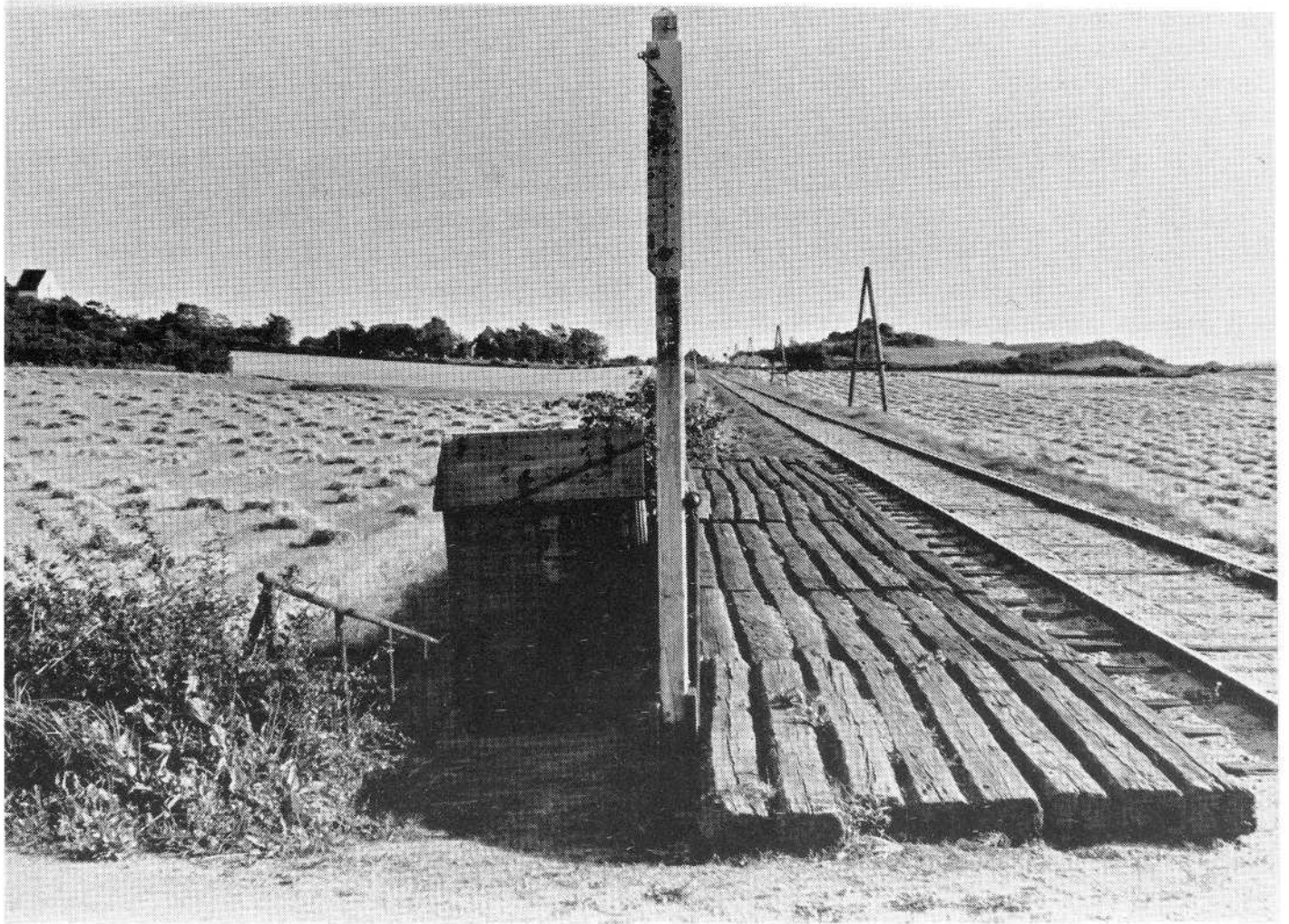


SIGNALPOSTEN



11. ÅRG.
1975

NR
MAR 2

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Jeg må straks starte med at fortælle lidt om den store forsinkelse, som forrige nummer løb ind i - nemlig 3 uger senere end oprindelig beregnet.

Tiden omkring jul og nytår er altid vanskelig at disponere over, og derfor havde jeg påregnet, at bladet skulle være afleveret til reproduktion ca. den 10. januar 1975. Dette var aftalt med alle implicerede og skulle give os mulighed for at være på gaden ca. 30. januar.

Det lykkedes for mig at blive færdig til 10/1, og alt syntes lovende. Repro-manden blev også færdig efter planen, men så begyndte ulykkerne: Trykkeren havde en stor opgave i maskinerne, som var påregnet færdig 17/1, men på grund af maskinuheld, pladefejl, ubeslutsomhed hos kunden o.s.v., blev denne sag forsinket i 14 dage - og jeg havde ingen andre steder at gå hen, så jeg måtte bide i det sure æble og vente. Og da så endelig bladet kom fra trykkeren, var vor forsendelsesafdeling selvfølgelig (og naturligt) optaget af andre ting, hvorved de sidste abonnenter først fik bladet i hænde med 3 ugers forsinkelse.

Redaktionen og forsendelsen beklager dybt, men beder samtidig om forståelse for vore problemer.

Siden sidst er det i forrige nummer offentliggjorte regnskab blevet revideret af Th. Kronholt, der den 11. februar 1975 har givet følgende påtegning:

"Regnskabet er revideret, fundet i overensstemmelse med bøger og bilag.

Kassebeholdning, giro- og bankbeholdnings tilstedeværelse konstateret."

Redaktion m.v. råder over følgende inventar:

- 1 Olympia Excellence skrivemaskine,
- 1 bord for do.,
- 1 Canon kalkulationsmaskine,
- 1 lyspult,
- 1 Adrema adresseringsapparat,
- 1 arbejdsreol,
- 4 lagerreoler,
- 3 heftemaskiner og
- 1 skæremaskine.

Og herefter over til min vigtigste nyhed:

DAMPTRÆKKRAFT - i model

HÅNDBOG nr. 2 er nu inde i de sidste faser før den går i trykken, hvilket vil ske ganske kort tid efter, at De har læst disse linier.

Levering fra bogbinder påregnes at ske den 15. juni 1975. Bogen leveres i helt pluviosinbind. Bogens omfang bliver ca. 200 sider, format A 4 med ca. 150 stregillustrationer og et ikke helt fastsat antal fotos, men der bliver mange! Teksten bliver en gennemgang af forbilledet med henblik på modelbygningen, men ikke af én maskintype til én model. De enkelte dele gennemgås, illustreres og der gives forslag på "indtil mange måder" at lave modellen på.

Såvel forfatteren som redaktøren har denne gang haft meget bedre tid til "at tænke sig om", og vi finder begge, at resultatet er blevet noget bedre end for håndbog 1, således at forstå, at bogens opbygning er blevet lidt mere følgerigtig, teksten så gennemarbejdet, at misforståelser skulle være udelukket, og andre småting er rettet.

Bogen indeholder kun ganske få "samletegninger" - dels fordi det er svært at vælge, hvad der i givet fald skulle med, dels fordi en tegning i bogen ikke er hensigtsmæssig at bygge efter - men dels fordi det ville fordyre bogen urimeligt meget - og den er dyr nok endda!

Jeg har igen været budgettet igennem, men har ikke fundet besparelser noget sted - tværtimod! Det er og bliver en dyr sag, og det forventede salgstal inden for det første år tør jeg ikke sætte højere end 700. Derfor vil udsalgsprisen blive fastholdt på kr. 138,- inclusive 15% moms og det er den pris, der giver mig kuldegysninger! Nå, terningerne er kastet, og så må vi se, om vi "lever" om et års tid.

Da vi har en chance for at redde lidt renteudgifter hjem ved hurtige indtægter, og da vi også har lovet vore abonnenter en rabat, giver vi dette TILBUD:

Ved forudbetaling inden 1. juni 1975 (giro eller check) kan SIGNALPOSTENS abonnenter købe bogen for kr. 100,- incl. moms - og der er ingen antalsbegrænsning!

TAG EN RASK BESLUTNING! - Tak.

På genhør i juni!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

11. ÅRGANG , NUMMER 2

MARTS/APRIL 1975

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Motormateriellet, Kielervognene i Sønderjylland, 1. del		46
Forgreningsstationer		53
Danske jernbanefærger, M/F Sønderjylland og M/F Hvalpsund		57
Jernbanebøger		64
Nedlagte baner, MFVJ, 2. del		65
En sporplan		82
Industribanemateriel		84
Hvad ser man på Jernbanemuseet		87
Fra Jernbanemuseets Gemmer		90
Kalvehavebanen, bygninger, 1. del		93

Forsidebilledet: Langelandsbanen, trinbræt Nørreballevejen (E.V.P.)

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

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DE ÆGTE KIELERVOGNE I SØNDERJYLLAND

I udlandet havde man som tidligere omtalt eksperimenteret en årrække med at fremstille brugbare, forbrændingsmotordrevne jernbaneløretøjer, inden de begyndte at vise sig herhjemme. Den første verdenskrig 1914-1918 standsede for en tid disse forsøg. Derimod satte krigen skub i selve forbrændingsmotorens udvikling, da man nu for første gang benyttede fly og luftskibe i krigens tjeneste. Som et direkte resultat heraf var de første jernbanemotorvogne, der kom i drift i Danmark, faktisk udstyret med tyske flymotorer, som man på grund af krigens afslutning ikke fik brug for til deres oprindelige formål.

En anden virkning af krigen var, at det blev meget vanskeligt at skaffe kul i Danmark. Tyskerne kunne selv bruge alt, hvad de kunne producere. Det var svært at undvære folk til kulminerne, og nu skulle der oven i købet også fremstilles fly-benzin af kullene. Miner og U-både gjorde det stadig vanskeligere at få tilførsler igennem fra England, og det sidste krigsår, hvor tyskerne havde erklæret "uindskrænket U-bådskrig", var det næsten helt umuligt. Det var derfor ikke så mærkeligt, at vore kulpriser steg drastisk. I 1914 kostede kul ca. 18 kr/t, mens de omkring 1919/20 toppede med en pris på ca. 250 kr/t eller en 14-dobling på mindre end 5 år. Det var en energikrise, der får vore nuværende vanskeligheder til at se lidt ubetydelige ud!

Nordslesvigs genforening med Danmark i 1920 fandt sted netop mens energikrisen var på sit højeste, og vi fik derfor visse økonomiske problemer med i købet, da vi overtog de tyskbyggede kleinbaner i Sønderjylland. De havde længe været underskudsgivende, og med deres snirklede linieføring klarede de sig ualmindelig dårligt i konkurrencen med den begyndende motorisering af landevejstrafikken. De led der-

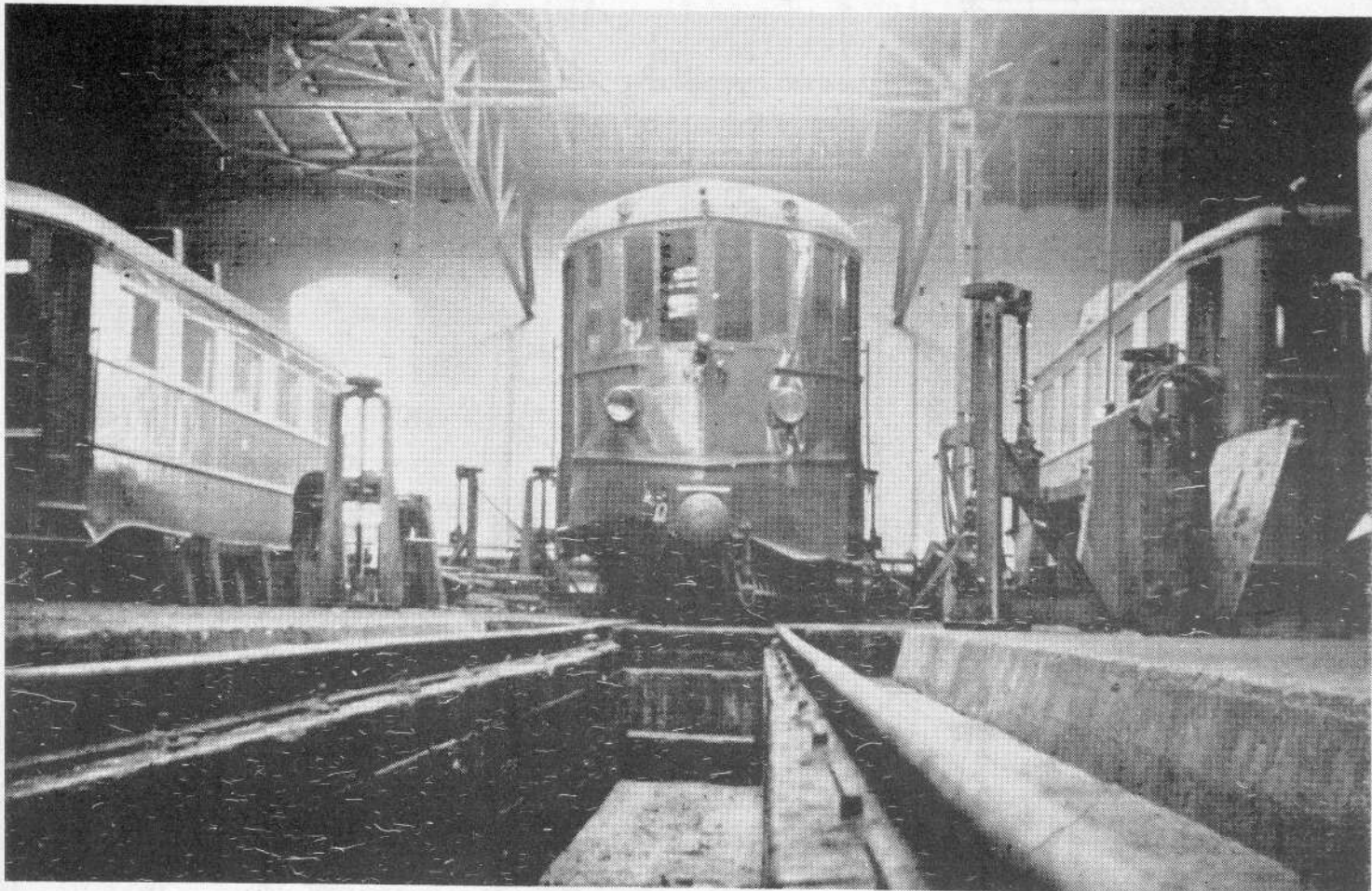
for uforholdsmæssigt meget under de tårnhøje kulpriser. Det største kleinbanenet, Haderslev Amtsbaner (HAJ) omfattede godt 200 km metersporet bane, der havde ikke mindre end 35 damplokomotiver at skovle kul i.

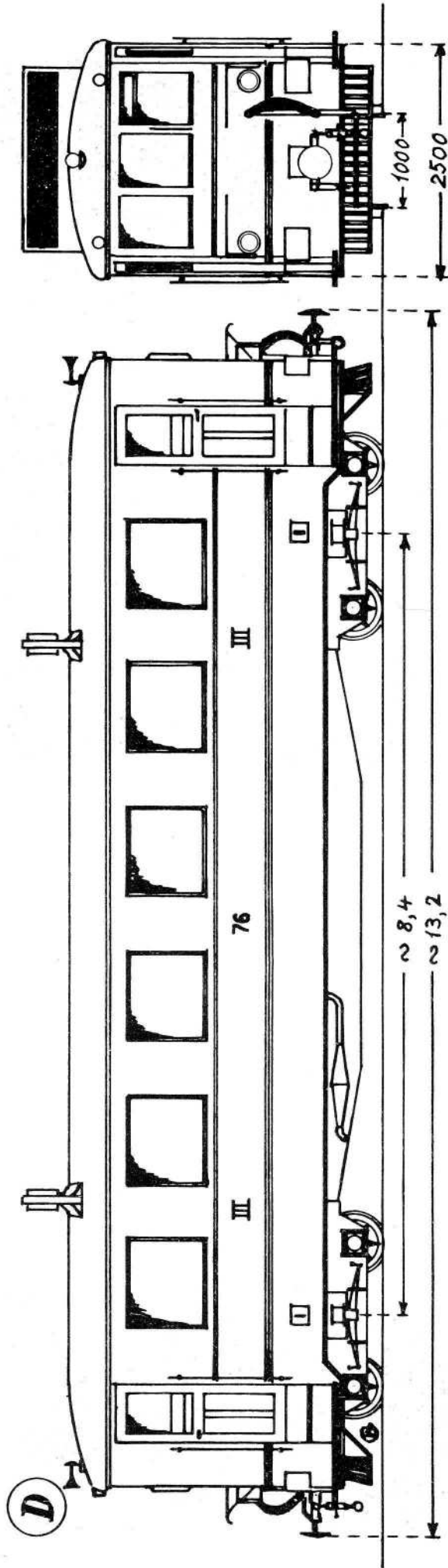
For at standse underskuddets himmelflugt var HAJ parat til at prøve den nye mirakelkur: motoriseringen, og man fik allerede i 1921 en benzinmotorvogn på prøve. Hurtigt derefter bestiltes en serie på 9 benzin-mekaniske vogne, alle fra samme leverandør som prøvevognen: det tidligere rigsværft, Deutsche Werke i Kiel, i det følgende betegnet DWK. Værftet havde visse vanskeligheder med at omstille sig til fredstidens produktion, men øjnede en chance for at komme med i jernbanernes motorisering ved fremstilling af lette, billige motorvogne, udstyret med flymotorer fra de tyske overskudslagre.

På grund af den kraftige inflation i Tyskland blev det ekstra fordelagtigt at købe motorvogne herfra, og DWKs billige tilbud virkede overordentlig fristende på flere af de vanskeligt stillede privatbaner, ja, selv de svenske statsbaner lod sig lokke til at prøve et par Kielervogne.

En studiegruppe fra tilsynet med privatbanerne i Danmark foretog i foråret 1922 en rejse til diverse europæiske jernbaner og vognfabrikker for at undersøge motormateriellets daværende stade, og herunder aflagdes et besøg på DWK i Kiel. Her så de Kielervognene på alle stadier i produktionen, og de fremhævede, at der var lagt et stort arbejde i at opnå den lettest mulige konstruktion, ligesom "Forarbejdningen af saavel selve Motorvognene som af den maskinelle Del var gennemført med stor

Foto side 47, øverst: Fra HAJs værksted i 1930'erne (Knutzen). Side 47, nederst: Et mærkeligt billede (fra Jernbanemuseet). Teksten på originalen siger: Prøvetog på HAJ, 1921. Det kan vist ikke være rigtigt. Banen synes normalsporet, og møllen og stationstilbehøret i baggrunden burde kunne føre til identifikation. Vi kan ikke - kan læseren??





HAJ M 76

Kiel 1932

type IV

Rekonstruktion

efter fotos og

tegninger af til-

svarende, lange

vogne, model IA.

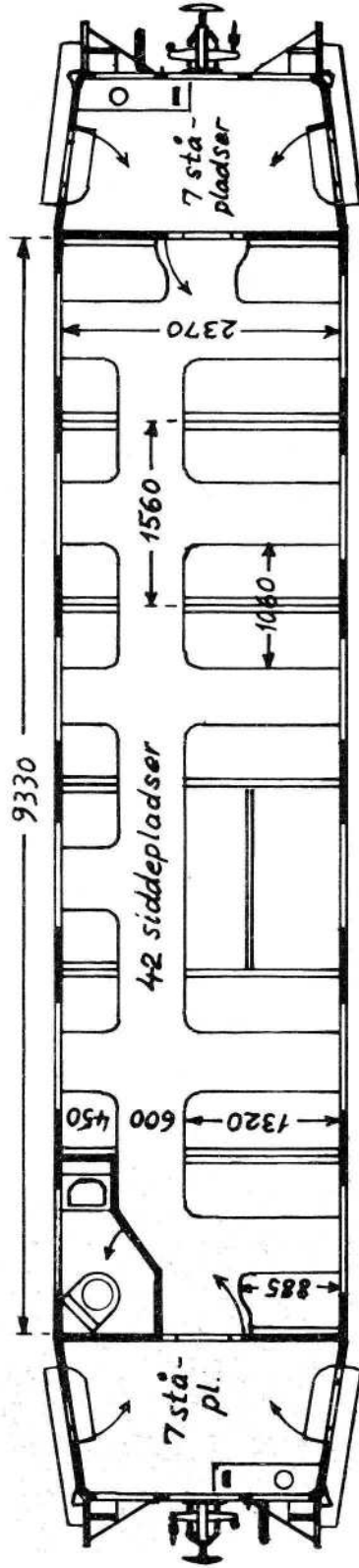
Målestok 1:87

M 75 forment-

lig af lignende

„kantet“ type.

Jan. '75 H. Alkjan.



HAJ's kobling

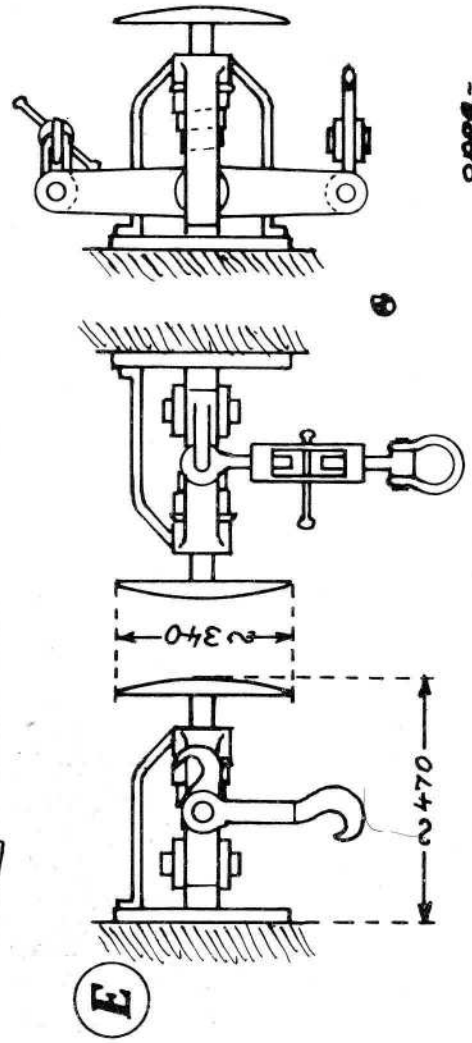
efter c. 1909

tegnet efter fotos og

Kernweins tegning

af HAJ damp nr. 46

Målestok 1:20



oppe-fra

fra venstre

fra højre

antal motorkøretøjer ↘			1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Kiel	personvogne	BM	(1)	11	15	17	17	18	18
Triangel 1A	"	"	(1)	(1)	5	12	17	26	51
DEVA	pakvogne	DE	(2)	(2)	2	2	2	2	2
AEG	personvogne	BM			1	3	3	3	3
Scandia DEVA	pakvogne	DE				1	1	1	1
Nakskov	personvogne	DE				2	2	2	2
Sentinel	"	damp				1	1	1	1
Vermot	traktorer	BM				1	5	8	15
DEVA	personvogne	DE					1	1	1
Scandia Kiel	"	BM					1	6	12
Renault	"	"					2	2	2
Breuer	traktorer	"					2	2	2
Triangel 1A1	personvogne	"						2	3
Nakskov	pakvogne	DE						3	3
Scandia Frichs	"	"						3	9
Eva Maybach	personvogne	DM							4
① ialt personvogne				11	21	35	44	61	97
" pakvogne					2	3	3	9	15
" traktorer						1	7	10	17

Sindrighed og Nøjagtighed. Det maa dog anses for givet, at disse Vogne ikke kan opnaa nogen lang Levetid i Drift, og at de vil foraarsage ret store Vedligeholdelsesudgifter, saafremt ikke de spinkle Konstruktionsdele meget hurtigt skal gaa til".

Værftets generaldirektør havde selv udtalt, at vognene endnu ikke var gennemprøvede, og han mente, det var en fordel, hvis de første anvendtes på ikke for fjerntliggende steder, så fabrikken kunne følge med i, hvordan de artede sig og lære af de første års driftserfaringer. Der var på daværende tidspunkt allerede bestilt 9 vogne til HAJ, 2 til FFJ og 1 til HLA, så man kunne ikke frakende disse baner en vis dristighed, der dog måske snarere, specielt for HAJs vedkommende, kunne betegnes som fortvivlelsens mod!

Der var endnu i 1922 ikke meget at vælge imellem på motorvognsmarkedet. Dampvogne så studiegruppen bort fra under henvisning til de tidligere dårlige erfaringer, bl.a. på grund af vort hårde vand. Akkumulatorvogne krævede, for at være rentable, langt billigere elektricitet, end vi dengang kunne skaffe. Derudover fandtes kun benzin-mekaniske, benzin-elektriske og diesel-elektriske vogne. De benzin-elektriske afvistes med den begrundelse, at de var næsten lige så dyre som de diesel-elektriske, "men ikke kunne byde en blot tilnærmelsesvis så god økonomi med brændslet", hvorfor man mente kun at have de benzin-mekaniske og de diesel-elektriske at vælge imellem. Diesel-mekaniske vogne var endnu ikke fremme på markedet, de viste sig først i 1924 (EVA-Maybach-vogne). Af benzin-mekaniske nævnte man, ud over Kielervognene kun AEGs konstruktion, og den besete AEG-vogn var den eneste af denne type, der hidtil var bygget ...

Triangels motorvognsprojekter, der fremkom allerede i 1919, nævnte man ikke med et ord. Ej heller Triangels forsøgsvogne, der kørte land og rige rundt i 1921-22 fandt man omtale værd, måske fordi det bare var rutebiler, man havde forsynet med jernbanehjul og ikke specialbyggede jernbanekøretøjer. Man skulle dog komme til at høre mere om Triangels jernbanemotorvogne, men det vender vi tilbage til i kommende artikler.

I Sverige beså studiegruppen forskellige diesel-elektriske vogne, hvoraf 12 eksemplarer i forskellige størrelser trafikerede en række svenske privatbaner. De ældste af vognene hav-

de allerede 10 år på bagen, så de værste børnesygdomme måtte formodes at være overvundet. Men disse vogne var ca. 3 gange så dyre som benzinvojnene, så de fattige baner forholdt sig i første omgang afventende.

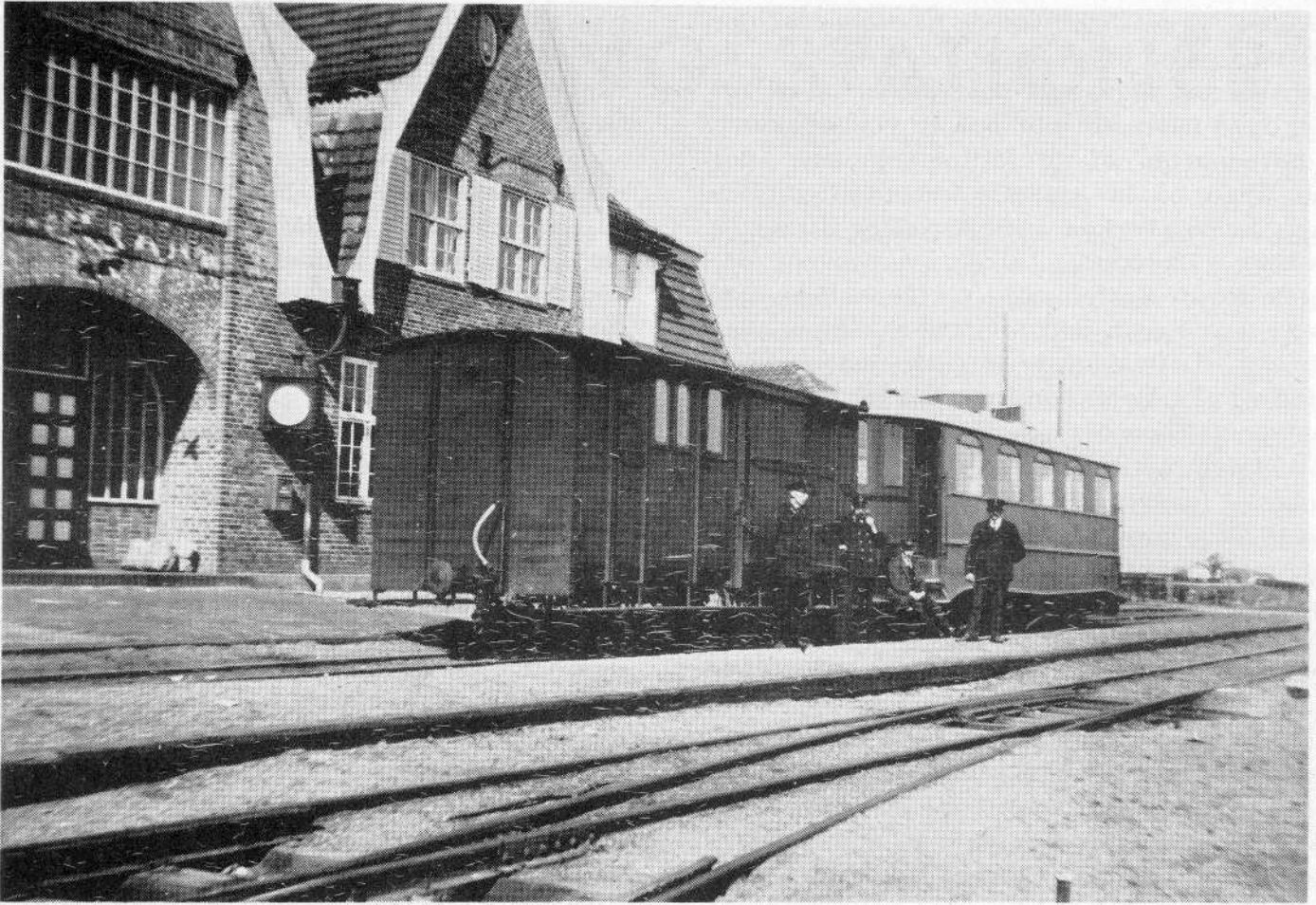
Det blev som sagt Kielervognene, der indledte motoriseringen her i landet, men i de følgende år fulgte andre fabrikater hurtigt efter, se det vedføjede skema nr. 1.

Kielervognene var bygget i en bredde, der passede godt til de metersporede småbaner, der var almindelige i bl.a. Tyskland og Holland, men som også havde en vis udbredelse i Jylland og var enerådende på Bornholm. Vognene byggedes i øvrigt for sporvidder "fra 750 mm og opefter", og normalsporede vogne var ikke usædvanlige, selv om vognkasserne i alle tilfælde kun var af smalspor-størrelse: indvendig kun 2,4 m brede og med kun 4 pladser i bredden. De var arrangeret som 1 plus 3 pladser, altså med "skæv midtergang".

De første Kielervogne havde tilspidsede ender og et glat ydre, der skulle formindske luftmodstanden. Måske var forbilledet visse tidlige amerikanske motorvogne, der allerede i 1905 var udformet med tilspidset forende, afrundet bagende og nedrundet tag. Da strømlinieformen i 1930'erne slog igennem for bilernes vedkommende, var det altså ingenlunde noget nyt, man havde fundet på, man havde blot fået en solidere baggrund i talrige modeltank- og vindtunnelforsøg og opdaget, at afrundede former og ikke de spidse "vindkløvere" var det mest hensigtsmæssige. Kielerværftet kan også have haft de store Zeppelin-luftskibe i tankerne, da de udformede deres karosserier, for det var nok de mest iøjnefaldende eksempler på aerodynamisk udformning, man dengang havde. DWK undlod ikke at fremhæve, at kølere, lygter, kofangere m.v. var "der Schnittigen Form des Wagens angepasst", og det kan vist heller ikke nægtes, at disse spidse vogne var fikse og vel-designede. Man forlod dog hurtigt den spidse form, og fra 1923/24 og fremover byggedes vognene meget mere "firkantede", hvilket må have været en del billigere. Det gjorde samtidig vognene noget kortere, uden at det ændrede pladsantallet. Betydningen af strømlinieformen

Foto side 51, øverst: Kielervogn i skærbæk ca. 1928 (Knutzen).

Side 51, nederst: Stemningsbillede fra Arnum i 1930'erne (Knutzen).



har næppe været stor ved de hastigheder, der kunne komme på tale i Danmark. Vognene kunne ganske vist geares til hastigheder op til 100 km/h, og så havde formen nok en vis betydning, men hovedparten af de fattige småbaner, der kunne finde på at anskaffe DWKs billige blikæsker, havde hverken brug for eller tilladelse til at køre så hurtigt.

De første Kielervogne var 2-akslede. Den ældste, type 1, var den 4-vinduers udgave, der ses på fig. B. Den havde 28 siddepladser og 14 ståpladser på endeperronerne. Det var formentlig en vogn af denne type, HAJ fik på prøve fra 10/5 1921 og indtil de første af de bestilte vogne ankom i foråret 1922. Type I udgik allerede inden 1923. I stedet byggedes type II med en noget større vognkasse med 5 vinduer. Den rummede 36 sidde- og 14 ståpladser. Undervognen var vist nogenlunde den samme som på type I. Med samme kasse som type II byggedes endvidere en type IV, fig. C, der havde bogier og var ca. 3 t tungere end den 2-akslede. Den havde alligevel et væsentlig mindre hjultryk og meget bedre køreegenskaber. Der byggedes også en type III, der var den mindste af dem allesammen, se fig. A. Den havde kun 3 vinduer og rummede kun 20 sidde- og 14 ståpladser. Undervognen var meget kort, akselafstand 3,5 m, og det var tydeligt, at der her nærmest var tale om en sporvogn, ikke en egentlig jernbanevogn. Fig. A er lavet ud fra hovedmål i en gammel DWK-brochure og et foto i den hollandske jernbanebog "Stoppen op doorreis" af en af disse vogne, der benyttedes på Gelderische Tramweg-Maatschappij, GMT.

Hverken type II eller III fandt anvendelse i Danmark, det blev bogievogne af type IV, der først anskaffedes her til landet: 10 eksemplarer for sporvidde 1 m til HAJ, litereret M 65-74, og 4 eksemplarer for normalspor, 2 til Løkken-banen, HLA M 1-2 og 2 til Fjerritslev-Frederikshavn, FFJ M 1201-02. Vognene på HAJ angaves at have enten 36 eller 40 siddepladser. Forskellen fremkom ved, at nogle havde énmands- andre tomandssæder på hver side af dørene ud til endeperronerne. HAJ M 65-74 havde ikke toilet. Det havde derimod de øvrige vogne, og brochuren siger, at vaskevandet fra håndvasken bagefter tjente som skyllevand i toilettet, en ganske genial løsning, når vandmængden var knap.

Senere anskaffede Ålborgbanerne 3 meget længere, men ikke nær så vellykkede vogne,

type IA, den spidse AHB M 3201 og 2 firkantede FFJ M 1203-04, men herom senere. HAJ anskaffede senere et par kantede, men korte vogne, M 75-76, se fig. D.

Uanset type var vognene opbygget på samme måde. Vognkassen havde et skelet af profiljern, udvendigt beklædt med tynd jernplade, der i taget var galvaniseret, og indvendig med noget dengang meget nyt og moderne: krydsfiner! Alle sidevinduerne kunne åbnes, og nogle af vognene havde desuden bundhængslede, indadgående trækruder foroven, en detalje, jeg kun har set på den strømliniede udgave, og ikke hos de påholdende beboere nordenfjords. Det var nu heller ikke stærkt nødvendigt, når der yderligere fandtes et antal tagventilatorer, og da man efterhånden var kommet den i de første vogne generende benzinlugt til livs.

Vognene var elektrisk belyst og opvarmedes med motorens kølevand, der i øvrigt slap af med overskudsvarmen i et par tværstillede tagkølere. Man pralede med, at der fandtes ikke blot bagagenet, men også hattekroge, gardiner og askebægre, og bænkenene var af "naturpolerede" trætræmmer, i de nyere vogne betrukket med møbelstof. Gulvet var belagt med linoleum og forsynet med inspektionslemme, så man kunne inspicere motor, gear m.v. oppefra i tilfælde af mindre uregelmæssigheder i drivaggregatet. I et tidsskrift "Der Motorwagen" fra 1923 (gengivet i DWKs brochure) karakteriseredes den spartanske indre indretning med ordene "enkel fornemhed" - man var ikke så forvænt dengang!

Vognene var oprindeligt ensfarvede udvendig, men jeg ved ikke, hvilken farve, de havde. Om prøvevognen siges, at det var "en fiks lille blågrå vogn". Senere fik vognene livligere farver: sorte bogier, røde til vinduernes underkant, gule til tagkanten og gråt tag. Samme farver fik også de nyere Frichs-motorvogne og de sammenbyggede personvogne.

Næste gang skal vi se lidt nærmere på den maskinelle udrustning og omtale vognenes anvendelse, ligesom vi vil omtale de bivogne, HAJ benyttede.

H. Alkjær.

Red. bemærkning: Nogle af de til denne artikel hørende tegninger dækker også fortsættelsen, der kommer i næste nummer. Jeg har besluttet at bringe tegningerne i begge numre fremfor at maltraktere dem ved deling el.lign.

FORGRENINGSSATIONER

FORGRENINGSSATIONER PÅ PRIVATBANER

Modelbaner indeholder ofte en større del endestationer og forgreningssationer end virkelige baner, og jeg har derfor i de sporplaner, jeg har tegnet, lagt særlig vægt på disse stationstyper. De forslag til anlæg, jeg derved har fået frem, har derfor ofte haft en overvægt af stationer på den frie banes bekostning. Samtidig er det i længden vanskeligt at vride strækningerne på en ny måde hver gang, i alt fald hvis det skal være blot mådeligt interessant for andre at se på det, og jeg vil derfor indtil videre undlade at bringe sådanne anlægsforslag, men istedet koncentrere mig om selve stationerne.

Skønt de fleste privatbaner byggedes som stikbaner fra statsbanestationer, var der dog i jernbanernes store dage en del forgreningssationer på privatbanerne. Nuer de omtrent allesammen væk, men jeg er rundt omkring i bøger og blade stødt på skematiske sporplaner for adskillige af dem, og jeg vil derfor vise nogle stykker her.

Jeg vil fortsat anvende de "Normer" for kurveradier og sporskiftehældninger, som jeg hidtil har brugt, og jeg vil derfor endnu en gang gøre opmærksom på, at jeg har søgt at ramme værdier, der ligger i nærheden af, hvad de mest gængse fabrikater i H0 anvender, men at de ikke svarer nøjagtigt til noget bestemt fabrikat.

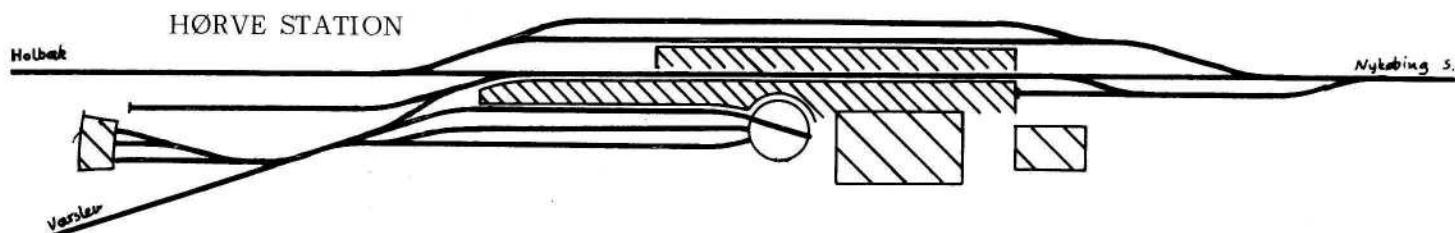
Hvis man derfor ønsker at anvende en af sporplanerne, må man afpasse den efter de normer, man selv arbejder med. Man må dog være opmærksom på, at hvis man anvender en sporskiftehældning, der er væsentlig forskellig fra den, jeg har regnet med på tegningerne, ændres forholdet mellem transversalernes og de øvrige spors længde. Hvis man anvender

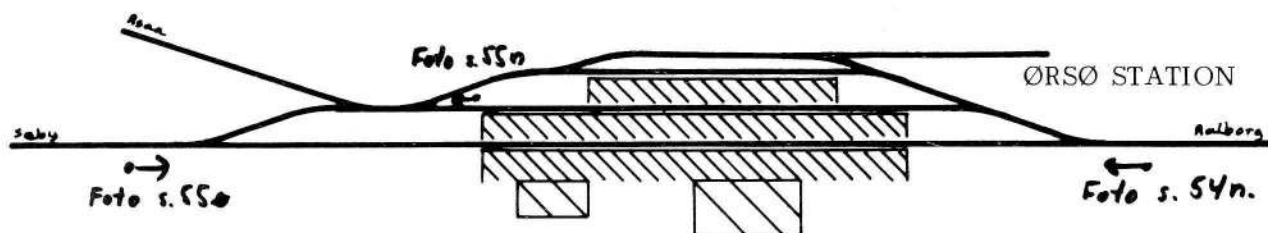
slankere sporskifter, hvilket naturligvis pynter meget på udseendet, bør man derfor samtidig øge perronsporenes længde, og det pynter iøvrigt også stærkt på anlæget, idet det jo i virkeligheden hører til undtagelserne, at persontogene optager hele perronsporenes længde.

Man kommer ofte ud for, at det - i det mindste i princippet - er to forskellige banelinier, der benytter en forgreningssation, men det er alligevel det normale, at banerne har et fælles sporareal. Jeg vil dog starte med et eksempel på det modsatte, nemlig Hørve station, hvor sidebanen til Vørslev har sit eget spornet. Denne station er i virkeligheden opbygget på ganske samme måde som mange af de stationer, hvor privatbaner er tilsluttet DSB. Når der som her er mulighed for at køre direkte fra hovedbanens spor ud ad sidebanen, medfører systemet heller ingen egentlige gener. Om stationen er der ellers ikke meget at sige, blot vil jeg gøre opmærksom på, at remisen var af den runde type, skønt drejeskiven lå i den modsatte ende af sporarealet. At remisesporet var sluttet direkte til strækningssporet, er ikke helt ualmindeligt ved privatbanerne, hvor man jo også hyppigt bruger strækningssporet til rangering.

De øvrige stationer, jeg viser, er alle af den type, hvor de to baner har et fælles spornet. Jeg begynder meget beskedent med en sporplan for Fruens Bøge station, som den så ud i SFJs tid. Sporplanen svarer, som det ses, nærmest til en almindelig landstation, hvor krydsningssporet blot er ført videre som sidebane, men med stationens beliggenhed lige ved Odense, har den jo også nærmest fungeret som en fælles mellemstation for de to banelinier.

En noget større, og i mange henseender også mere særpræget station er Aakirkeby på



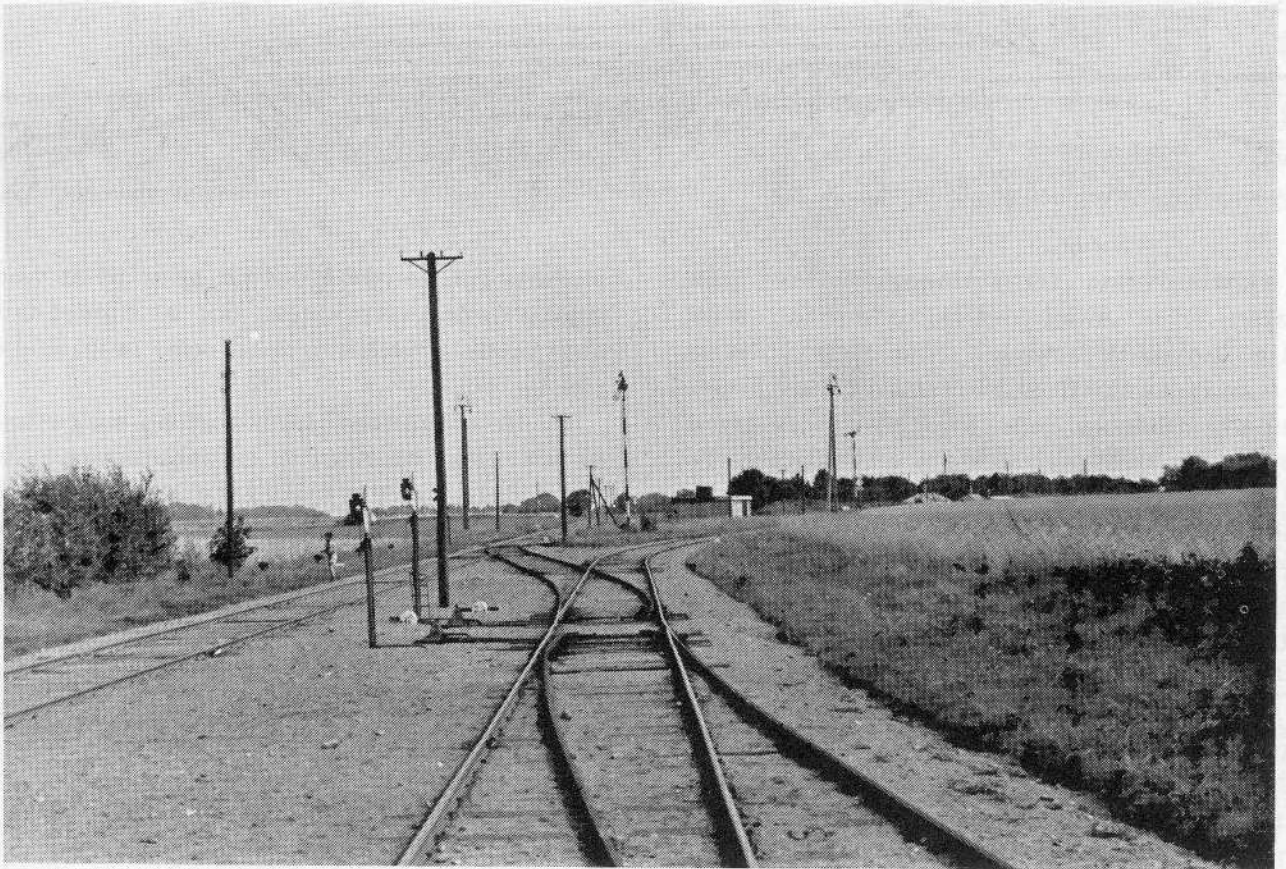
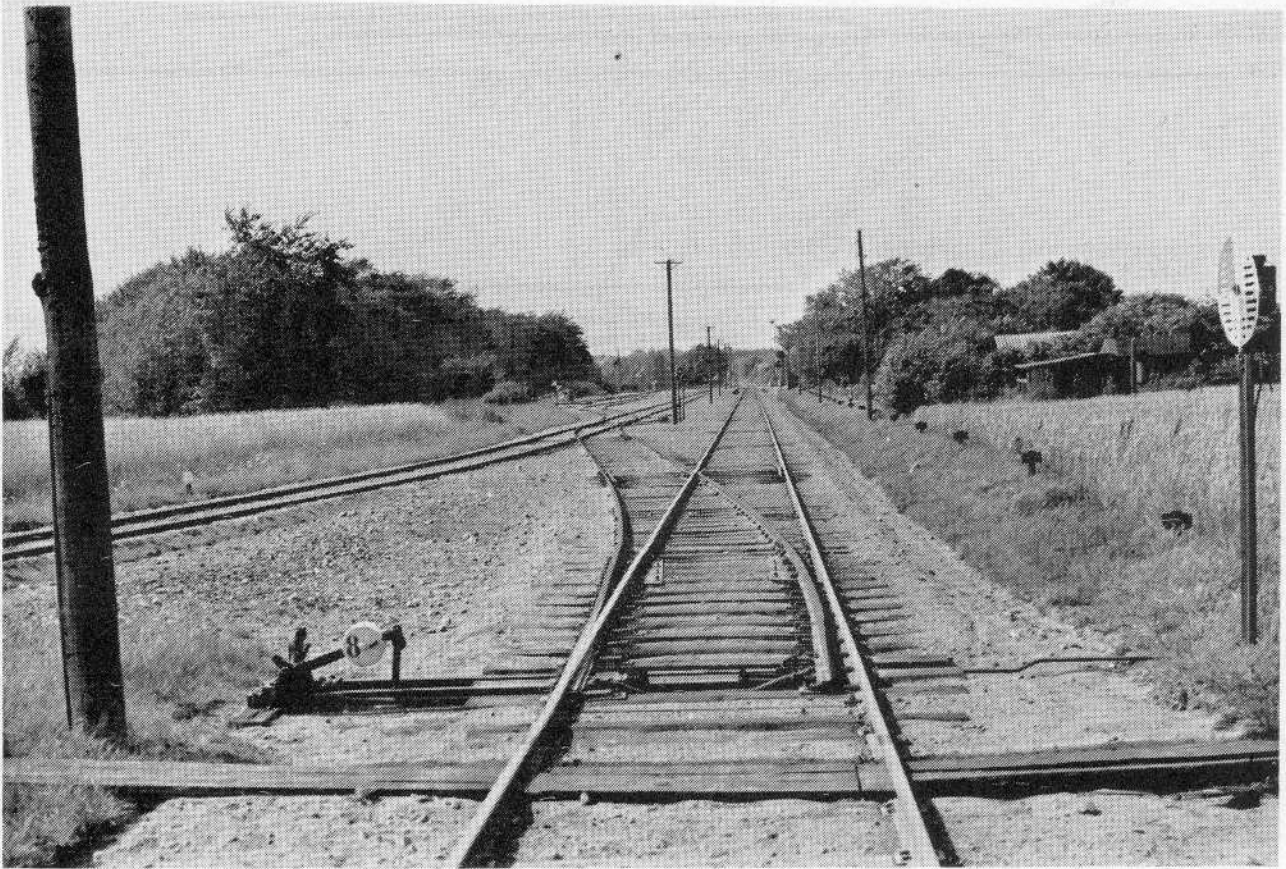


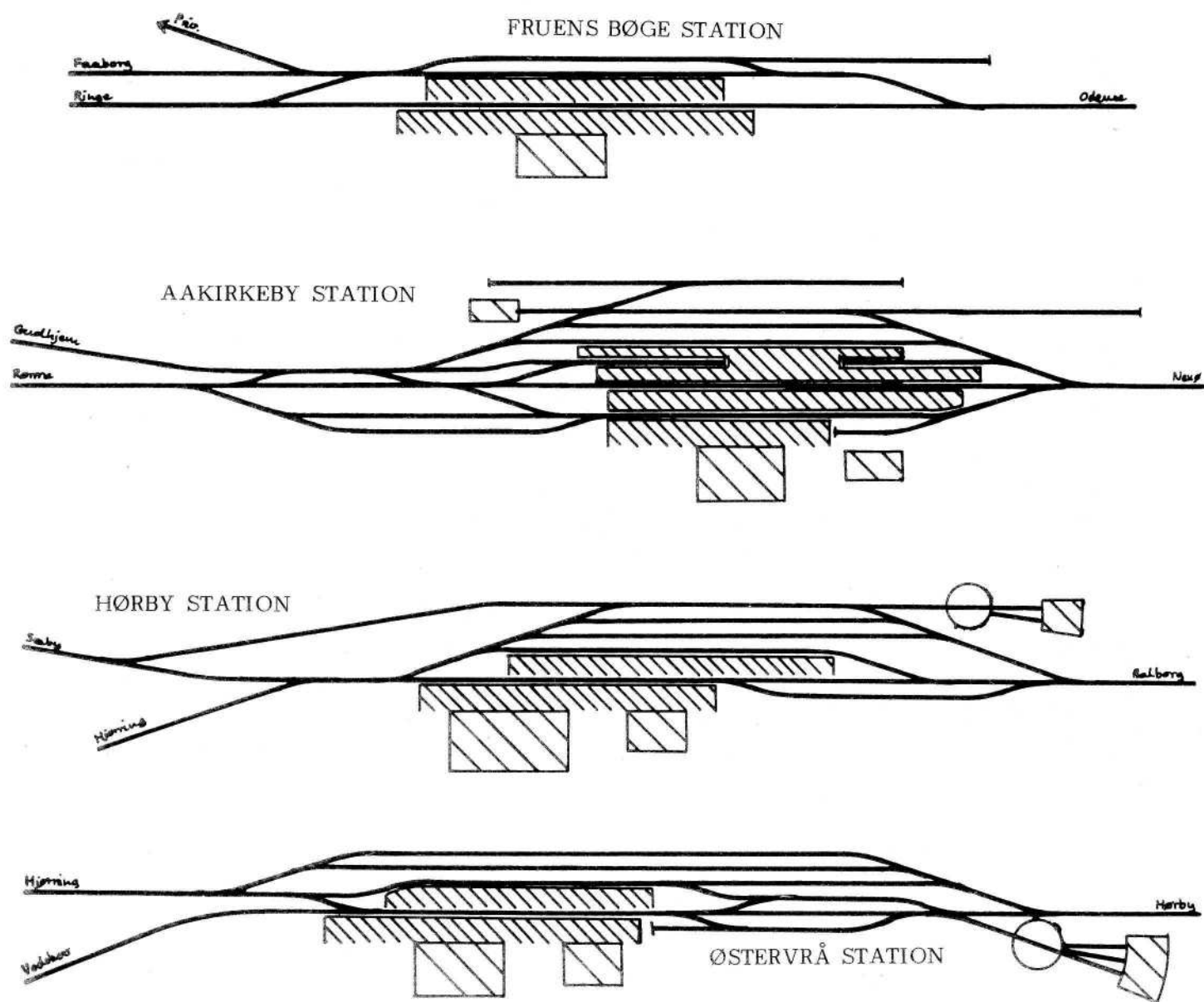
Bornholm. Stationen kan betragtes som et - ganske vist meget lille - eksempel på en form, der aldrig rigtig slog an her i landet, medens den omkring århundredskiftet var meget populær i det sydlige udland, nemlig den kombinerede endestation og gennemkørselsstation. Så sent som i 1972 så jeg systemet gennemført i den store stil i Saarbrücken, men man var da ved at færdiggøre en ny stationsbygning, så det er muligt, at man siden har ændret spornettet. Den gamle stationsbygning lå nemlig mellem de to grupper blindspor, hvilket også var det mest almindelige for stationer af denne type. I Aakirkeby er der kun ét blindspor i hver ende, og stationsbygningen ligger ved siden af sporene.

For ikke at blive genstand for vrede læses kritik, skal jeg dog gerne erkende, at jeg kun betragter Aakirkeby station som et formelt eksempel på stationsformen, og at det egentlig ville undre mig, hvis den i virkeligheden blev benyttet på den måde. Jeg synes dog, at typen fortjente at blive nævnt, da der trods alt ude i verden har været bygget et stort antal sådanne stationer.

Til sidst vil jeg vise tre stationer fra Vendsyssel, hvor privatbanerne jo tidligere dannede et nydeligt trekantmønster, hvilket naturligvis gav anledning til bygningen af ret mange forgreningsstationer. De fleste af disse er opstået ved ombygning af mellemstationer på al-





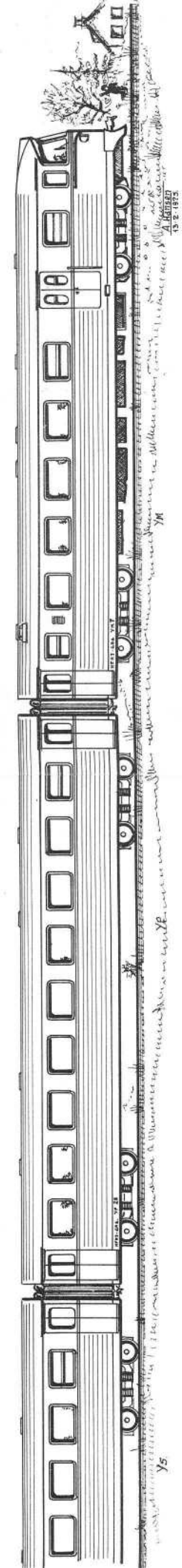
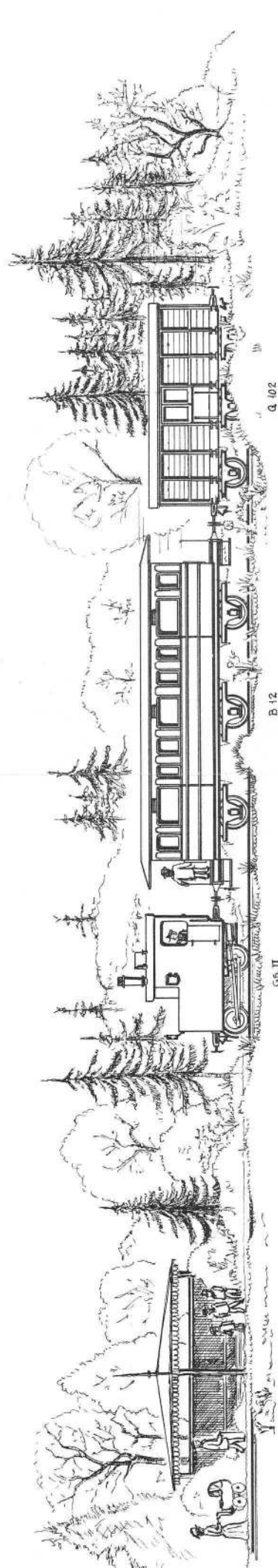
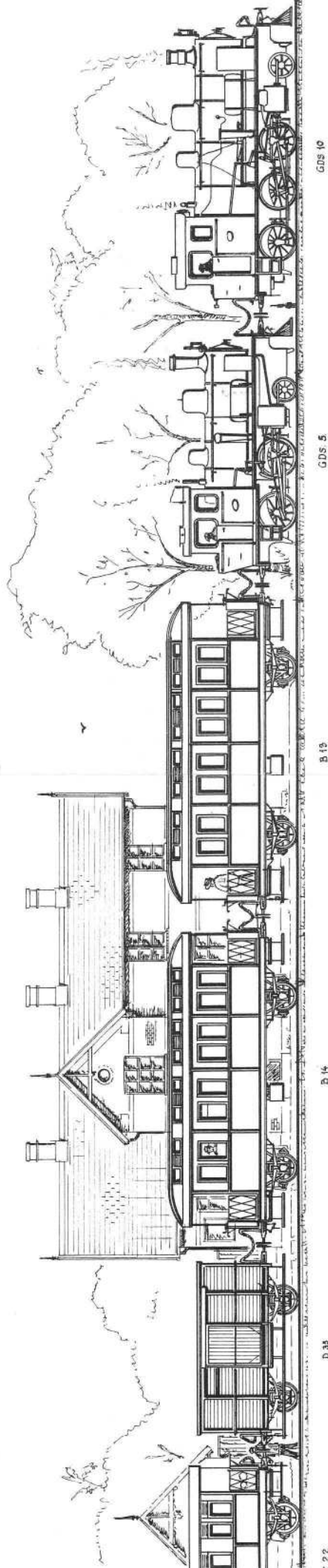


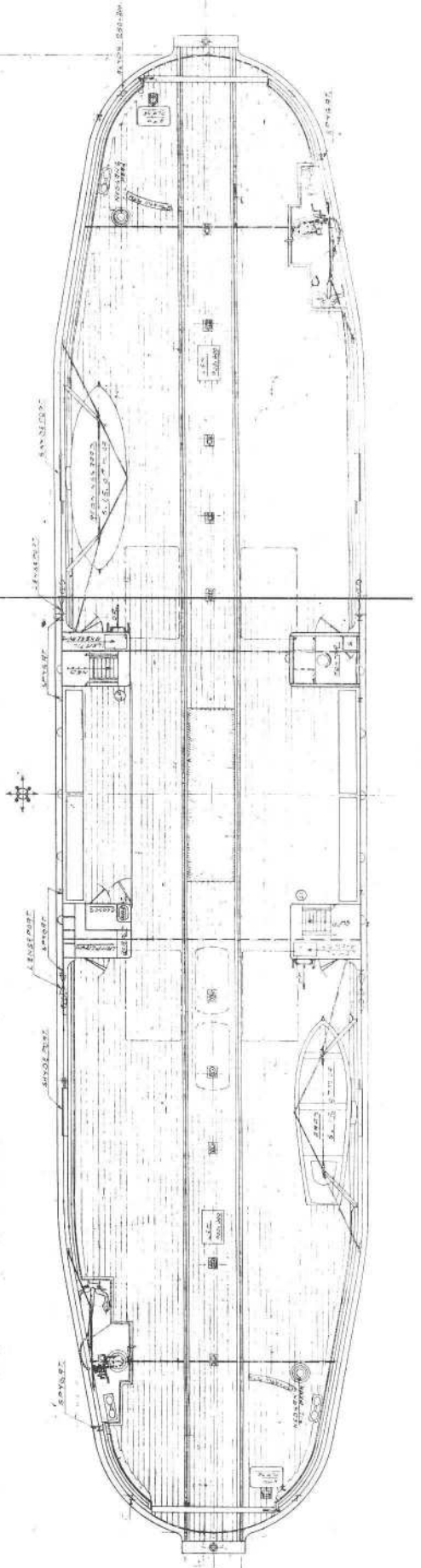
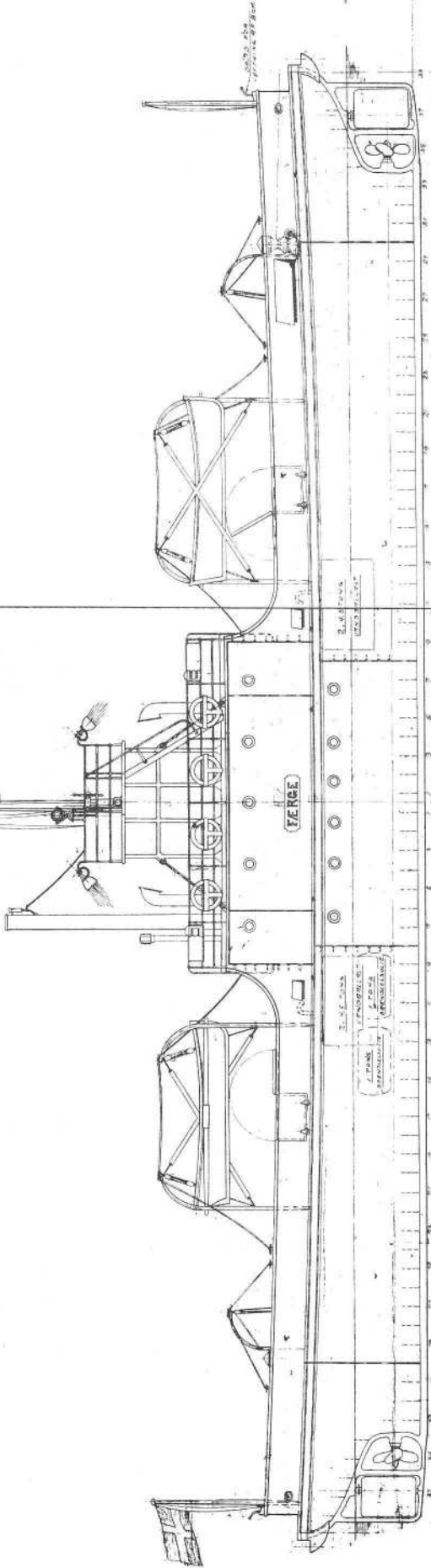
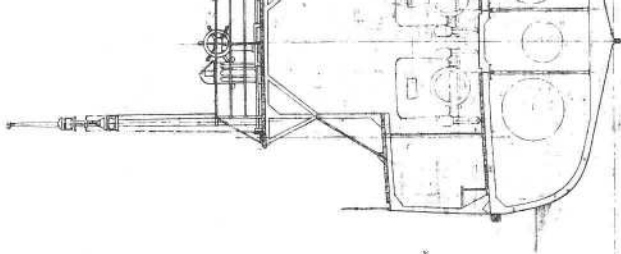
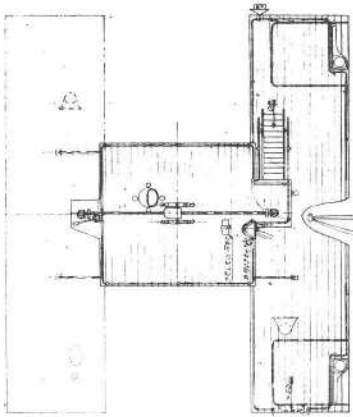
lerede eksisterende strækninger, hvilket gav sig udslag i, at sidebanetilslutningerne blev temmelig forskelligartede. Stationen i Ørsø svarer i store træk til stationen i Fruens Bøge, men de to stationer har jo også i store træk haft samme funktion, altså som en fælles mellemstation for de to baner. At jeg bringer to sådanne stationer, skyldes, at jeg regner med, at man ofte på modelbaner kan have behov for en forgreningsstation med et beskedent spornet.

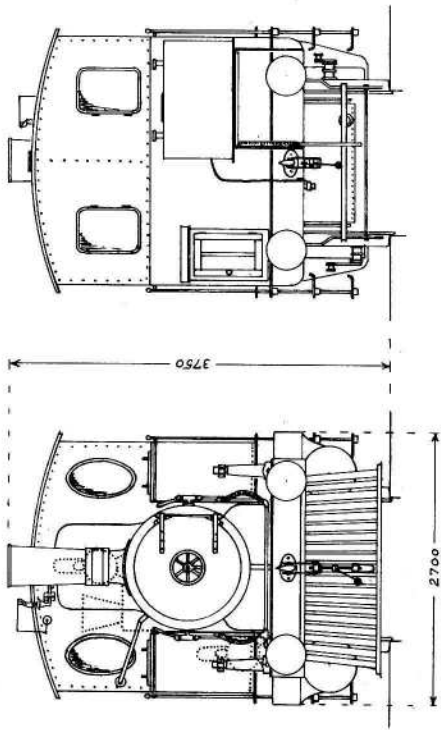
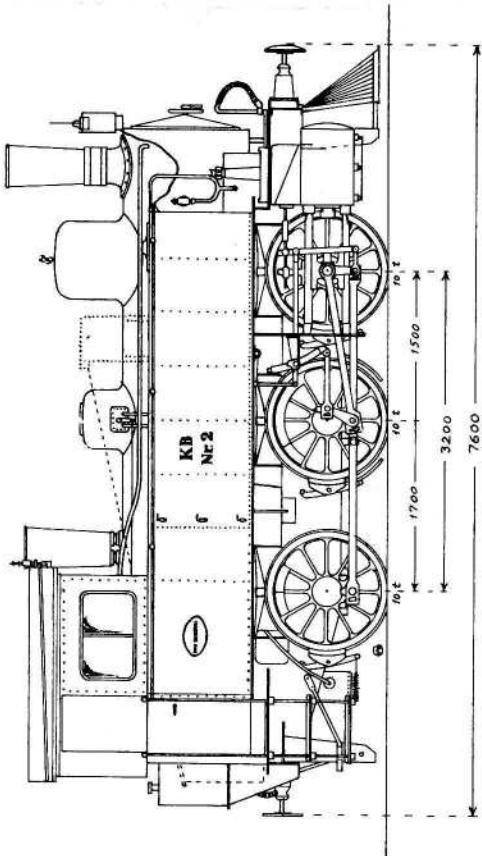
Stationen i Hørby har sidebanen tilsluttet på den "gale" side af hovedsporet, så sidebanetogene skal krydse hovedbanens gennemgående hovedspor, når de kører ind og ud af stationen. Også stationen i Østervrå har sidebanen tilsluttet på den forkerte side, men her har man dog taget konsekvensen og forlagt hovedbanen, så den har direkte indkørsel til spor 2. Begge

stationerne bærer tydelige spor af at være tidligere mellemstationer, der er blevet udvidede med nogle opstillingsspor og et remiseanlæg til sidebanen.

De bygninger, perroner og andre installationer, der er angivet på tegningerne, vil i en del tilfælde afvige meget fra de virkelige forhold på stationerne. Mit kendskab til, hvordan disse var udstyret, er nemlig i mange tilfælde meget beskedent, og yderligere betyder den ændring i det indbyrdes forhold mellem længde og bredde, som modellen nødvendigvis må have, at det vanskelig kan være plads til alle de bygninger, der ofte ligger på række langs perronen, og en vis forenkling vil derfor være påkrævet.







Kalvehavebanens lok 2x

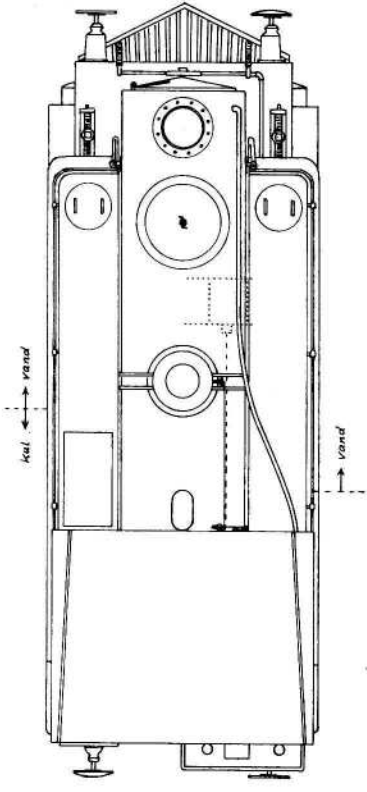
A/S John Cockerill, Seraing, 1898. B.nr. 2117.

Cylindereboring	350 mm	Ristecereal	1,34 m ²
Slaglængde	500 mm	Tomvægt	24,5 t
Hjulbiameter	1200 mm	Tjenestevægt	30,0 t
Fast hjulstand	3200 mm	Vandforråd	3 m ³
Længde af rpr	2800 mm	Kulforråd	1 t
Hedeblade	70 m ²	Max. hast.	45 km/h
Kedeltryk	12 ato		

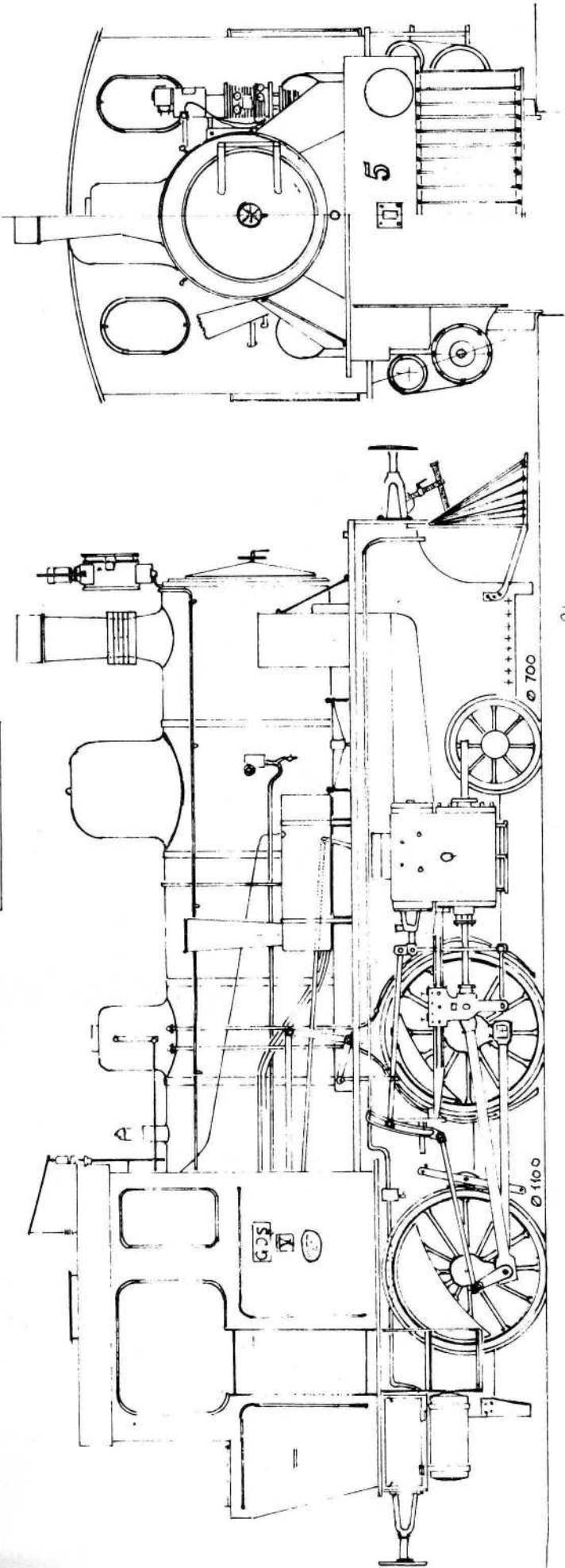
Fra 1906 udstyret med, de Laval " turbodynamo for elektrisk togbelysning, derfor kassen på baggavlen.

Sanddomen senere erstattet af den indprykkede dragtformede sandkasse, hvorfra 1 sandrør pr. side.

Tegnet i 1:45 ud fra Bags skizze og diverse fotos. A. Rikhsen, marts 1971.



KB 4-5
GDS V
1:45



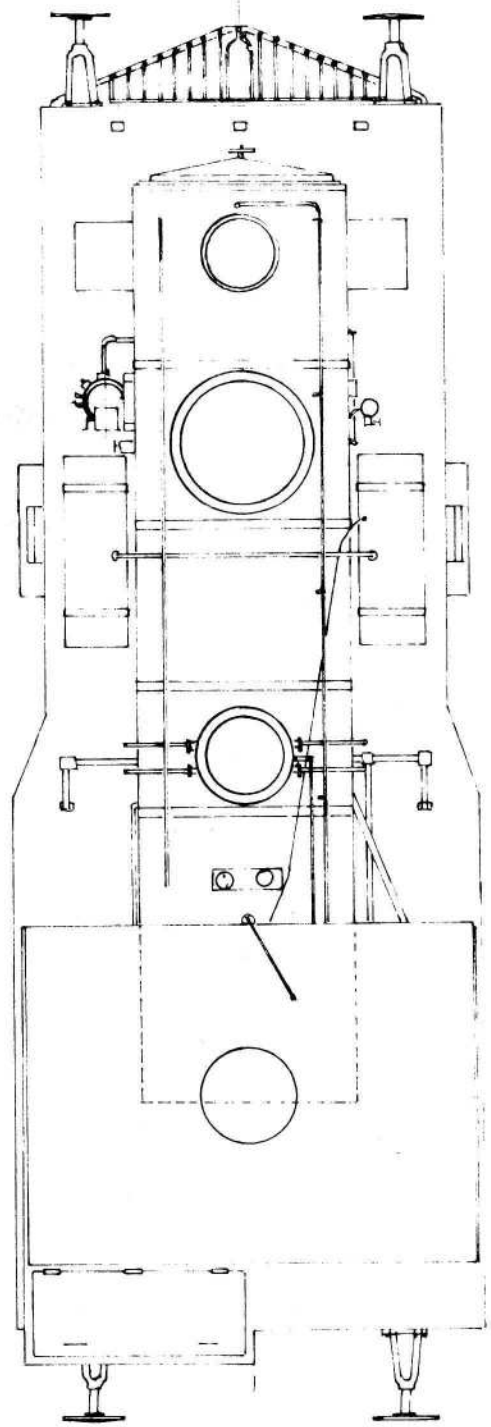
KB 4 og 5 bygget af Henschel
& Sohn 1925, byg.nr. 20485 og
20486.

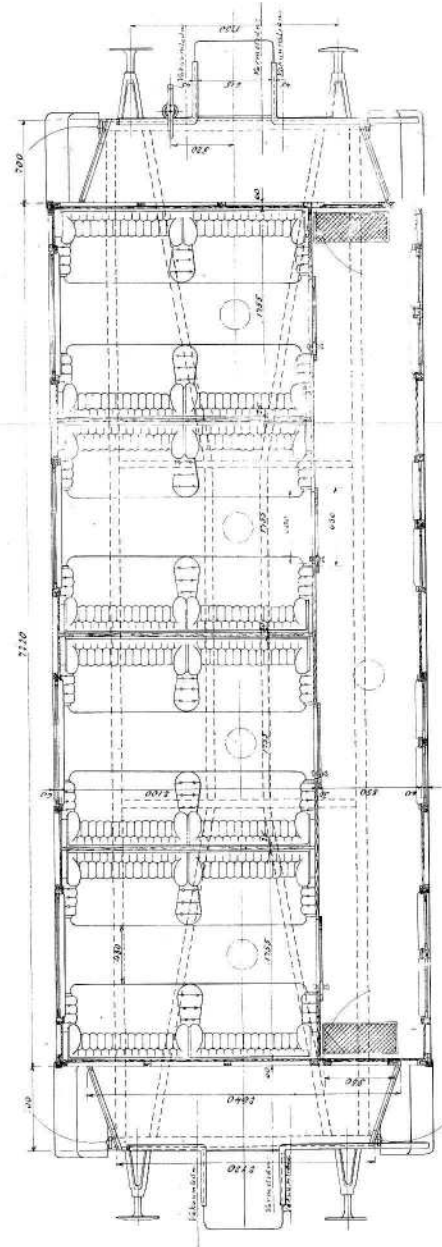
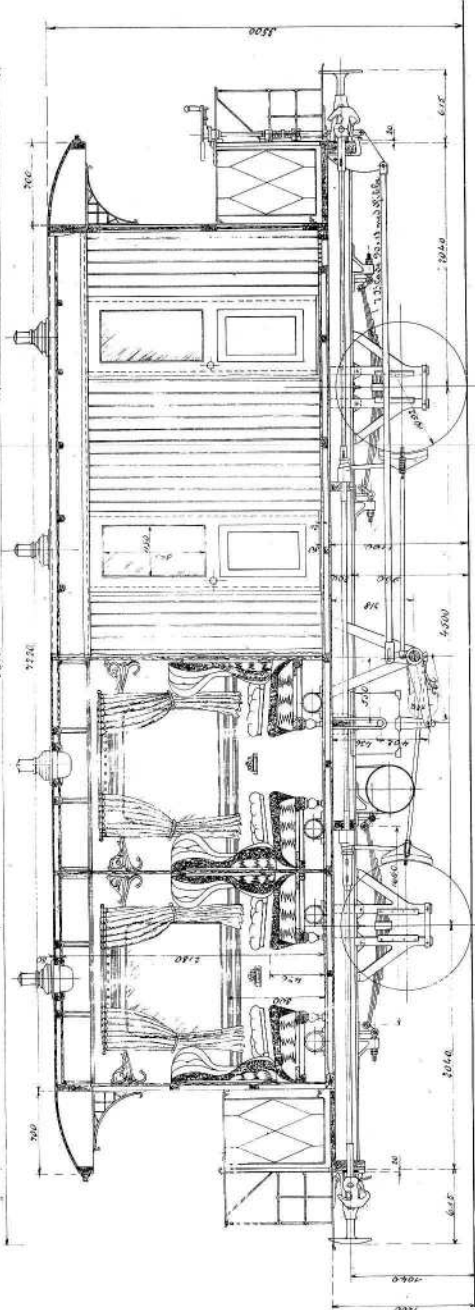
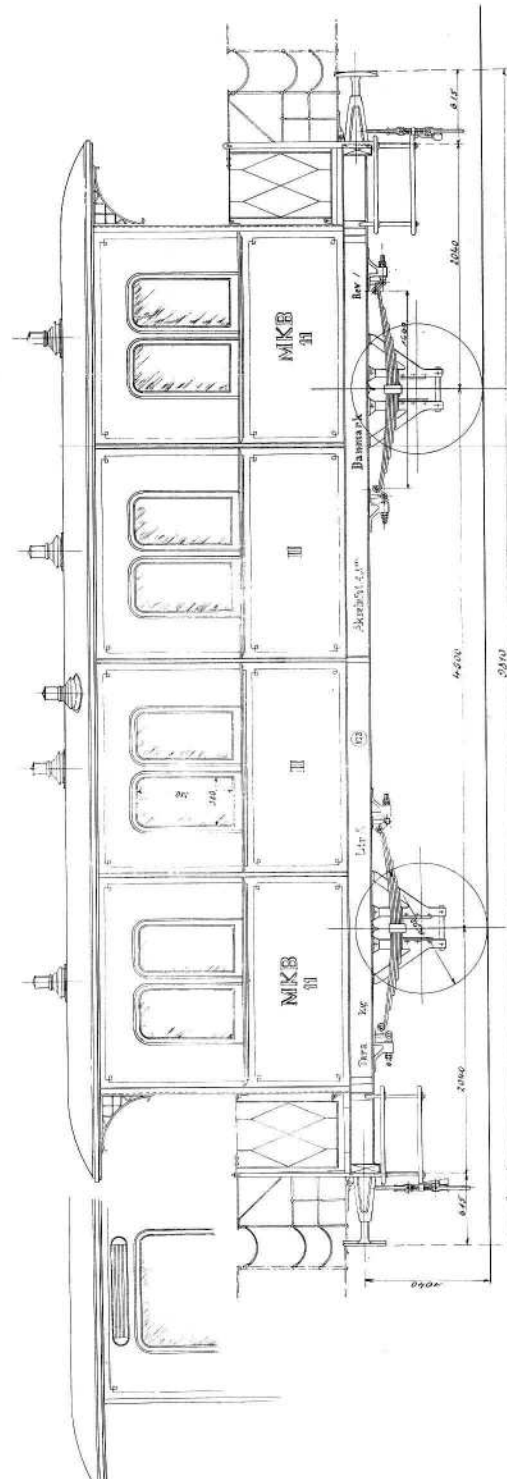
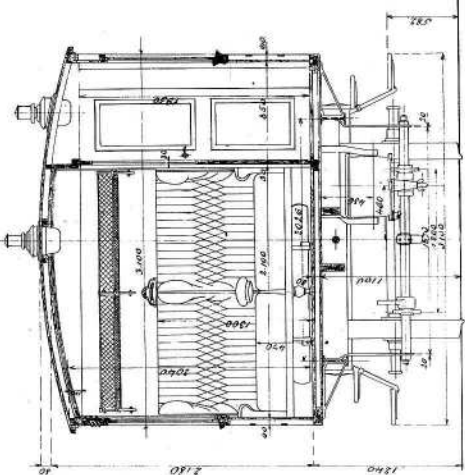
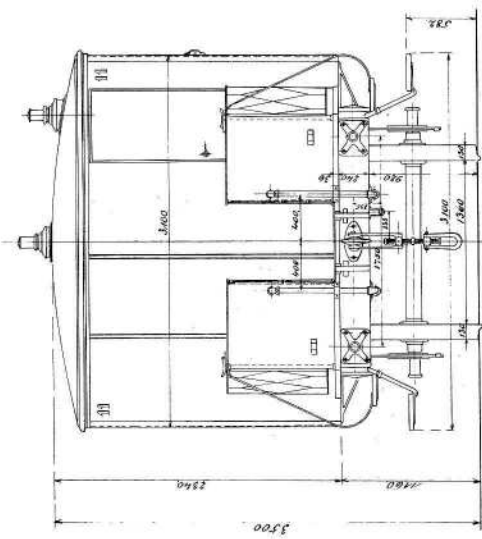
Tegnet på grundlag af diverse
skizzer og fotos.

Nr 5 solgt til GDS i 1934 og
omnummereret til GDS V, udr.
1964

KB nr 4 udr 1948

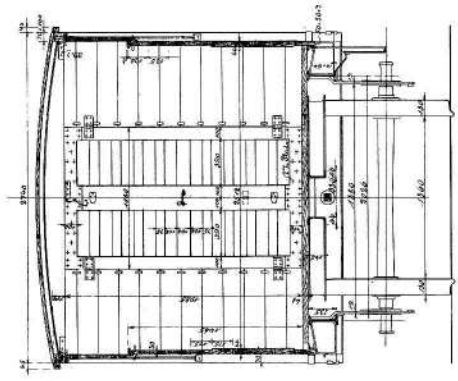
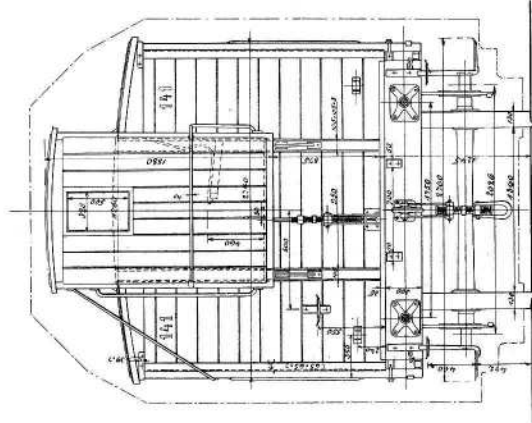
28/8 · 72
Reinfeldt





120 nach Standard
 Eisenbahn-Abfahrtsan-
 weisungen II Klasse.
 mit Bedienung.

Eisenbahn-Abfahrtsan-
 weisungen II Klasse.



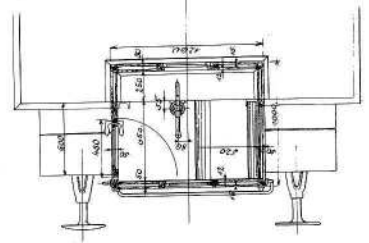
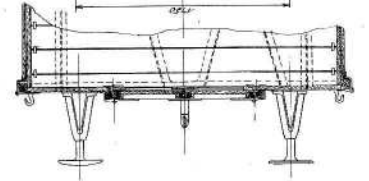
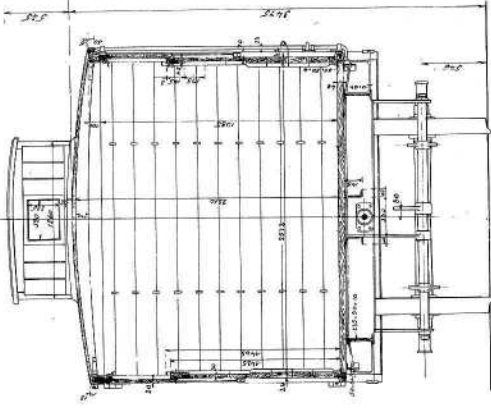
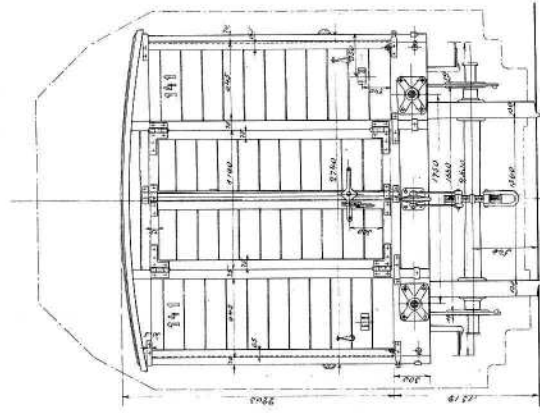
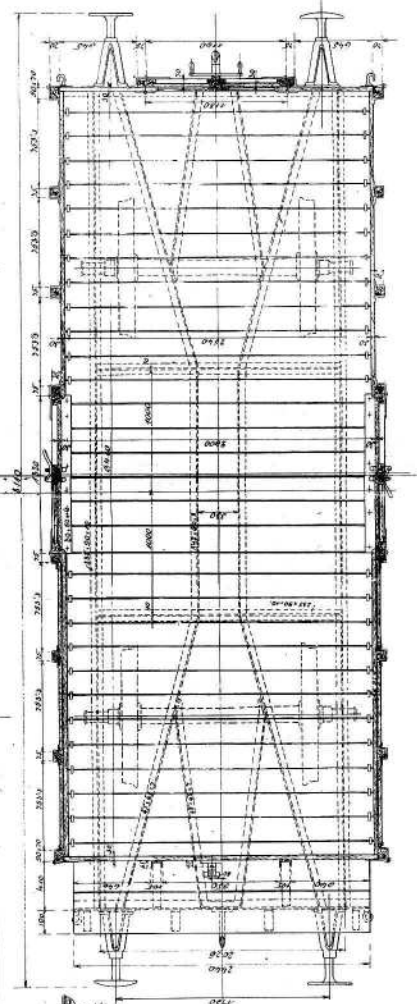
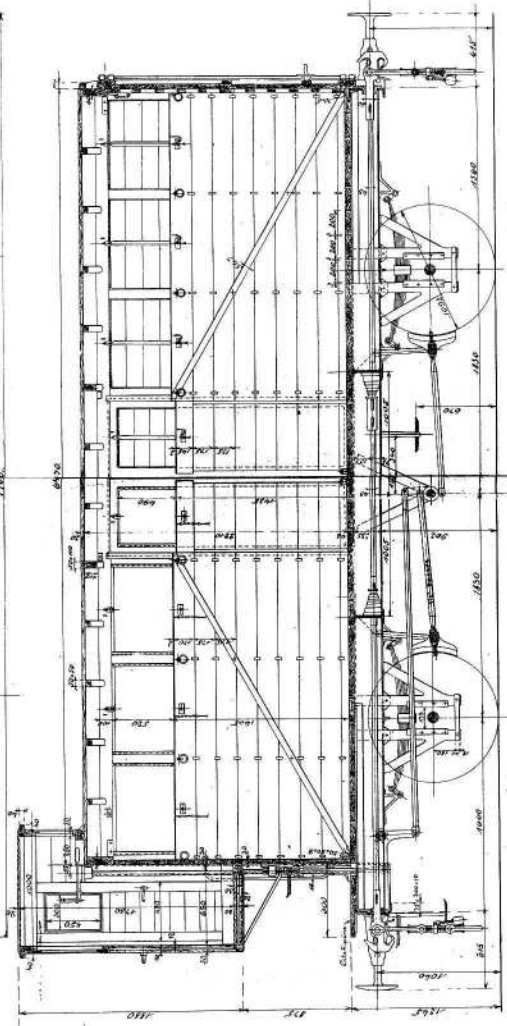
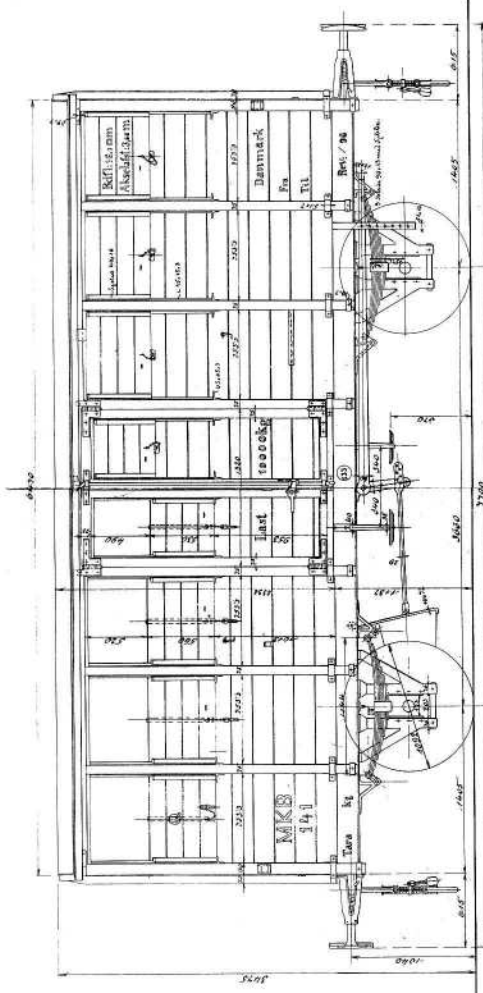
180 vand Dygnede

Transmission System

Lillekøst og Stærkeværk
med og uden Skruer

Ette B.

Christianshavn, August 1886.



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

Jernbanefærger tilhørende private trafiksselskaber (5).

A/S LILLEBÆLTSOVERFARTEN, ASSENS:
M/F SØNDERJYLLAND (2. del) og

ÅLBORG-HVALPSUNDBANEN:
M/F HVALPSUND.

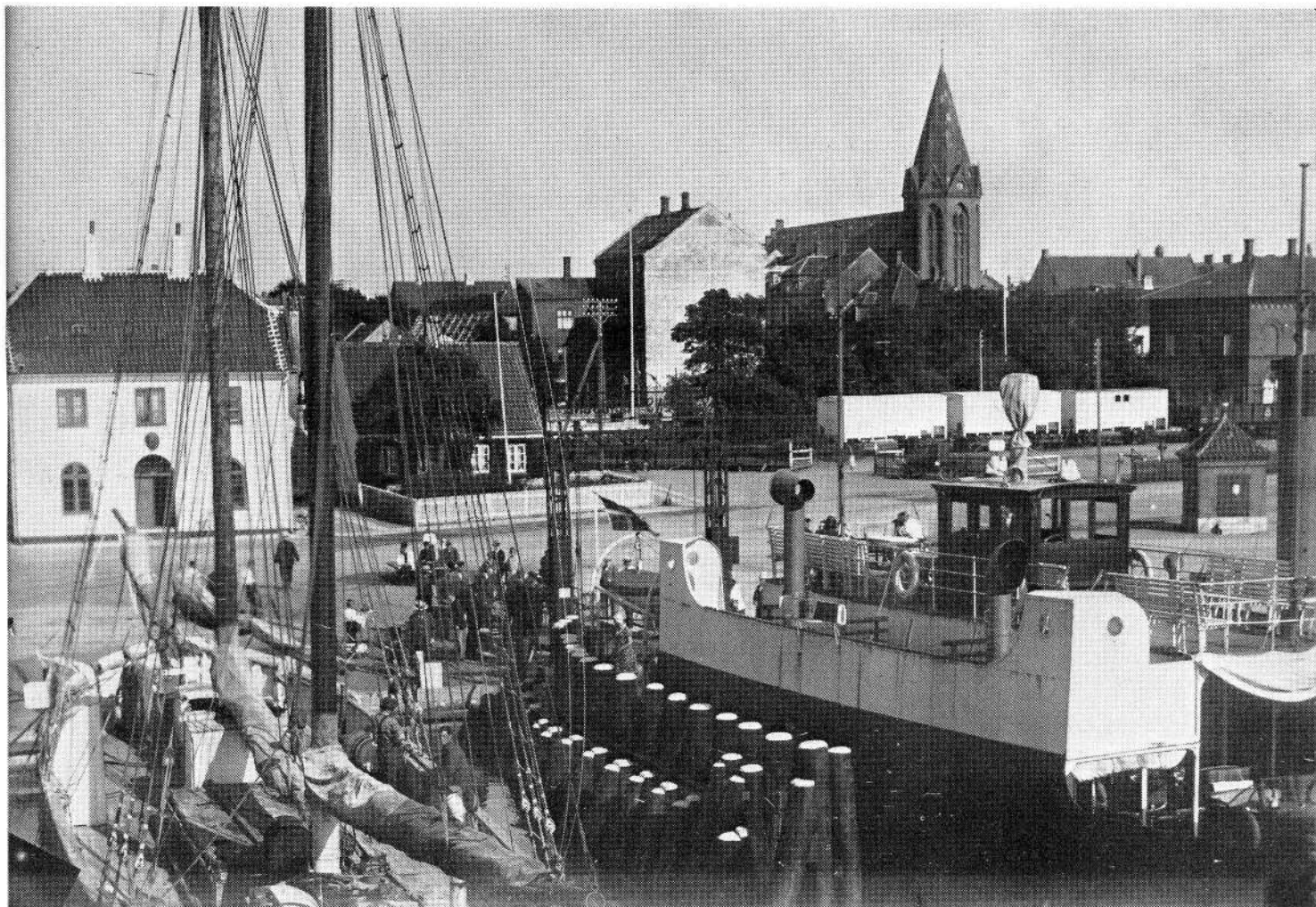
M/F SØNDERJYLLAND (fortsat fra
forrige nummer):

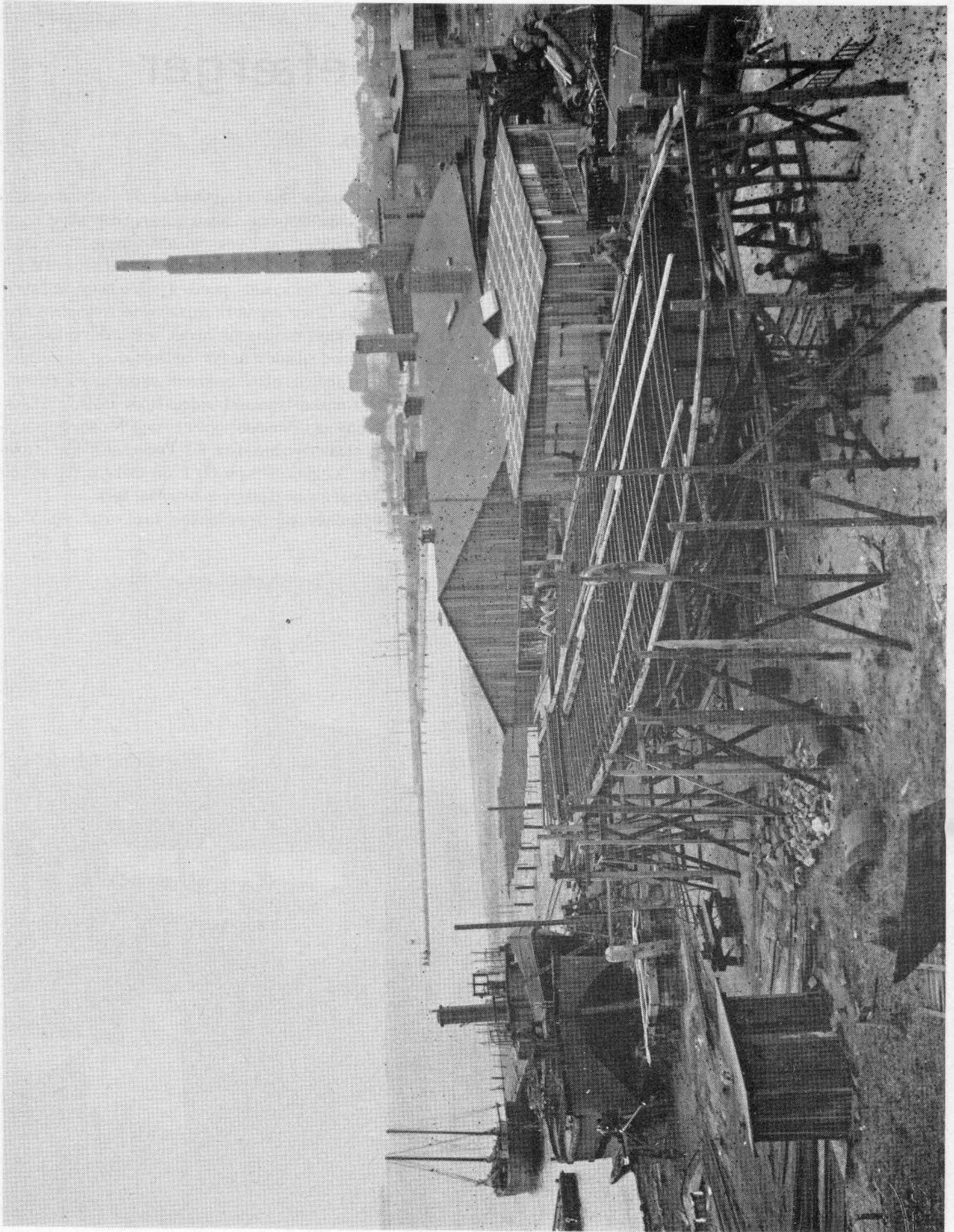
Næste gang, der blev foretaget væsentlige forandringer ved færgen, var i foråret 1935, da der samtidig med et årligt eftersyn blev ind-

bygget saloner på vingedækkene (promenadedækkene). Salonerne blev indrettet med faste bænke og sofaer og hver salon havde 19 siddepladser. Sofaerne, der blev udført af amerikansk egetræ, var forsynet med fjedre og polstret med prima fibre og vulkaniserede svineborster samt betrukket med uopskåret Refs. Bordene blev forsynet med plader af fyr belagt med linoleum. Skotter og lofter blev beklædt med krydsfiner.

De forskellige arbejder blev udført af Assens Skibs- og Baadebyggeri og Motorreparation ved skibsbygmester K. Pedersen og smedemester A. Henriksen og kom delvis til at ske under færgens sejlads på overfarten.

Sejladsen på overfarten fortsatte også ef-





ter udbruddet af den anden verdenskrig, men ufarligt var det ikke, og den 22. oktober 1942 blev færgen minesprængt, hvorefter den sank på 10 meter vand syd for Årø. Sejladsen på overfarten blev indstillet, og i resten af roekampagnen i 1942 måtte transporten af sukkerroer foregå med pramme, der blev bugseret mellem Årøsund og Assens.

Først i foråret 1943 blev M/F Sønderjylland bjærget og indbragt til Svendborg Skibsværft, hvor den gennemgik en omfattende reparation. Den 1. oktober 1943 genoptog færgen sejladsen på overfarten, men på grund af en meget sparsom olietildeling kunne man i årene 1943-45 kun opretholde driften i sukkerroekampagnerne, og normal sejlads blev først genoptaget Palmesøndag den 14. april 1946 med 3 daglige dobbeltture.

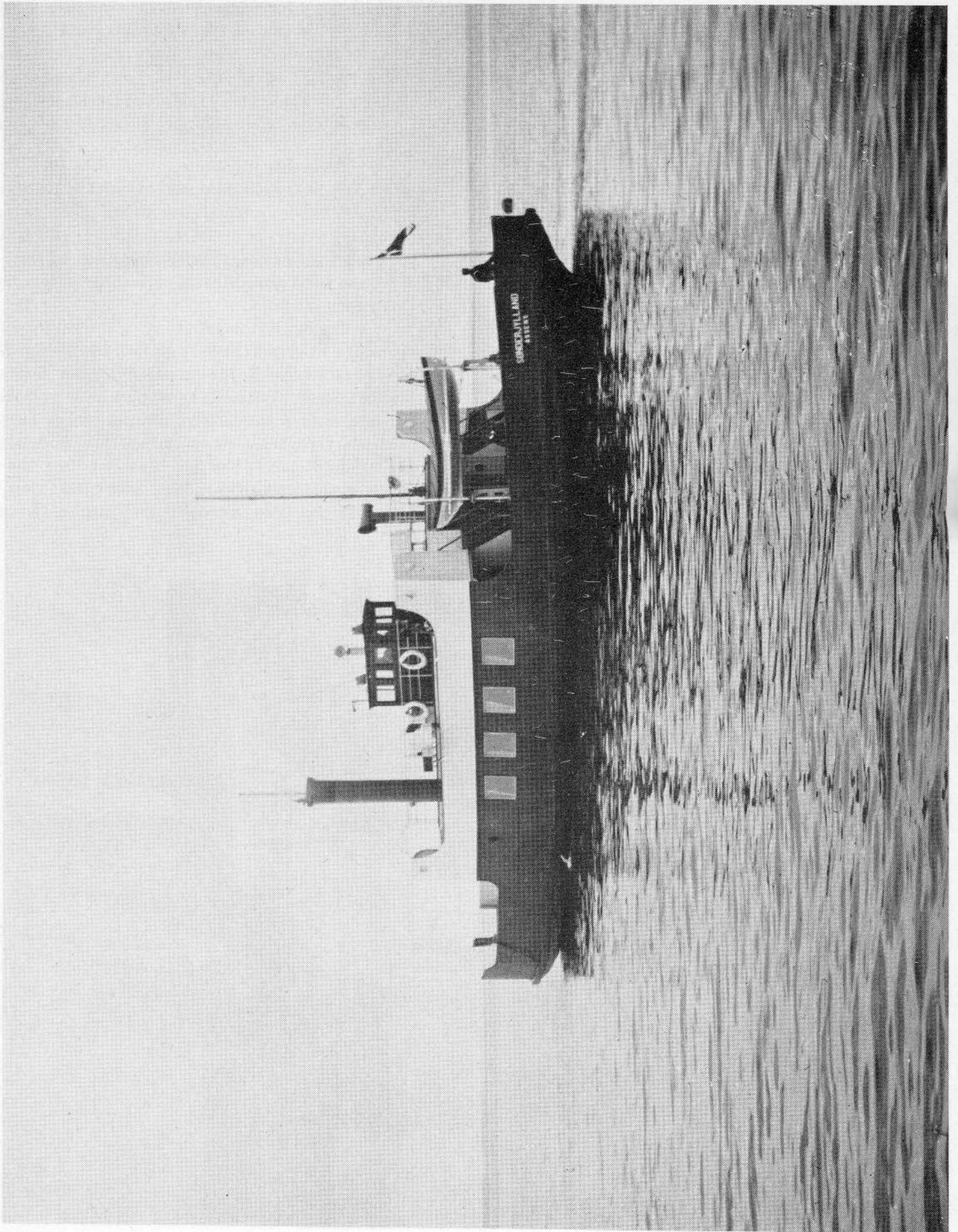
Haderslev-Årøsundbanen blev nedlagt i 1938, hvorefter Sukkerroedyrkerforeningen overtog en del af de hidtil af banen benyttede anlæg m.v. herunder remisen med tilhørende kulgård, en del af stationsterrænet samt 350 m

af det tidligere hovedspor mod Haderslev. Endvidere overtog man 1 damplokomotiv (HAJ nr. 46) og 64 2-akslede godsvogne med lasteevne henholdsvis 7,5 og 10 tons. Herved kunne befordringen af sukkerroerne fortsætte som hidtil med omlæsning fra hestevogne til jernbanevogne i Årøsund.

I 1950 var alt jernbanemateriellet udslidt, og dette års sukkerkampagne blev den sidste, hvori M/F Sønderjylland overførte jernbanevogne med sukkerroer. De følgende år foregik befordringen af sukkerroer ved hjælp af landbrugsvogne med gummihjul, der blev overført med færgen.

M/F Sønderjylland forblev på overfarten Assens-Årøsund indtil 1963, da den blev erstatet af den tidligere Vemmenæsfærgen, der overtog navnet Sønderjylland. Den gamle færgen fik herefter navnet AARØSUND, men den blev hurtigt solgt til D/S Ærø i Ærøskøbing, der omdøbte færgen til ÆRØKLINT. Færgen blev herefter moderniseret på forskellig måde, hvorefter den i de følgende år blev anvendt som afløserfærgen





på overfarten Svendborg-Ærøskøbing. Endvidere blev den benyttet på ruten Søby-Mommark, der blev drevet af I/S Skjoldnæs, der blev oprettet i 1961 med D/S Ærø og Øernes D/S, Søby, som partnere. Færgen sejlede tillige som afløserfærgen på ruterne Fåborg-Søby og Fåborg-Øerne og sin gamle rute Assens-Årøsund.

Efter at D/S Ærø havde modtaget sin nye automobilfærgen M/F ÆRØBOEN, blev M/F Ærøklint overflødig, og den blev derfor i november 1965 solgt til Ålands Landskapsstyrelse i Mariehamn og omdøbt til EIDERN. Så vidt vides, er færgen nu ophugget.

ÅLBORG-HVALPSUNDBANEN:

M/F HVALPSUND

Privatbanen Års-Nibe-Svenstrup blev åbnet for offentlig drift den 16. juli 1899 og forlængelsen, Års-Hvalpsund, den 3. juli 1910.

Efter at denne gren af Ålborg Privatbaner således var nået frem til det smalle farvand - Hvalpsund - der skiller Himmerland fra Salting, opstod nogle år senere tanken om at etablere færgeservice på dette sted, således at der dels kunne overføres automobiler og passagerer, men også jernbanevogne til modtagere i Sundsøre, hvor der skulle tilvejebringes et beskedent sporanlæg.

Efter at det fornødne lovgrundlag var tilvejebragt blev der i 1926 ved Ålborg Værft kontraheret en ny motorfærgen til indsættelse på den nye overfart. Færgen blev køllagt den 27. august 1926, og allerede den 25. september 1926 kunne søsætningen finde sted, hvor færgen fik navnet HVALPSUND. Den 26. januar 1927 kunne færgen afleveres til rederiet "Aalborg Privatbaner" (Aalborg-Hvalpsund Jernbane).

M/F Hvalpsund har følgende hoveddimensioner:





Største længde over stævnene: 40,30 m

Største bredde på spant: 8,00 m

do. over fenderlisten: 8,03 m

Effektiv sporlængde: 39,0 m

Bruttoregistertonnage: 213,0 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 1 stk. ikke-gangskiftelig
4-cylindret 4-takts Holeby-diesel motor
type 4 x 40 KSX. Cylinderdiameter: 300
mm, slaglængde 420 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 280

Max. hestekraft: 200 ehk.

Hjælpe-motor: 1 stk.

Max. fart: 7 knob.

Overførselskapacitet: 4 almindelige jernbane-
vogne eller 22 automobiler samt 150 pas-
sagerer.

Byggeår: 1927.

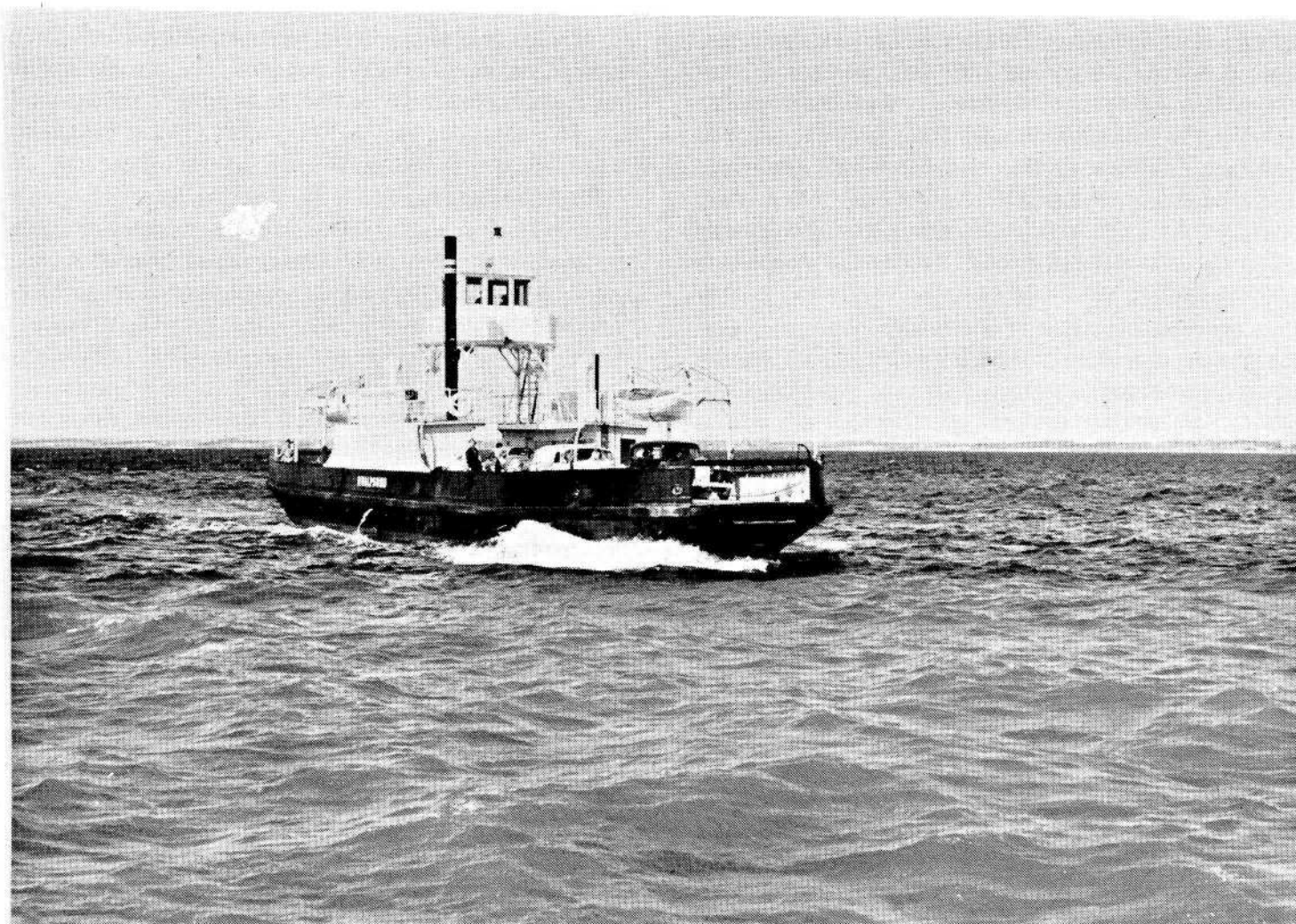
M/F Hvalpsund er den mindste jernbane-
færge til overførsel af normalsporede godsvog-
ne her i landet, og herudover indtager den også

den særstilling, at den er den eneste jernbane-
færge, der har været ejet af en privatbane.

Indretningen af M/F Hvalpsund blev grun-
det den korte overfart (sejladsen varer kun 10
minutter) ret enkel, idet der ingen aptering blev
indrettet under vogndækket. Her findes således
kun færgens maskinrum.

Vogndækket blev indrettet med det gen-
nemgående jernbanespor og iøvrigt således, at
den forhåndenværende plads i størst muligt om-
fang kunne anvendes til overførsel af automo-
biler. Sidehusene blev derfor ganske små, og
de rummer kun et lille kontor, et toilet, enkel-
te rum til tjenstlig brug (lamperum) samt trap-
penedgange. Mellem sidehusene er der midt på
færgen anbragt træbænke til brug for de rej-
sende.

Det ovenover sidehusene værende dæk er
ikke beregnet for rejsende, idet adgangen hertil
sker ad en lejder fra vogndækket. Den videre
adgang til færgens kommandobro, der er pla-
ceret højt over vogndækket, sker ad en trappe.



Kommandobroen, der oprindeligt var helt åben, blev udstyret med 2 styrerat for henholdsvis for- og agterror, kompas, maskintelegraf m.m.

Færgens hovedmaskinanlæg bestod som foran nævnt af 1 stk. Holeby-dieselmotor, der via koblinger - Hill-Kupplungen nr. 12,5 leveret af Eisenwerk Wülfel, Hannover-Wülfel, stod i forbindelse med akselledningerne til henholdsvis for- og agterskrue.

Færgefarten Hvalpsund-Sundsøre blev åbnet for offentlig trafik den 25. maj 1927 med 7 daglige dobbeltture. Der viste sig at være udmærket behov for færgefarten, idet der blev overført et ret stort antal rejsende foruden et betydeligt antal automobiler og et pænt antal godsvogne i de første år, ruten var i drift. Rangeringen i Sundsøre blev udført ved hjælp af et spil og wiretræk.

M/F Hvalpsund er gennem årene blevet moderniseret på forskellig måde. Her kan nævnes, at den nu har lukket styrehus på kommandobroen, samt at den i 1956 fik maskinanlægget ombygget fra oprindeligt tryklufftforstøvning til trykforstøvning, hydraulisk regulering af motoren fra broen samt omstyring fra frem til bak og omvendt ligeledes hydraulisk betjent fra broen. Herved behøver færgen kun en besætning på 2 mand, 1 på broen og 1 på dækket.

I 1970 blev den oprindelige hovedmotor udskiftet med en ny 4-cylindret 4-takts dieselmotor leveret af Åbenrå Motorfabrik, Heinrich Callesen A/S. Den nye motor yder 320 hk ved 425 o/m, cylinderdiameter 270 mm, slaglængde 400 mm.

Medens antallet af færgeture gennem årene har været stærkt stigende og antallet af passagerer og overførte automobiler betydeligt, har antallet af jernbanevogne til overførsel siden driftsåret 1938/39, hvor der blev overført 537 godsvogne, været stærkt nedadgående, og i de sidste år, banen var i drift, ganske ubetydeligt.

Privatbanen Ålborg-Hvalpsund indstillede driften den 31. marts 1969, men færgefarten fortsatte, idet den blev overtaget af Hvalpsund-Sundsøre Færgerute I/S, hvori Sundsøre og Farsø kommuner er deltagere.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen

Fortegnelse over illustrationerne til denne artikel har vi desværre ikke plads til her. Blad venligst frem til side 86.

JERNBANE BØGER

Da Fredericia var færgernes by af Poul Thiesen.

Udgiver: A/S Elbo Tryk, Fredericia, 1974.

Format A 4, 126 sider, indbundet, rigt ill.

Pris omkring 100 kr.

Fås i boghandelen - og med en mindre rabat i Dansk Jernbane Klubs salgsafdeling.

Dette er en bog om jernbanerne og færgerne i og omkring Fredericia, om Lillebæltsbroen m.v., vel nok udgivet og redigeret med særligt henblik på og hensyntagen til Fredericianere.

Men så absolut se- og læseværdig for enhver jernbaneentusiast, bl.a. fordi dens stof behandles på tværs af alle andre kendte danske former for jernbanelitteratur.

Bogens format gør, at billederne får en sådan størrelse, at der er noget at se på, og der er mange og gode billeder i bogen.

Jeg savner stærkt en indholdsfortegnelse, og måske også en bedre kapitelopdeling. Det er da f.eks. ikke indlysende, at et afsnit med overskrift: Kejsertoget i Fredericia - for 90% vedkommende indeholder en gennemgang af de damplokomotiver, der kørte i Jylland.

Og min egen lille private kæphest: Der er temmelig mange trykfejl, og også en del meget meningsforstyrrende; mange ord er delt efter et princip, jeg ikke kan gouthere (cyklister, Fredericia, verdenskrig), hvilket måske kan skyldes den nye teknik, som jeg har mistanke om er benyttet; men specielt den omstændighed at citationstegn slut mangler i uhyggeligt mange tilfælde, hvor forfatteren - iøvrigt med godt udbytte - bruger citater fra aviser, gør, at bogen var meget sen at læse og svær at opfatte. Hertil kommer også forfatterens anvendelse af udtryk, der virker meget mærkelige på en "kender", f.eks. at lokomotivet havde tre drivhjul i hver side. (Andre steder ved han dog godt, at lokomotiver har koblete hjulsæt.)

Lad Dem dog ikke skræmme af disse sidste noget tekniske bemærkninger. Bogen er "godt skruet sammen", er værd at eje, at læse og at have at kigge i - og prisen er rimelig.

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

yske privatbaner

Af A. Gregersen

Mariager-Fårup-Viborg Jernbane
MFVJ - 2. del.

RULLENDE MATERIEL:

DAMPLOKO:

Ved åbningen i 1927 havde MFVJ 4 loko, nr. 5-8. Fællesskabet med SVJ var vel grunden til at man begyndte med nr. 5 (SVJ havde nr. 1-3).

Nr. 5: 1 C h 2 loko, bygget 1920 af Henschel med fabr. nr. 17682 til TKVJ (nr. 5) og købt af MFVJ i 1927. Udrangeret i 1954.

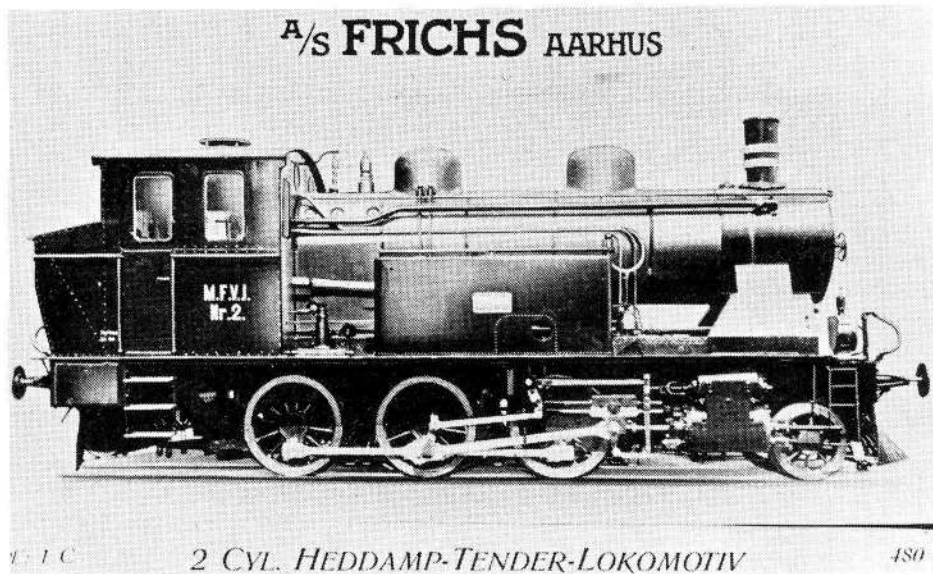
Nr. 6-7: 1 C h 2 T, bygget 1927 af Frichs med fabr. nr. 87-88. Udrangeret i 1960 (solgt for 8187 kr.) og 1966.

Nr. 8: 1 B h 2 T, bygget 1911 af Henschel med fabr. nr. 10693 til KS (nr. 2). Udrangeret og ophugget i 1951.

Som et femte loko lejedes i 1927 RKJ nr. 1, et 1 B T lig med nr. 8. Denne maskine blev købt i driftsåret 1928/29 og fik nr. 9. Det var et Henschel loko med fabr. nr. 10761 og det blev udrangeret og ophugget i 1951.

Den indkøbte TKVJ-maskine var på det nærmeste identisk med TKVJ nr. 1-4, alle fra Wintertur, men var ikke af samme høje kvalitet. Det var en god godstogsmaskine, og så havde den en fordel fremfor MFVJs øvrige loko - den havde rigelig vand- og kulkapacitet. Kedlen var veldimensioneret, havde en ret stor overheder. Nr. 5 havde rundglider og Heusingerstyring samt et godt, rummeligt førerhus. Den blev hovedrepareret i 1943.

Nr. 6-7 havde en kort tid nr. 1-2. Det var ret kraftige maskiner, idet de havde en god stor kedel, men med de små hjul var det alt andet end hurtigløbere. De kom til at gøre god nytte under krigen, hvor der løb nogle ret store godstog. Kulkassen sad bag det lukkede førerhus, vandbeholdningen var i to sidevandskasser og i en vandkasse mellem rammen. I modsætning til 2 loko, som Frichs året før byggede til VaGJ og NRJ var disse loko velafbalancerede idet kedlen lå længere fremme på rammen end på de to foregående loko. Bemærk på målske-maet den store overheder - en trediedel af den totale hedeplade. Rundglider og Heusingersty-



1.1.C

2 CYL. HEDDAMP-TENDER-LOKOMOTIV

480

ring. Først i 1940'erne blev vacuumbremsen udskiftet med trykluftbremse.

Nr. 8 og 9 blev mest anvendt i persontog, nærmest som afløser for motortog. De var mere letløbende end de 3-koblede maskiner og var på det nærmeste ens. Det var helt gode loko, dog var vandbeholdningen lovlig lille. De var af den almindelige privatbanetype, bygget af Henschel i ret stort antal som 1 B T og 1 C T. Vandkassen lå mellem rammen og kulkassen bag førerhuset. Rundglider og Heusingerstyring. Overhøderen, der var alt for lille til at den kunne virke som stort andet end damptrørrer, var en smårørsoverheder. Nr. 8 var udlejet til DSB til rangering i Viborg i flere perioder i 1940'erne.

I 1920'erne kørtes ca. halvdelen af togkilometrene med damp; i 1930'erne blev dampkørslen stærkt formindsket, sank efterhånden til ca. en sjettedel af den samlede kørsel. Den steg til halvdelen i 1940'erne men tog stærkt af fra 1948. I 1949/50 kørtes 4500 km, i 1950/51 1500 km, i 1951/52 og 1952/53 400 km, 1953/54 200 km, i 1954/55 0 km, og i 1955/56 600 km men så var det også slut. Nu havde man også kun de to Frichs-loko tilbage, og fra 1960 kun nr. 7, der blev hensat.

MOTORMATERIEL

Allerede fra banens åbning indsattes motormateriel i en del af togene. Banen var således

Mariager-Viborg

5. oktober 1952

km fra Mr.		50		48		52		340			54			74			
		An.	Af.	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog		
0	Mariager (Mr)	—	525	—	613	—	826	—	835	—	1121	—	1221	—	1221		
5,4	Fjelsted (Fj) T	x	x	x	x	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
8,0	True (Tr) ▲	536	537	624	625	837	838	852	854	1132	1133	1232	1233	1232	1233		
9,5	Broløs (Bø) T	x	x	x	x	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
11,5	V. Tørslev (Tø) ▲	542	543	629	630	844	845	905	907	1139	1140	1239	1240	1239	1240		
14,0	Glenstrup (Gl) T	x	x	x	x	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
16,6	Handest (Ha) ▲	550	551	636	637	853	854	920	933	51	1148	1149	1248	1249	1248		
19,7	Faarup (Fp)	555	610	641	—	49	858	922	51	941	1035	1153	1302	53	1253	1302	53
23,5	Rejstrupgaard (Re) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
24,5	Sønderbæk (Sø) ▲	618	619	—	—	929	930	1044	1049	1309	1310	1309	1310	1309	1310		
27,1	Læsten (Læ) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
28,4	Højgaard (Hø) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
29,8	Hammershøj (Hm)▲	629	630	—	—	939	940	1108	1108	1319	1320	1319	1320	1319	1320		
33,1	Kvorning (Kv) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
34,7	Møllerup (Mø) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
36,6	Hulbæk (Hu) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
38,4	Ørum (Ør) ▲	643	644	—	—	954	955	1126	1135	1334	1335	1334	1335	1334	1335		
40,0	Velds (Ve) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
43,1	Viskum (Vm) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
45,0	Vejrumbro (Vj) ▲	655	656	—	—	1005	1006	1150	1205	53	1345	1346	341	1345	1346		
45,6	Løvskaivejen (Lø) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
47,6	Hauggaard (Hg) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
49,7	Tapdrup (Ta) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
52,9	Bruunshaab (Bh) T×S	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
54,2	Søgaard (Søg) T	x	x	—	—	x	x	S	S	x	x	x	x	x	x		
58,4	Viborg (Vg)	720	—	—	—	1027	—	1237	—	1407	—	1407	—	1407	—		
Toget er:		Motortog		Motortog		Motortog		Personførende godstog			Motortog			Motortog			
Maksimalkørehastighed km/timen		70		70		70		40			70			70			
Løber		Mr.-Fp. søn- og h. og hv. efter søn- og h. Fp.-Vg. daglig		Hverdage		Daglig		Hverdage			Hverdage			Søn- og helligdage			
Se anmærkning								1									

Anm. 1. Tog 340 er ikke optaget i opslagskøreplanen.

telsen af skinnebuser havde man på MFVJ ikke interesse i at forny M 1s motor.

På HFHJ foretog man nu en større ombygning. Man købte en 180 hk Frichs motor, monterede den på M 5s motorbogie og indsatte den i M 1 (dens vognkasse var nemlig længere end M 5s), den blev nu kaldt M 7. M 5s vognkasse beholdt sin løbehjulsbogie og i stedet for motorbogien fik den nu M 2s motorbogie og blev til personvogn C 5 - og man havde nu et to-vogns tog af ensartet udseende. Men man havde glemt at tage misteltenen i ed: den gamle transmission havde man af sparsommelighedshensyn bibeholdt, den var til dels slidt og dertil for svag til den ny motor!

Også på HFHJ gik man mere og mere over til skinnebustog, og i 1950erne udskiftedes M 7s

motorbogie med løbehjulsbogien fra M 1 (den havde stået som reserve hos HFHJ), nu blev M 7 til C 7 og samtidig fik både C 5 og C 7 en ansigtsløftning af det indre og senere endnu fik begge vogne bogier fra udrangerede DSB ML-vogne.

Vognene hensattes sidst i 1960erne og blev udrangeret i 1972.

Al denne ombytning og ombygning har jeg for flere år siden pillet ud af årsberetningerne, ikke sådan at forstå, at det var direkte nævnt; man måtte læse mellem linierne og slutte sig til resten. Derfor har jeg holdt mine hypoteser for mig selv - men da jeg nu forleden fik det bekræftet af min gode ven Alkjær synes jeg ikke at der er grund til at fortie det længere - selv om det jo er MFVJ og ikke HFHJ vi egentlig

Viborg - Mariager

5. oktober 1952

km fra Vg.		49			51			53			341			55		
		An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog
0	Viborg (Vg).....	—	—		—	755		—	1145		—	1310	—	1445		
4,2	Søgaard (Sog)..... T	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
5,5	Bruunshaab (Bh) T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
8,7	Tapdrup (Ta)..... T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
10,8	Hauggaard (Hg) T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
12,8	Løvskaivejen (Lø) T	—	—		—	—		x	x		S	S	x	x		
15,4	Vejrumbro (Vj).....▲	—	—		814	815		1204	1205	840	1384	1347	54	1505	1506	
15,5	Viskum (Vm)..... T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
18,4	Velds (Ve)..... T	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
20,0	Ørum (Ør).....▲	—	—		826	827		1216	1217		1404	1412		1519	1520	
21,8	Hulbæk (Hu)..... T	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
23,7	Møllerup (Mø) T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
25,5	Kvorning (Kv) T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
28,6	Hammershøj (Hm).....▲	—	—		841	842		1231	1232		1430	1440		1534	1535	
30,0	Højgaard (Hø)..... T	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
31,5	Læsten (Læ)..... T×S	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
33,9	Sønderbæk (Sø).....▲	—	—		851	852		1241	1242		1453	1458		1545	1546	
34,9	Rejstrupgaard (Re) T	—	—		x	x		x	x		S	S	x	x		
38,7	Faarup (Fp).....	—	649	48	900	922	52	1250	1302	54	1504	1525		1555	1608	56
41,8	Handest (Ha).....▲	653	654		926	927	840	1306	1307		1530	1532		1612	1613	
44,4	Glenstrup (Gl)..... T	x	x		x	x		x	x		S	S	x	x		
46,9	V. Tørslev (Tø).....▲	701	702		934	935		1314	1315		1541	1543		1620	1621	
49,1	Broløs (Bø)..... T	x	x		x	x		x	x		S	S	x	x		
50,4	True (Tr).....▲	707	708		941	942		1321	1322		1548	1550		1627	1628	
53,0	Fjeldsted (Fj)..... T	x	x		x	x		x	x		S	S	x	x		
58,4	Mariager (Mr).....	719	—		953	—		1333	—	56	1605	—		1630	—	
Toget er:		Motortog			Motortog			Motortog			Personførende godstog			Motortog		
Maksimalkørehastighed km/timen		70			70			70			40			70		
Løber		Hverdage			Daglig			Daglig			Hverdage			Hverdage		
Se anmærkning											1					

Anm. 1. Tog 341 er ikke optaget i opslagskøreplanen.

10. Togenes ventetider m. m.

Når det må antages, at et forsinket tog vil ankomme til overgangsstation (Fp. eller Vg.) efter den planmæssige afgangstid for et tilsluttende tog, skal togføreren (motorvognsføreren) for det forsinkede tog i passende tid forinden tilslutningstogets afgangstid fra overgangsstationen telefonisk meddele denne og Mariager station.

1. Forsinkelsens størrelse,
2. om der er rejsende til tilslutningstoget og da
 - a. hvor mange rejsende
 - b. til hvilke stationer.

Da det ofte forekommer, at rejsehjemlerne ikke udviser, hvorhen de rejsende agter sig, vil det være nødvendigt ved forespørgsel hos de rejsende at sikre sig, hvorvidt disse ønsker viderebefordring med det pågældende tilslutningstog.

Det er af stor betydning, at togførerne uopfordret afgiver denne melding og så tidligt, at den kan foreligge på overgangsstationerne senest ca. 10 minutter før tilslutningstogenes afgangstid, således at stationen i betimelig tid kan træffe afgørelse om afventning.

For at optage tilslutning (rejsende og post) fra fremmede baners tog venter Mariagerbanens tog indtil 10 minutter. Såfremt det skønnes, at denne ventetid ikke er tilstrækkelig, må overgangsstationerne ved henvendelse til Mariager station indhente nærmere forholdsordre.



Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger

Vejledning i tjenestekøreplanens brug m. m.

Døgnet 24 timer er betegnet ved tallene 0-24 regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24,00 som ankomsttid, men 0,00 som afgangtid. Tiderne i døgnet's første time betegnes 0,01-0,59.

1. Trinbrætter og sidespor er betegnet med T henholdsvis S.

Med hensyn til stationernes sikkerhedsmæssige betydning som togfølgestationer (sikkerhedsreglementet § 1) gælder følgende:

Er der ved stationens navn ikke angivet noget særligt tegn, er stationen togfølgestation til alle tog.

Tegnet ▲ ved en stations navn angiver, at stationen i hele døgnet eller dele af dette ikke er togfølgestation, eller er ubetjent (sikkerhedsreglementet § 1311) og i denne tid betragtes som holdested.

Trinbrætter og sidespor betragtes som holdsteder.

2. Ubetjente stationer. (Sikkerhedsreglementet § 1311.)

Ubetjente stationer (holdsteder), som paa søn- og helligdage og til visse tog dage holdes aabne af hensyn til postbetjening, fungerer som holdsteder med billetvalg og andre forretninger jernbanen vedrørende.

Angaaende ubetjente stationer se tjenestekøreplanen.

3. Togenes standsning og gennemkørsel. (Sikkerhedsregl. § 32.)

Togene skal standse ved de stationer, hvor der er anført baade ankomst- og afgangtid. Ved stationer, for hvilke der i stedet for ankomsttid er anført x eller s, skal togene standse efter behov, jfr. sikkerhedsreglementet § 32².

4. Største tilladte hastighed. (Sikkerhedsreglementet § 23)

Den største tilladte hastighed paa banen er 70 km. i timen, dog med *fast hastighedsnedsættelse* over følgende strækninger:

- Fra km 1,9 på Mariager-Faarup banen til indkørselssignal Mariager station og omvendt 30 km i tm.
- Overkørslen i Mariager-Faarup banens km 16,8 for Hobro-Randers landevej 45 - -
- Fra 400 m før til 300 m bag stationsmærket ved indkørsel til Ørum station fra vest 20 - -
- Overkørslen Viborg Faarup-banens km 26,2 for Randers landevej ved Vejrumbro station 45 - -
- Overkørslerne i Viborg-Faarup banens km 31,1 og 31,2 for bivejene Tapdrup-Bruunshaab og Skovsgaard-Vibæk 45 - -

Bremsetavle for vakuum- og skrubremsede tog.

Naar den største tilladte hastighed i timen er:

	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km
Mariager	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	X
True	1/12	1/10	1/8	1/7	3/10	1/4	2/5	3/5
V. Tørslev	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/4
Handest	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Faarup	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Sønderbæk	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Læsten	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Hammershøj	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Kvorning	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Møllerup	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Ørum	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Viskum	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Vejrumbro	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Tapdrup	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Bruunshaab	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Viborg	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5

Viborg	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	X
Bruunshaab	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Tapdrup	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Vejrumbro	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Viskum	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Ørum	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Møllerup	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Kvorning	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	3/5
Hammershøj	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Læsten	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Sønderbæk	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Faarup	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
Handest	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
V. Tørslev	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/2
True	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5
Mariager	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	3/5

Bremsetavlen gælder ikke for tog, der fremføres af enmandsbetjente damplokomotiver.

Bremsetallene i de med X mærkede kolonner gælder kun for tog med automatisk virkende gennemgående bremse.

9. Nye togkrydsninger, togoverhalinger og togpasseringer og forlægninger af sådanne. (Sikkerhedsreglementet §§ 38, 39 og 40).

Mariager station bemyndiges til at fastsætte forlægninger m. m. for alle tog på banen.

Bremsetavle for tog af bremsegruppe G,

d. v. s. g-bremsede tog.

	Faldtal	Med største tilladte hastighed km/t.													
		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	
		er bremseprocenten													
Mariager	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
True	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	32	39		
V. Tørslev	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
Handest	7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	40	
Faarup	7 ²⁾	12	12	12	12	12	13	15	18	22	27	33	40		
Sønderbæk	0 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	11	14	18	23	29		
Læsten	10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38	46	
Hammershøj	7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	40	
Kvorning	10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38	45	
Møllerup	2 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	10	13	16	21	28	32	
Ørum	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
Viskum	12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42	50	
Vejrumbro	4	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	29	35		
Tapdrup	4	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	29	35		
Bruunshaab	10 ²⁾	12	12	12	12	13	15	18	21	26	31	38	45		
Viborg															

Viborg	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
Bruunshaab	9	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38	45	
Tapdrup	5	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30	37		
Vejrumbro	0 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	11	14	18	23	29		
Viskum	3 ²⁾	12	12	12	12	12	12	12	14	18	22	27	34		
Ørum	12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42	50	
Møllerup	0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	29	
Kvorning	8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	35	42	
Hammershøj	2	6	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	32
Læsten	12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42	50	
Sønderbæk	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
Faarup	2	6	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	32
Handest	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
V. Tørslev	3	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27	34		
True	14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	
Mariager															

1) Bremseprocenten skal dog mindst være 10.

2) " " " " " 12.

Bremsetavlen gælder ikke for tog, der fremføres af enmands-
betjente damplokomotiver.

- f. Overkørslen i Viborg-Faarup banens km 32,3 for
bivejen Tapdrup-Bruunshaab 45 km i tm.
- g. Overkørslen i Viborg-Faarup banens km 33,2 for
bivejen, Bruunshaab-Randrup bro 45 - - -
- h. Overkørslen i Viborg-Faarup banens km 37,2 for
Lyngvej 45 - - -
- i. Mellem stationsmærkerne på Sønderbæk, Læsten,
Hammershøj, Kvorning stationer og trinbrætter
samt Ørum station ved indkørsel fra øst 45 - - -
- j. Mellem stationsmærkerne på Vislum og Bruuns-
haab trinbrætter 25 - - -

Signal nr. 41b med bogstavet L under hastighedsangivelsen angiver
at den nedsatte hastighed skal vedvare fra signalet indtil vejen
med lyssignalet er passeret. Signalet er opstillet kort før tænde-
stedet for lyssignalet til højre for kørselsretningen.

5. Farlige stationer (Sikkerhedsreglementet § 28)
er betegnet ved understregning af stationsnavnet.

6. Togenes sporbenyttelse paa stationerne. (Sikkerhedsregle-
mentet § 30)

- a. Sporene paa stationerne er betegnet spor I, II, III o. s. v.
efter den orden, hvori de ligger fra hovedbygningen.
- b. Uden for krydsning (overhaling) kører togene paa spor I,
naar der ikke udtrykkelig er anført andet i tjenestekøreplanen,
- c. Naar forholdene nødvendiggør forandring i den fastsatte
sporbenyttelse, skal stationen foranledige, at det paagældende
tog underrettes som angivet i sikkerhedsreglementet § 30¹⁾.
- d. Lavrigt gælder som almindelig krydsnings- (overhalings-)
regel, at togene krydser (overhaler) til højre.

7. Togenes belastning.

Det antal vognladninger, som lokomotiverne og motorvognene
(eksklusiv disses egenvægt) kan fremføre i togene, festsættes
saaledes:

Banestærkninger:	Loko 5	Loko 6	Loko 7	Loko 8	9	M 3	M 4
Mr.—Tr.	18	20	22	12	9		9
Tr.—Ha.	19	21	23	13	10		10
Ha.—Fp.	30	33	35	20	15		15
Fp.—Læ.	21	23	25	14	10		10
Læ.—Vg.	24	28	30	16	12		12
Vg.—Vj.	30	33	35	20	15		15
Vj.—Ør.	18	20	22	12	9		9
Ør.—Læ.	24	26	28	16	12		12
Læ.—Fp.	Ubegrænset		30	20	15		20
Fp.—Ha.	30	33	35	20	15		15
Ha.—Tr.	19	21	23	13	10		10
Tr.—Mr.	18	20	22	12	9		9

Naar mindre end $\frac{2}{3}$ af vognantallet er læssede vogne inkl. person- og rejsegodsvogne eller forholdene løvrigt er ugunstige (stærk blæst, fedtet føre) reduceres de anførte belastninger med 10 0/0.
 Naar der medgives et tog forspandsmaskine, forøges trækkekraften kun med $\frac{3}{4}$ af den for forspandsmaskinen anførte trækkeevne.

3. Togenes størrelse samt bremses. (Sikkerhedsreglementet §§ 16 og 17).

Herom henvises til bestemmelserne i den udelte „vejledning til brug ved beregning af togenes størrelse, togvægt, bremssevægt, bremseprocent og bremsetal“, samt til tabel og bremsetavler i nedenstaaende bilag til nævnte vejledning, der skal medfølge tjenestekøreplanen.

Oplysninger vedrørende togsammensætning, fremmede baners køretøjer og lignende kan i tvivlstilfælde faas ved henvendelse til Mariager station.

Bilag til ovennævnte vejledning.

Tabel over de for motorlokomotiver, motorvogne, personvogne samt post- og rejsegodsvogne ansatte vægte samt de for trykluffbremsen gældende bremssevægte.

En vogn er forsynet med trykluffbremse, saafremt der er angivet bremssevægt, og trykluffbremsen kan benyttes som G-bremse, P-bremse eller S-bremse, saafremt der er anført bremssevægt i paagældende rubrik. Er bremssevægten anført i parentes, angiver det, at kun nogle vogne indenfor det paagældende litra er forsynet med trykluffbremse, henholdsvis at kun nogle af vognenes trykluffbremses kan omstilles til paagældende bremseart.

Antal aksler bremse- ubremse-	Litra	Ansats vogn- vægt i tons	Bremsevægt i tons		
			G	P	S
Motorlokomotiver					
4	M 4	43	29	29	—
Motorvogne					
4	M 3	41	30	30	—
Personvogne					
2	A 1—3	18	14	14	—
2	A 4—5	17	14	14	—
2	B 10	17	12	12	—
2	C 15	17	12	12	—
Post- og rejsegodsvogn					
2	D 1	16	13	13	—

Bremsetavle for tog af bremsegruppe M,
 d. v. s. s-bremsede tog og p-bremsede tog, der fremføres af motorlokomotiv eller motorvogn:

Faldtal	Med største tilladte hastighed km/t.														
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75		
	er bremseprocenten														
Mariager	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
True	6	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30	35	
V. Tørslev	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
Handest	7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	
Faarup	7 ²⁾	12	12	12	12	13	15	17	20	24	28	32	36	40	
Sønderbæk	0 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	10	13	16	19	23	28	
Læsten	10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	
Hammershøj	7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	
Kvornning	10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	
Mollerup	2 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	12	15	18	22	26	30	
Ørum	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
Viskum	12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	
Vejrumbro	4	6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33
Tapdrup	4	6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33
Brunshaab	10 ²⁾	12	12	12	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	
Viborg															

Viborg	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
Brunshaab	9	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	
Tapdrup	5	6	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29	34	
Vejrumbro	0 ¹⁾	10	10	10	10	10	10	10	10	13	16	19	23	28	
Viskum	3 ²⁾	12	12	12	12	12	12	12	13	16	19	23	27	31	
Ørum	12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	
Mollerup	0	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23	28	33	
Kvornning	8	6	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33	38	
Hammershøj	2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	
Læsten	12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	
Sønderbæk	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
Faarup	2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	
Handest	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
V. Tørslev	3	6	6	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27	31
True	14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	
Mariager															

1) Bremseprocenten skal dog mindst være 10.

2) " " " " " " " " 12.

skulle tale om. Hos HFHJ blev motorbogien til rangertraktor T3, den fik senere en 150 hk Leyland motor.

Alkjær oplyser iøvrigt, at dele af bundrammen fra MFVJ M 2 efter krigen blev benyttet ved bygningen af HPs personvogn CL 30, det var i 1948.

I 1930/31 anskaffede MFVJ 2 motorkøretøjer: En 2-akslet benzinelektrisk vogn, M 3, og et diesel elektrisk loko M 4. Det var meningen hermed at nedbringe dampkørslen til et minimum: persontogene krævede 2 motorvogne, M 1-2-3 hvoraf en var i reserve, og M 4 skulle køre godstogene. Men det kom jo til at gå helt

anderledes, idet M 2 som nævnt brændte den 1. januar 1932 - og det samme skete med M 3 den 23. marts 1932!

M 3: En lille 2-akslet vogn, bygget af Scandia. Vognens udseende var som SFJ CM 86 (= DSB FDP 4812) med lukkede endegavle uden endedøre, tilspidsede (som på DSB CM), 2 førerum, rejsegodsrum i motorenden, 40 siddepladser samt toilet. Der var to benzinmotorer anbragt side om side i motorkassen, de trak hver sin generator, som var ophængt inden for vognrammen forskudt for hinanden i længderetningen. Banemotoren trak på bagakslen.

Viborg-Mariager 5. oktober 1952

km fra Vg.		75			77			57			79			59		
		An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog	An.	Af.	x tog
0	Viborg (Vg).....	—	1455		—	1745		—	1745	—	2020	78	—	2050	58	
4,2	Søgaard (Søg)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
5,5	Bruunshaab (Bh)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
8,7	Tapdrup (Ta)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
10,8	Hauggaard (Hg)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
12,8	Løvskalvejen (Lø)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
13,4	Vejrumbro (Vj)..... ▲	1514	1515		1805	1806		1805	1806	2039	2040		2109	2110		
15,3	Viskum (Vm)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
18,4	Velds (Ve)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
20,0	Ørum (Ør)..... ▲	1526	1527		1818	1819		1818	1819	2051	2052		2121	2122		
21,8	Hulbæk (Hu)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
23,7	Møllerup (Mø)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
25,3	Kvorning (Kv)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
28,6	Hammershøj (Hm)..... ▲	1541	1542		1833	1834		1833	1834	2106	2107		2136	2137		
30,0	Højgaard (Hø)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
31,3	Læsten (Læ)..... T×S	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
33,9	Sønderbæk (Sø)..... ▲	1551	1552		1843	1844		1843	1844	2116	2117		2146	2147		
34,9	Rejstrupgaard (Re)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
38,7	Faarup (Fp).....	1600	1608	76	1852	1910	78	1852	1935	58	2125	2131	80	2155	2157	
41,8	Handest (Ha)..... ▲	1612	1613		1914	1915		1939	1940	2135	2136		2201	2202		
44,4	Glenstrup (Gl)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
46,9	V. Tørslev (Tø)..... ▲	1620	1621		1922	1923		1947	1948	2143	2144		2209	2210		
49,1	Broløv (Bø)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
50,4	True (Tr)..... ▲	1627	1628		1929	1930		1954	1955	2150	2151		2216	2217		
53,0	Fjelsted (Fj)..... T	x	x		x	x		x	x	x	x		x	x		
58,4	Mariager (Mr).....	1639	—		1941	—		2006	—	2202	—		2228	—		
Toget er:		Motortog			Motortog			Motortog			Motortog			Motortog		
Maksimalkørehastighed km/timen		70			70			70			70			70		
Løber		Søn- og helligdage			Søn- og helligdage			Hverdage			Søn- og helligdage			Hverdage		
Se anmærkning																

Man har set opgørelse af hk til 2 x 100 - men det lyder urimeligt, at så lille en vogn skulle have haft 200 hk til rådighed - det er nok mere sandsynligt, at der tilsammen var 100 hk.

M 4: I 1931 leverede Scandia/Frichs et diesel-elektrisk loko-bygget af Scandia med trævognkasse og forsynet med Frichs motor. Det var meningen at M 4 fortrinsvis skulle anvendes i gods- og blandede tog. Under krigen kørte M 4 med en koksgasgenerator, hvad der naturligvis nedsatte ydeevnen en del.

Da MFVJ lukkede i 1966 blev M 4 afhændet til RHJ som DL 42, her blev den udrangeret i 1968 efter at have været ude for et alvorligt motorhavari. M 4 havde et mindre bagagerum.

M 3: I 1935 anskaffedes en ny M 3 (hvorfor kaldte man den dog ikke M 6, nummerrækken er jo uendelig, påstås det), leveret af Frichs med byggenummer 229. M 3 betegnes af banen som en lokovogn, idet vognen var forsynet med en passagerafdeling med plads til 20 rejsende samt et rejsegodsrum. Det var tanken at den skulle anvendes i lette godstog- eller i person-tog, hvor man så medførte en personvogn. Da banen lukkede var der tale om, at DJK skulle overtage den, idet den ganske givet var et kuriosum, men det blev ikke til noget. Den købttes i 1968 af et ophugningsfirma, der brugte den til opbrydning af sporet mellem Fårup og Viborg, og derefter på HOJ til samme job.

Viborg-Mariager 5. oktober 1952 Faarup-Randers

km fra Vg.		S1		
		An.	Af.	x tog
0	Viborg (Vg)	—	2305	80
4,2	Søgaard (Søg)	T	x	
5,3	Bruunshaab (Bh)	T×S	x	
8,7	Tapdrup (Ta)	T×S	x	
10,8	Hauggaard (Hg)	T×S	x	
12,8	Løvskalvejen (Lø)	T	x	
13,4	Vejrumbro (Vj)	▲	2321	2322
15,3*	Viskum (Vm)	T×S	x	
18,4	Velds (Ve)	T	x	
20,0	Ørum (Ør)	▲	2332	2388
21,8	Hulbæk (Hu)	T	x	
23,7	Møllerup (Mø)	T×S	x	
25,3	Kvorning (Kv)	T×S	x	
28,6	Hammershøj (Hm)	▲	2346	2347
30,0	Højgaard (Hø)	T	x	
31,3	Læsten (Læ)	T×S	x	
33,9	Sønderbæk (Sø)	▲	2356	2357
34,9	Rejstrupgaard (Re)	T	x	
38,7	Faarup (Fp)		005	010
41,8	Handest (Ha)	▲	014	015
44,4	Glenstrup (Gl)	T	x	
46,9	V. Tørslev (Tø)	▲	022	028
49,1	Broløs (Bø)	T	x	
50,4	True (Tr)	▲	029	030
53,0	Fjelsted (Fj)	T	x	
58,4	<u>Mariager</u> (Mr)		041	—
Toget er:		Motortog		
Maksimalkørehastighed km/timen		70		
Løber		Søn- og helligdage		
Se anmærkning				

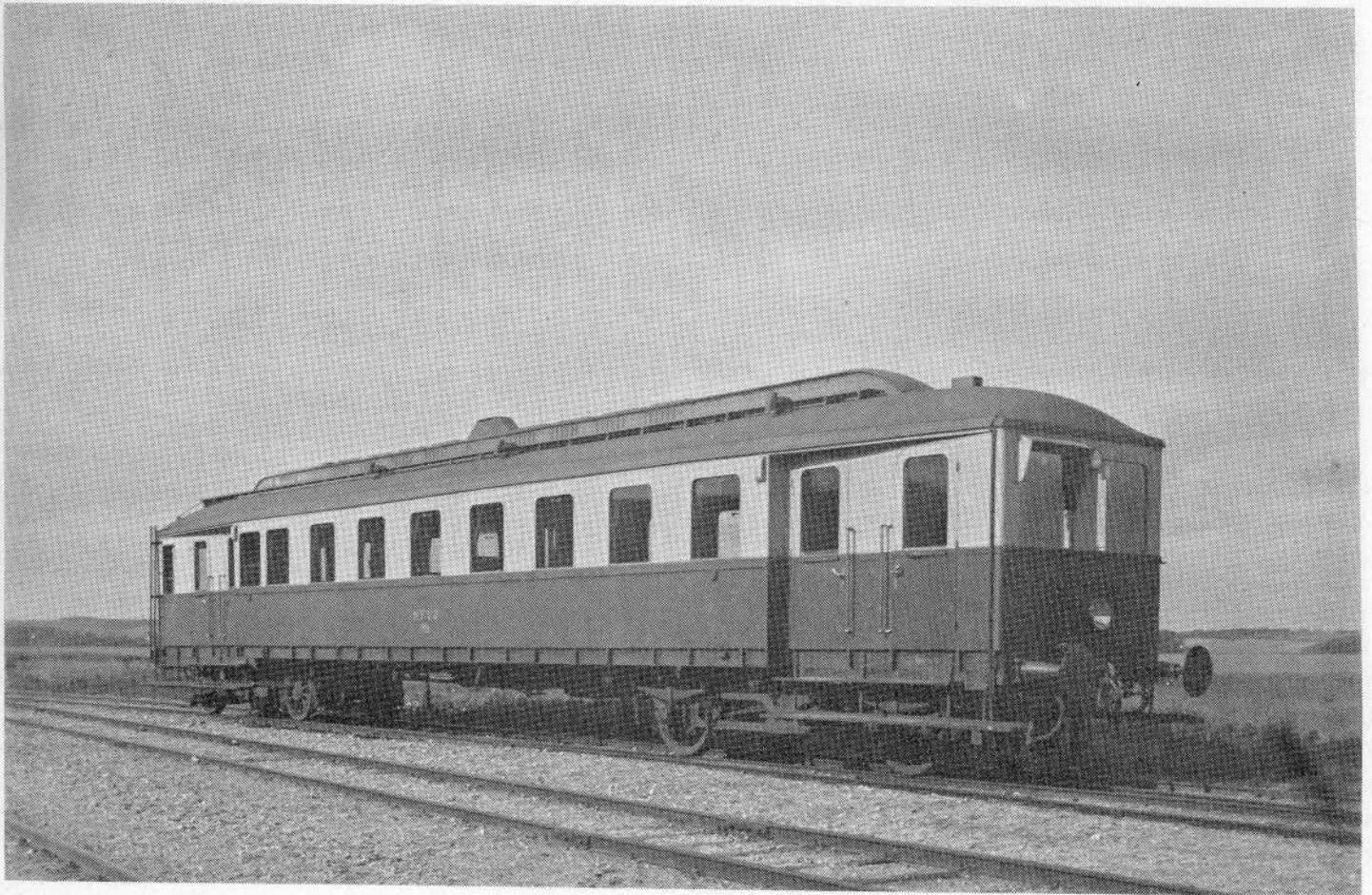
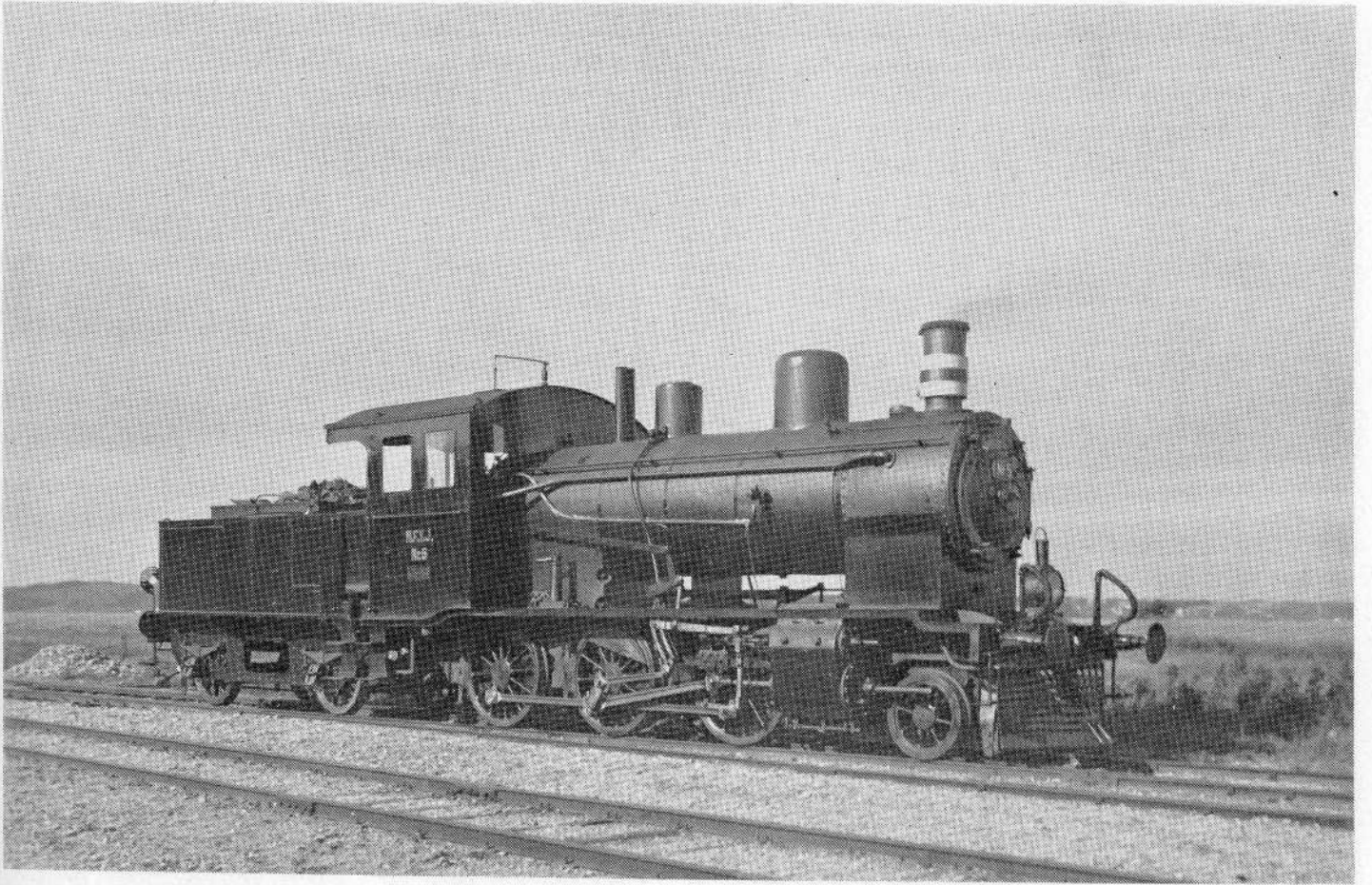
km fra Fp.		154			156		
		An.	Af.	x Tog	An.	Af.	x Tog
0	Faarup (Fp)	1153	1208		1427	1437	
4,4	Kovsted T (Kot)	—	1208		—	1443	
6,6	Bjerregrav (Bv)	1210 ^{1/2}	1211		1445 ^{1/2}	1446	
14,7	Randers (Rd)	1220	—		1454	—	
Toget er:		Motortog			Motortog		
Maksimalkørehastighed km/timen		70			70		
Løber		Hverdage			Hverdage		
Se anmærkning		1			2		

Anm. 1. Tog 154 består af materiellet fra tog 54.
Anm. 2. Tog 156 består af materiellet fra tog 56.

Randers-Faarup

km fra Rd.		153			155		
		An.	Af.	x Tog	An.	Af.	x Tog
0	Randers (Rd)	—	1282		—	1588	
8,1	Bjerregrav (Bv)	1242	1242 ^{1/2}		1547	1547 ^{1/2}	
10,3	Kovsted T (Kot)	—	1248		—	1550	
14,7	Faarup (Fp)	1250	1302		1555	1608	
Toget er:		Motortog			Motortog		
Maksimalkørehastighed km/timen		70			70		
Løber		Hverdage			Hverdage		
Se anmærkning		5			4		

Anm. 3. Tog 153's materiel videreføres til Mariager tog 53.
Anm. 4. Tog 155's materiel videreføres til Mariager tog 55.



71. Mariager-Fårup-Viborg (privat) 27. september 1964

Kun 2. kl.			HVERDAGE						SØN- OG HLDG.						
			P50	P48	P52	P54	P56	P58	P60	P62	P70	P72	P74	P76	P78
Enk	Mariager	af	6.40	8.45	12.15	14.20	18.29	20.20	7.22	9.55	12.23	16.07	18.29	20.45	
1.25	Fjelsted	af	6.51	8.57	12.25	14.30	18.41	20.31	7.34	10.07	12.35	16.19	18.41	20.57	
1.75	Brødøs	af	6.57	9.03	12.31	14.37	18.47	20.37	7.40	10.13	12.41	16.25	18.47	21.03	
2.50	Vester-Tørslev	af	7.03	9.10	12.38	14.44	18.54	20.43	7.47	10.20	12.48	16.32	18.54	21.10	
3.00	Glenstrup	af	7.08	9.15	12.43	14.49	18.59	20.48	7.52	10.25	12.53	16.37	18.59	21.15	
	Handest	af													
	Fårup 54	an	9.42	11.55	15.50	18.04	20.04	22.12	9.32	11.55	14.45	18.18	20.16	23.05	
	Alborg 54	an	7.28	9.39	13.20	15.47	19.23	21.19	8.14	12.08	13.20	19.23	21.31		
	Randers 54	an	18.00	20.05	21.55	23.32	25.00	26.19	18.00	20.05	21.55	23.32	25.00	26.19	
	Kabenh. H. o. Kalundb. 54	af	172.50	16.54	21.55	23.32	25.00	26.19	16.54	21.55	23.32	25.00	26.19	27.25	
	Kabenh. H. o. Fredericia 54	af	20.35	0.15	8.00	11.00	13.10	15.00	20.35	0.15	8.30	11.30	13.30	15.30	
	Kabenh. H. o. Fredericia 54	af	22.15	0.35	8.15	11.15	13.25	15.15	8.02	10.10	11.20	16.35	18.50	21.25	
	Randers 54	af	5.45	8.36	11.20	14.20	19.04	20.48	6.55	8.05	10.44	14.29	17.50	20.21	
	Alborg 54	af		8.05	11.45	17.38									
	Fårup	af	6.10	9.30	12.45	14.50	19.20	20.48	8.20	10.30	12.54	16.53	19.15	21.43	
	Rejstrupgård	af													
3.75	Sønderbæk	af	6.18	9.39	12.52	14.57	19.27	20.48	8.27	10.37	13.01	17.00	19.22	21.50	
3.75	Læsten	af													
4.00	Højgård	af													
4.50	Hammershøj	af	6.28	9.50	13.01	15.07	16.55	19.36	8.36	10.46	13.10	17.09	19.31	21.59	
4.75	Møllerup	af													
5.00	Hulbæk	af													
5.00	Ørum	af	6.43	10.06	13.15	15.21	17.09	19.50	8.50	11.00	13.24	17.23	19.45	22.13	
5.50	Velds	af													
5.50	Viskum	af													
5.50	Vejrumbro	af	6.54	10.18	13.26	15.31	17.20	20.01	9.01	11.11	13.35	17.34	19.56	22.24	
5.75	Løvskaervej	af													
5.75	Hauggård	af													
5.75	Tapdrup	af													
6.00	Brunshåb	af													
6.00	Søgarde	af													
6.00	Viborg 74 86	an	7.15	10.40	13.45	15.50	17.37	20.20	9.20	11.30	13.54	17.53	20.15	22.43	

a Dag før s- og hldg. undt. 24/12 og 31/12 21.15.
 b Ikke 24/12.
 c Kun nat eft. Sæ samt nat eft. 19/4.

d Nat eft. 25/12, 26/12, 1/1, 15/4, 16/4, 18/4, 14/5 og 27/5 7.23.
 e Kun nat eft. Sæ samt nat eft. 23/12 og 19/4.

f S- og hldg. 21.05.
 g Kun nat eft. 14/4, 18/4 og 13/5.
 h Ikke nat eft. Lø og ikke nat eft. 24/12, 31/12 og 26/5.

71. Viborg-Fårup-Mariager (privat)

Kun 2. klasse			HVERDAGE						SØN- OG HLDG.								
			P49	P51	P51	P53	P55	P57	P59	P61	P69	P71	P73	P75	P77	P79	P81
0	Enk	Dobb	Viborg	af	7.45	11.33	14.20	16.08	17.50	20.40	9.30	11.53	14.20	17.58	20.40	23.10	
6	1.00	1.50	Brunshåb	af													
9	1.25	1.75	Tapdrup	af													
11	1.25	2.00	Hauggård	af													
			Løvskaervej	af													
14	1.75	2.50	Vejrumbro	af	8.03	11.53	14.40	16.26	18.10	20.57	9.47	12.10	14.40	18.15	20.57	23.27	
16	2.25	3.25	Viskum	af													
20	2.50	3.75	Ørum	af	8.14	12.06	14.52	16.37	18.22	21.08	9.57	12.21	14.52	18.26	21.08	23.38	
24	3.00	4.50	Møllerup	af													
26	3.25	5.00	Kvornino	af													
29	3.75	5.50	Hammershøj	af	8.28	12.22	15.07	16.50	18.37	21.22	10.10	12.35	15.07	18.40	21.22	23.52	
32	4.25	6.25	Højgård	af													
34	4.50	6.50	Sønderbæk	af	8.37	12.33	15.17	17.00	18.47	21.32	10.18	12.45	15.17	18.50	21.32	0.02	
39	4.75	7.00	Rejstrupgård	af													
			Fårup 54	an	8.45	12.44	15.25	17.08	18.55	21.40	10.25	12.53	15.25	18.58	21.40	0.10	
			Alborg 54	an	15.50	19.14	22.04	23.20	24.40	27.20	11.55	14.45	18.18	20.16	23.05		
			Randers 54	an	9.39	13.20	15.47	19.23	21.19	24.03	12.08	13.20	16.21	19.23	21.31	0.35	
			Kabenh. H. o. Kalundb. 54	af	18.00	20.05	21.55	23.32	25.00	26.19	20.05	21.55	23.32	25.00	26.19		
			Kabenh. H. o. Fredericia 54	af	16.54	21.55	23.32	25.00	26.19	27.25	21.55	23.32	25.00	26.19	27.25		
			Kabenh. H. o. Fredericia 54	af	20.35	0.15	8.30	11.30	13.30	15.30	20.35	0.15	8.30	11.30	13.30	15.30	15.10
			Kabenh. H. o. Kalundb. 54	af	22.15	0.35	8.15	11.15	13.15	15.15	8.02	10.10	11.20	13.17	15.50	18.00	18.00
			Randers 54	af	5.45	8.36	11.20	14.20	19.04	20.48	6.55	8.05	10.44	14.29	17.50	20.21	23.15
			Alborg 54	af	6.01	8.05	11.45	14.29	17.38	20.48	6.55	8.05	11.45	14.29	17.50	20.21	23.15
42	5.00	7.50	Fårup	af	7.15	9.29	13.12	16.14	19.20	21.42	8.20	10.30	13.06	15.26	19.15	21.45	0.25
47	5.50	8.25	Handest	af	7.20	9.34	13.17	16.19	19.24	21.46	8.24	10.34	13.10	15.30	19.19	21.49	0.30
			Glenstrup	af													
			Vester-Tørslev	af	7.28	9.42	13.25	16.27	19.32	21.52	8.32	10.42	13.18	15.38	19.27	21.57	0.36
			Brødøs	af													
51	5.75	8.50	True	af	7.35	9.49	13.33	16.34	19.39	21.58	8.39	10.49	13.25	15.45	19.34	22.04	0.42
59	6.00	9.00	Fielsted	af													
			Mariager	an	7.46	10.00	13.43	16.45	19.50	22.09	8.50	11.00	13.36	15.56	19.45	22.15	0.52

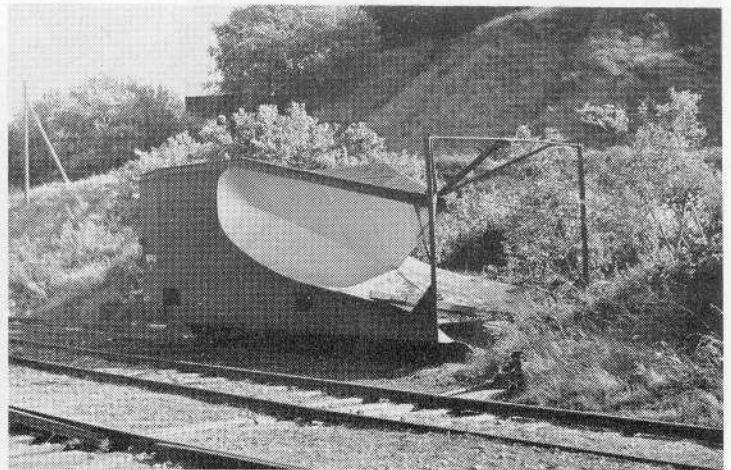
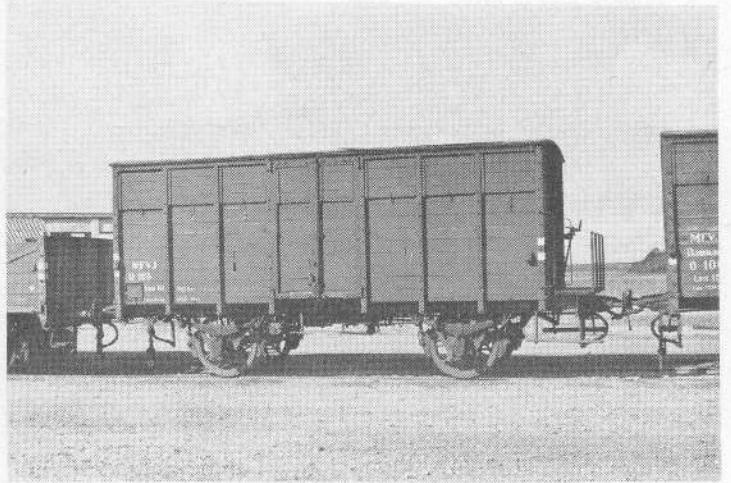
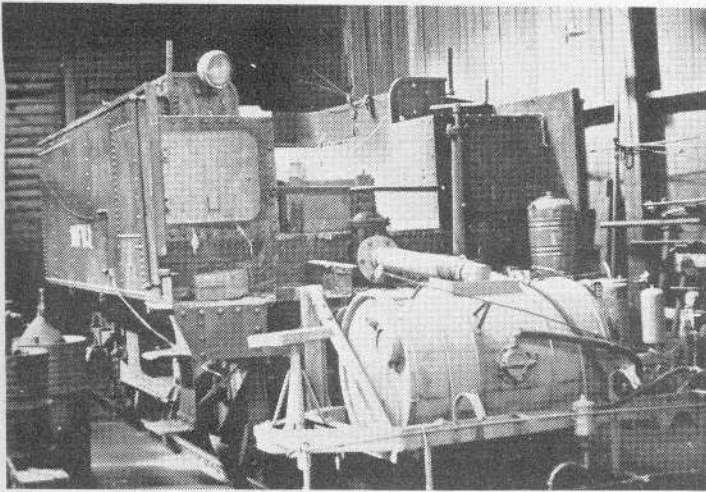
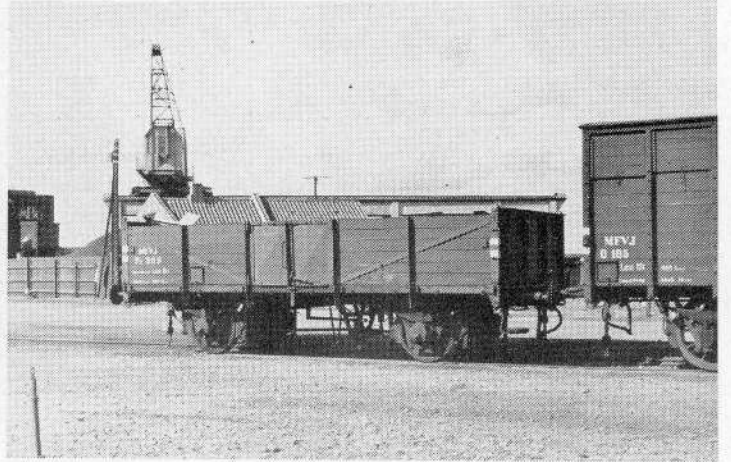
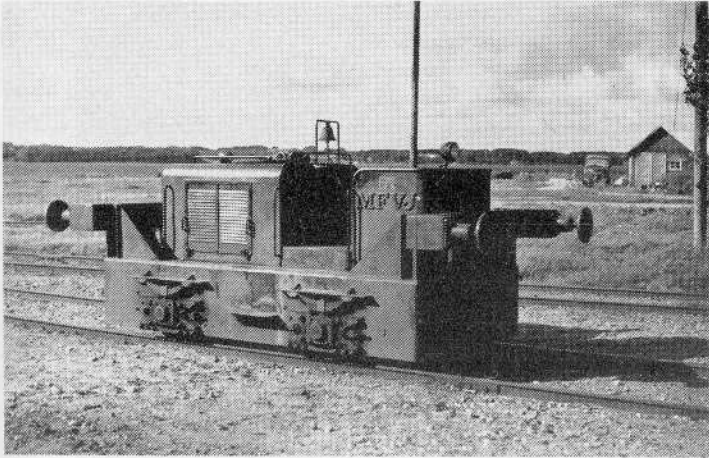
a Kun nat eft. Fr.
 b Ikke 24/12.
 c Dag før s- og hldg. undt. 24/12 og 31/12 21.15.

d Ikke nat eft. Lø og ikke nat eft. 24/12, 31/12 og 26/5.
 e Ikke nat eft. 25/12, 26/12, 1/1, 15/4, 16/4, 18/4, 14/5 og 27/5 7.23.
 f Kun nat eft. Sæ samt nat eft. 19/4.

g Kun nat eft. Sæ samt nat eft. 23/12 og 19/4.
 h Nat eft. 25/12, 26/12, 1/1, 15/4, 16/4, 18/4, 14/5 og 27/5 7.23.
 k Kun nat eft. 14/4, 18/4 og 13/5.
 n S- og hldg. 21.05.

M 5: Blev i 1962 indkøbt fra Horsens. Et dieselloko HV DL 101, bogielokotype, bygget af Frichs til flere privatbaner (ØSJS 2 stk., Horsens 3, RHJ 1). Da banen lukkede blev maskinen afhændet til Stålvalseværket i Frederiksværk - udrangeret ??

Foto side 77: fra venstre øverst til højre nederst: MFVJ, traktor i Mariager (21/8-64), ukrudtssprøjtevogn i remisen i Mariager (18/7-61), SP 11 i Mariager (21/8-64), PD 309 i Mariager (21/8-64), Q 105 i Mariager (21/8-64) og sneplow 1 i Mariager (21/8-64).



BEM. Kørslen ophører den 31. marts 1966.

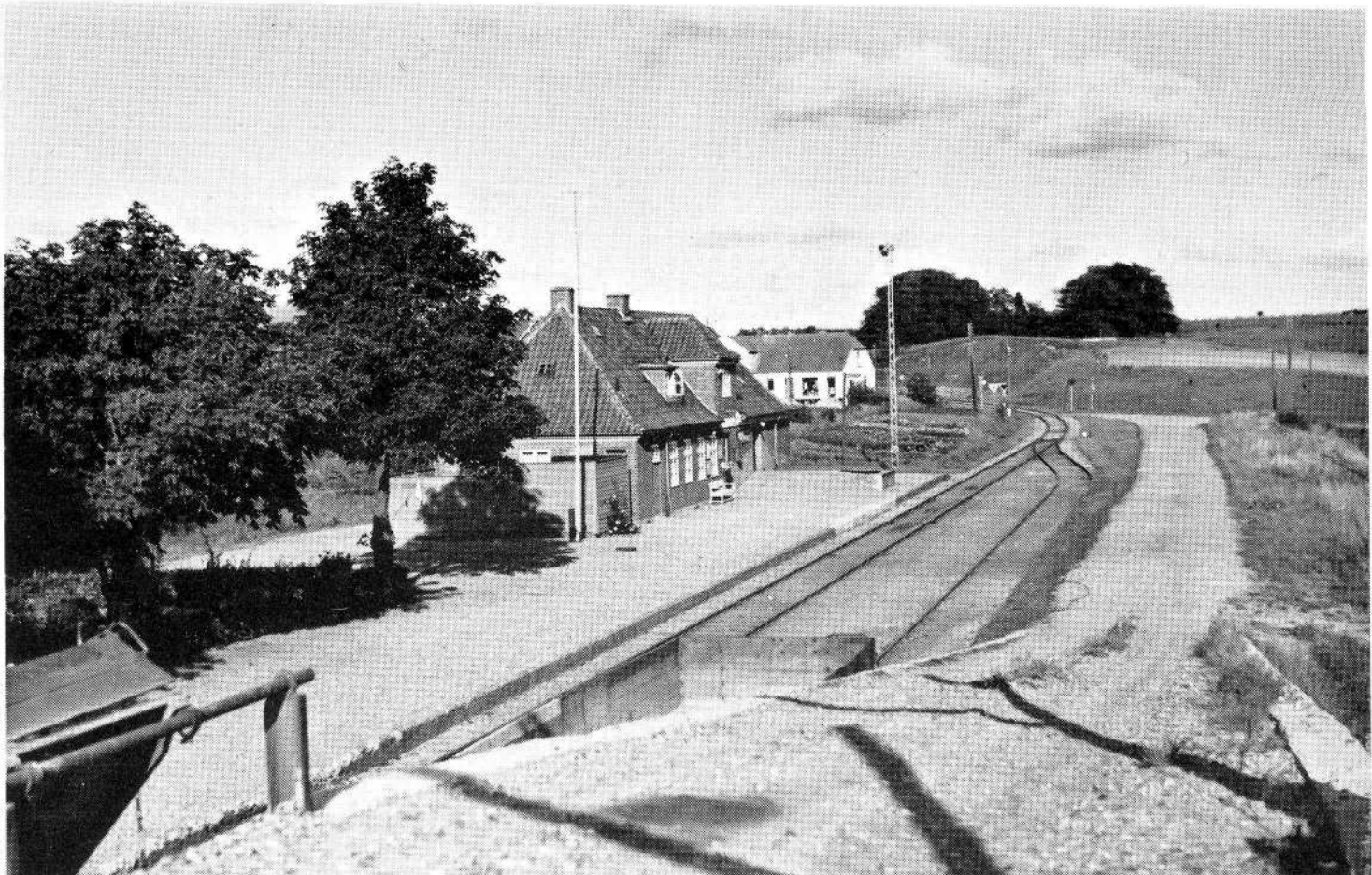
71. Mariager-Fårup og omvendt (privat)

Vinter 1965

km	Takst				HVERDAGE								SØN- OG HLDG.							
	Enk.	Dobb.			P 50 2	P 52 2	P 54 2	P 56 2	P 58 2	P 70 2	P 72 2	P 74 2	P 76 2							
—	—	—	Mariager	af	8.50	11.00	15.25	18.30	20.20	8.50	12.28	18.30	20.45							
8	1.25	2.00	Fjeldsted	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
—	—	—	True	af	9.01	11.11	15.36	18.41	20.31	9.01	12.39	18.41	20.56							
—	—	—	Brødløs	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
12	1.75	2.50	Vester-Tørslev	af	9.07	11.17	15.42	18.47	20.37	9.07	12.45	18.47	21.02							
—	—	—	Glenstrup	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
17	2.50	3.75	Handest	af	9.13	11.23	15.48	18.53	20.43	9.13	12.51	18.53	21.08							
20	3.00	4.50	Fårup 54	af	9.18	11.28	15.53	18.58	20.48	9.18	12.56	18.58	21.13							
—	—	—	Alborg 54	an	11.55	12.26	20.04	22.12	11.55	14.45	20.16	23.05								
—	—	—	Randers 54	an	9.40	13.18	16.21	19.23	21.19	9.40	13.18	19.28	21.29							
—	—	—	Københ. H. o. Kalundb. 54, 26	an	18.00	20.05	13.58	16.54	18.00	20.05	23.58	26.25								
—	—	—	Københ. H. o. Fredericia 54	an	16.54	18.32	17.22	16.54	18.32	21.13	23.05	26.25								
—	—	—	Københ. H. o. Fredericia 54	af	0.15	8.00	13.10	0.15	8.00	10.30	9.55	21.35								
—	—	—	Københ. H. o. Kalundb. 26, 54	af	e0.35	8.15	19.04	8.36	13.17	18.50	21.29	20.21								
—	—	—	Randers 54	af	8.36	11.20	14.20	8.08	11.45	17.50	20.21	20.21								
—	—	—	Alborg 54	af	8.08	14.29	17.38	8.08	11.45	17.50	20.21	20.21								
—	—	—			P 51 2	P 53 2	P 55 2	P 57 2	P 59 2	P 71 2	P 73 2	P 75 2	P 77 2							
8	0.75	1.25	Fårup	af	9.26	11.37	16.07	19.20	21.05	9.26	13.35	19.10	21.55							
—	—	—	Handest	af	9.30	11.42	16.12	19.25	21.10	9.30	13.40	19.15	22.00							
—	—	—	Glenstrup	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
8	1.75	2.50	Vester-Tørslev	af	9.35	11.48	16.18	19.31	21.16	9.35	13.46	19.21	22.06							
—	—	—	Brødløs	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
12	2.25	3.25	True	af	9.40	11.54	16.24	19.37	21.22	9.40	13.52	19.27	22.12							
—	—	—	Fjeldsted	af	×	×	×	×	×	×	×	×	×							
20	3.00	4.50	Mariager	an	9.50	12.05	16.35	19.48	21.33	9.50	14.03	19.38	22.23							

- a Ikke 24/12.
b Ikke nat eft. 24/12.
c Kun nat eft. Sø.
d Nat eft. 25/12 og 1/1 7.22.
e Kun nat eft. Sø samt nat eft. 23/12.
f Kun nat eft. 23/12.

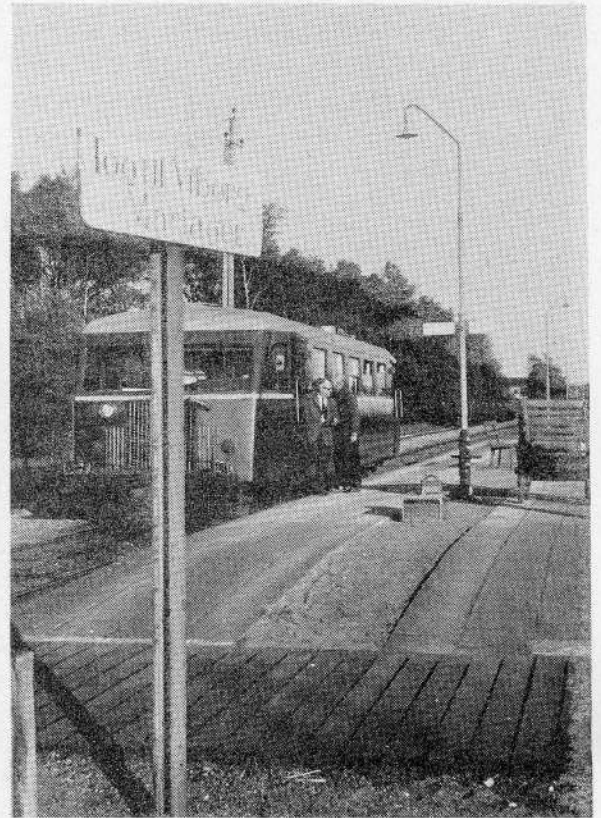
Foto herunder: True, set fra sydvest (21/8-64). På side 79 øverst: Vejrumbro, (13/8-65) og nederst Fjeldsted fra sydøst (21/8-64).







Næstsidste tog er ankommet til Viborg den 29. maj 1965 kl. 17.35 (SM 12).



Sidste tog er ankommet til Fårup den 29. maj 1965 (SM 12).

Viskum, "læskur" set fra vest, 13/8 1965.



Foto side 81: Brøløs (Brødløs) set fra sydvest, 21/8 1964.

SKINNEBUSMATERIEL

I 1947 anskaffedes SM 10-11 og SP 11, i 1952 SM 12 og SP 12. Med skinnebusdriften blev det muligt at fremskynde togenes hastighed, og den brogede flok af det øvrige motormateriel sås nu kun i nødstilfælde samt i gods- og blandede tog. Ved banens lukning gik SM 11 til AHB som SM 16, SM 12 til HHJ som SM 2 (var først udlejet), SP 12 til FFJ som SP 14. Ukendt skæbne (for forfatteren) for SM 10 og SP 11.

ØVRIGT MATERIEL:

Personvogne: Ved åbningen var der anskaffet 6 personvogne og i 1930/31 indkøbtes yderligere 2 vogne fra TKVJ.

A 1-3 havde 5 kupeer med 40 pladser, tara 15.700 kg og rullelejer.

A 4-6 havde 2 kupeer med 56 pladser, tara 15.800 kg og rullelejer.

B 11 havde 2 II kl. og 3 III kl. kupeer med henholdsvis 16 og 24 pladser, tara 14.000 kg og kom fra TKVJ.

C 16 havde 2 kupeer med 56 pladser, tara 13.400 kg og kom fra TKVJ.

A 1-3 og B 11 var sidegangsvogne, A 4-6 og C 16 var midtgangsvogne.

Alle havde akselafstand 7220 mm og længde over puffere 12.990 mm. Alle havde vacuumbremse og skruebremse samt nødbremse, A-vognene tillige trykluftbremse. Elektrisk lys, A 1 og 4 havde desuden dynamo. Varme: A-vogne egenvarme, B og C: dampvarme fra loko. Alle havde toilet.

I 1932 blev litreringen for B 11 ændret til B 10 og C 16 kom til at hedde C 15. I 1948 blev A 6 solgt til ETJ, i 1956 blev A 1 og C 15 solgt til VLTJ og A 2-3 og B 10 udrangeret og i 1958 blev A 4 udrangeret.

Post-og rejsegodsvogne:

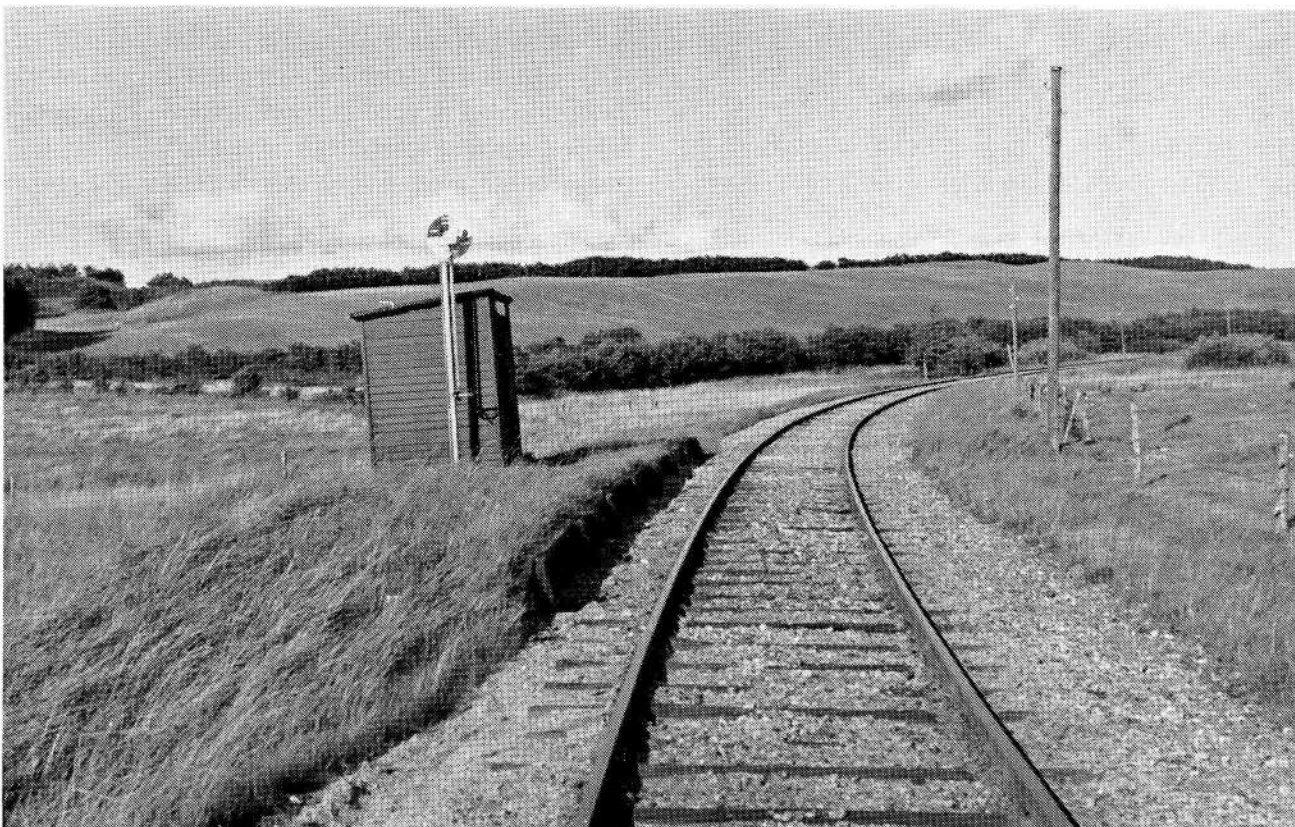
D 1-2, anskaffet i 1927. Tara 11.300 kg, akselafstand 6000 mm, l.o.p. 11.180 mm. Rullelejer, vacuum-, trykluft- og skruebremse, elektrisk belysning, dampvarme.

D 1 udrangeret i 1957, D 2 solgt til ETJ i 1957 - muligvis lidt før.

Godsvogne:

Anskaffelse:

1927: Lukket gods Q 115, 120, 125, 130 og 135. Lukket gods- og kreatur Q 101-104, 106-109, 111-112 og 105 og 110.



Åbne gods, lavsidede PB 201-205 (1932: 1101-1105).

Åbne gods, højsidede PD 305-314, 341-344 og 346-347.

Åbne højsidede K 240-241, 400-409 og 425-430.

1932: Åbne gods, højsidede PE 1411, 1417, 1418 1425 og 1439.

I 1934 ændres 110-112 til QHR med samme numre. Er nu hvidmalede, påskrift: "Maa ikke læsses med kreaturer". 110 er samtidig forsynet med vacuumledning og varmeledning. K 427 ændres til PD 348 (ombygget?). K- og PD-vogne med lasteevne 20.000 kg og bæreevne 21.000 kg ændres til hhv. 18.000 og 18.900 kg.

I 1940 solgtes 9 lukkede og 16 åbne vogne til DSB, heraf kendes følgende: Q 108-110, 112-115, 120, 125, 130 og 135.

I 1950'erne blev vognene forsynet med trykluftbremse eller -ledning.

Ved banens lukning erhvervede DJK PD 305 og samtidig fik Mariager 2 af Q-vognene, medens de øvrige blev ophugget hos Løgstrup i Randers.

Jeg har en fortegnelse over vognmateriellet pr. 1. januar 1958, givet mig af banen: Den siger, at man da havde følgende litra/nr. i drift:

M 3, M 4, SM 10, SM 11, SM 12.

A 4, SP 11 og SP 12.

Q 101-107 og 111.

PB 201 og 203-05.

PD 304-314 og 341-348.

K 401-404, 406-409, 426 og 430 samt

K 240 og 245.

Ja, det var nogle spredte træk fra MFVJs tid, tilbage er kun at nævne, at foruden det før-omtalte "kommunale godstog" køres der veterankørsel på banen, udført af DJKs jyske afdeling - dog kun på strækningen Handest-Mariager. Til denne kørsel anvendes forskellige privatbanekøretøjer:

Loko: HV 3, VLTJ 7, VLTJ 5.

Motor: APB M 1, FFJ M 1210 og RHJ M 4.

Skinnebus: ETJ SM 1 og AHJ SM 14.

Dertil nogle personvogne, som jeg beklageligvis ikke har rede på.

En Sporplan

Denne plan - i et rum på 3 x 4 m - er tiltænkt de "privatbane-fans", som kan lide de små tog på spinkle skinner.

Planen er lavet med lidt skelen til Gribskovbanen, denne deler sig som bekendt på midten og får derved 3 endestationer, som på planen er betegnet med A, D og E.

Stationen A, har i den ene ende stationsbygning og i den anden ende remise, værksted og pakhus. Over for stationen ligger der en fabrikk, som tænkes at skulle sende sine produkter med banen i lukkede godsvogne.

Station B er et trinbræt, og her kan man vælge sig et af de mange, som har været omtalt i serien "også en banegård". Lige før dette trinbræt er der et kort sidespor, hvor der hovedsagelig skulle læsses træ til savværket ved station D.

I skoven ligger så stationen C. Her deler banen sig til D og E og man kan bruge Kagerup station som forbillede, selv om denne stations remise og vandtårn ikke er vist på planen, da der ikke rigtig var plads hertil. Denne stations terræn havde jeg tænkt mig at skulle ligge ca. 4-5 cm over A og Ds niveau.

Endestationen D er en mellemstor stationsby og derfor også udstyret med en del spor, samt en remise med plads til en enkelt maskine. På den modsatte side af stationsterrænet ligger der et sidespor til et savværk.

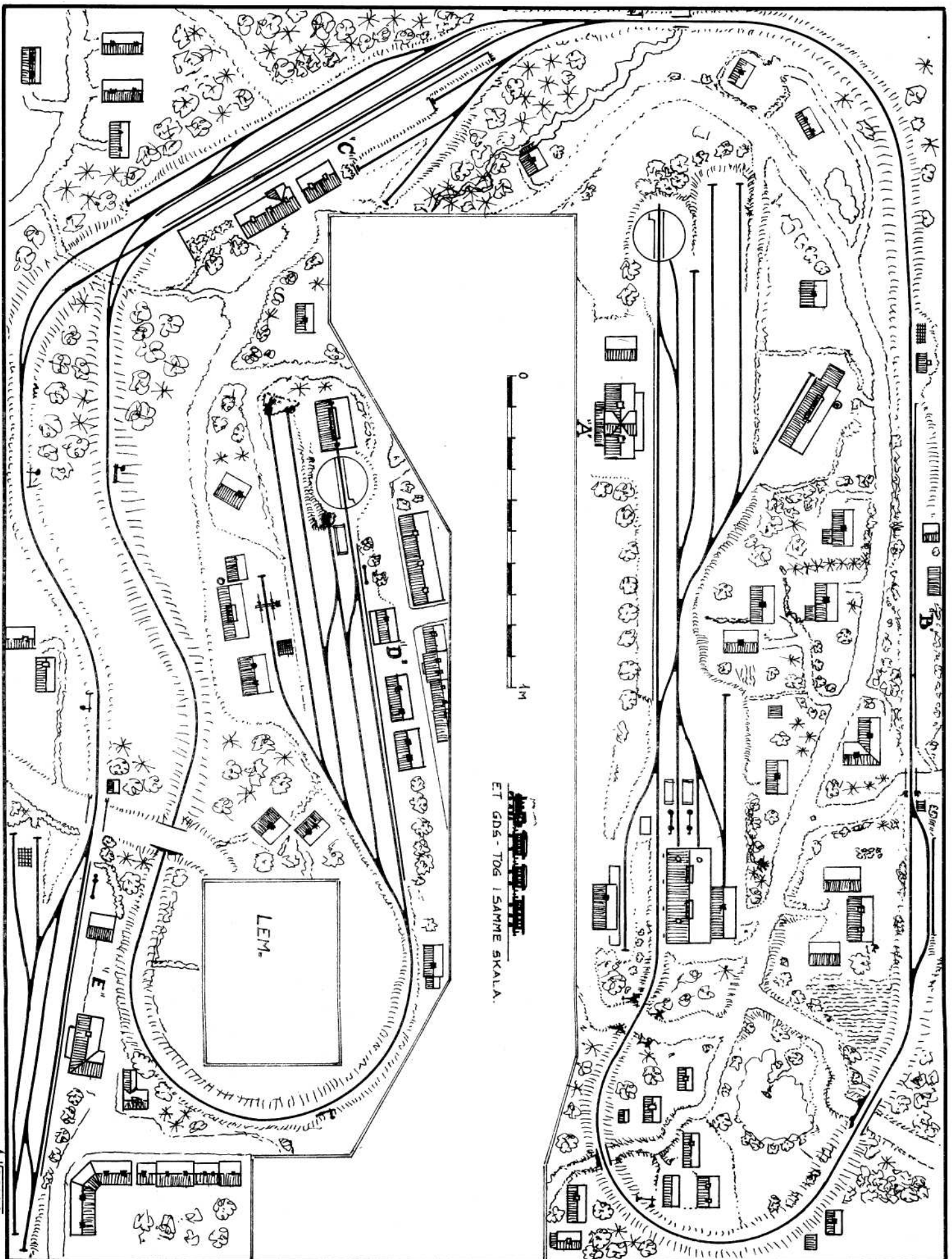
Endestationen E, er lagt over i det ene hjørne, og er kun udstyret med få spor. Her er ligesom på D stationsbygning og pakhus næsten ved siden af hinanden. Banens depot af sveller og grus er her og der går to korte sidespor hertil.

Endelig er der for at give et indtryk af forholdene, indtegnet et GDS-tog i samme skala som sporplanen iøvrigt.

GDS kører med dobbelt-tog til Kagerup hvor de deles til hhv. Gilleleje og Tisvildeleje, det samme er tænkt at skulle ske i planen.

Allan Hansen

A. Gregersen



ET GDS- TOG I SAMME SKALA.

A. Honsent
18.9.28

INDUSTRIBANEMATERIEL

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle, der har henvendt sig til mig, for de oplysninger, jeg har fået. Der var arbejdsmæssigt set meget stof, men ikke et eneste nummer. Indsamling af numre er for mig heller ikke et mål i sig selv. Lokodata er kun en omdend en nyttig del af industribanens historie.

Efter at have bearbejdet henvendelserne kan jeg se, at det er relevant at oplyse et par ting.

1) Der findes et lille hæfte, der hedder Danish Industrial Locomotives udgivet af D. Cole. Henvend Dem til Deres jernbaneklubs salgsafdeling. Med tilstrækkelig efterspørgsel er der måske basis for et nyt (ajourført) oplag.

2) Følgende større industribaner kører formentlig endnu sommeren 1975. A betyder, at banen kan studeres fra offentlig vej, og B betyder det modsatte!

Vandbygningsvæsnets baner i Agger, Thyborøn og Ferring - A.

Pindstrup Mosebrug i St. Vildmose, tre områder med spor - B.

Samme i Ll. Vildmose ved Kongerslev - A.

Cementfabrikken Rørdal i Ålborg - delvis A.

Superfos i Nørresundby - A. Her er formentlig stadig damploko i reserve i remisen.

Gram Teglværk, tandhjulsbane - B.

Stålvalseværket i Frederiksværk - absolut B.

Fakse Kalkværk - A.

Nymølle Skærvefabrik i Hedehusene (Rockwool) - B.

Mogenstrup Stengrav ved Næstved - B.

Derudover kan der findes lige så mange mindre spor og rester af samme spredt rundt om i landet.

3) Jernbanebladet. Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet. Har siden sidst i 1950erne regelmæssigt bragt industribanestof. Bladet skulle kunne skaffes fra Deres lokale bibliotek. Signalposten og Togfløjten (Kolding Lokomotiv Klubs blad) har også fra tid til anden bragt industribanestof.

4) En industribanebog (om damploko) er på trapperne, men på hvilket trin, den befinder sig, ved jeg ikke.

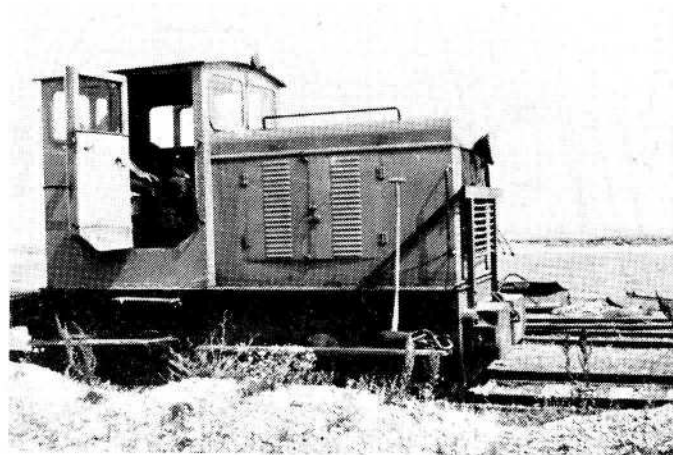
5) Endelig har vi Industribaneklubben (IBK) - oplysninger og indmeldelse: Nils Bloch, Gudrunsvvej 6, 4600 Køge.

A/S FRICHS, ÅRHUS.

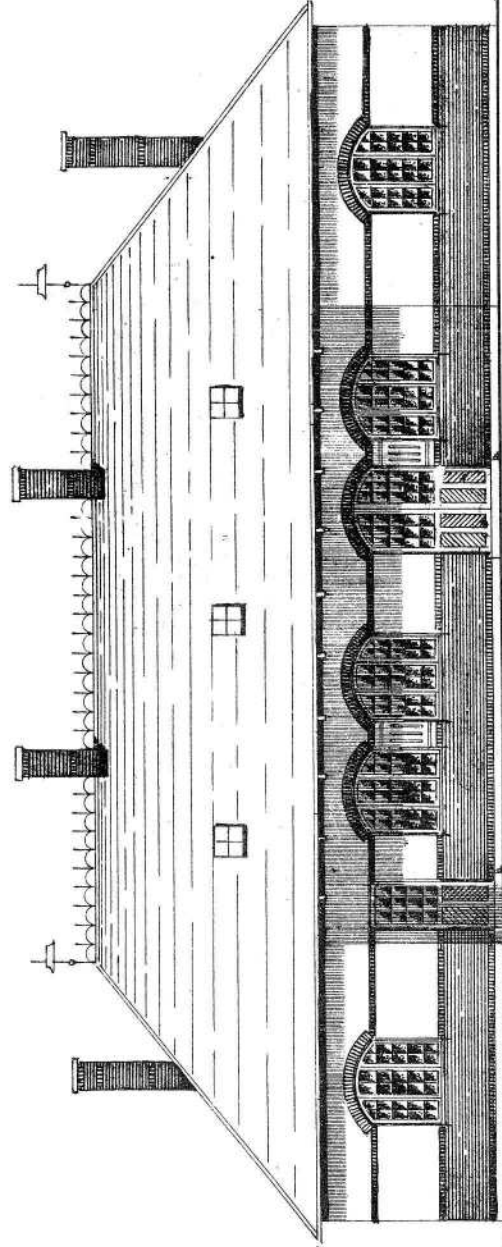
Denne virksomhed turde være kendt blandt jernbaneinteresserede. Dens produktion af damploko og dieselloko er flere gange tidligere omtalt i jernbanetidsskrifterne. Kun mangler industribaneproduktionen.

Frichs kom tidligt ind på industribanemarkedet, idet Frichs efterfølgere i 1886 leverede 20 tipvogne til Grindsted-Grene mergelbane, bygget efter tegning af kaptajn Jensen (Hedeselskabet).

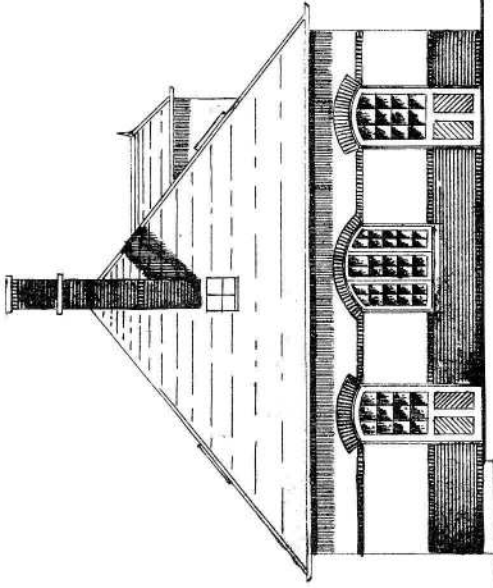
Det første motorloko kom imidlertid først i 1939. Det havde typebetegnelsen 3100 C. Øvrige data, se skemaet. Lokomotivet tilhørte entreprenør, civilingeniør C. A. Bechgaard, Århus. Det har bl.a. deltaget i dæmningsarbejder ved Thorsminde og broarbejde ved Ulfborg. Sammen med spor og vogne blev det hensat i en lade ved Ulfborg efter broarbejdet. Det har været ca. 1949. Forinden var det repareret og vel indsmurt med senere salg for øje. I 1946 var det blevet hovedrepareret. I 1972 stod det stadig i laden, men der havde dog været en køber og se på det, nemlig fængselsvæsnets, der var ude efter et loko til sin bane på Kragsskovhede. En sagkyndig så på lokoet og i rapporten fik det pæne karakterer. Det var et kraftigt loko med en svært dimensioneret dieselmotor, der ville kunne holde i mange år. Der må have været



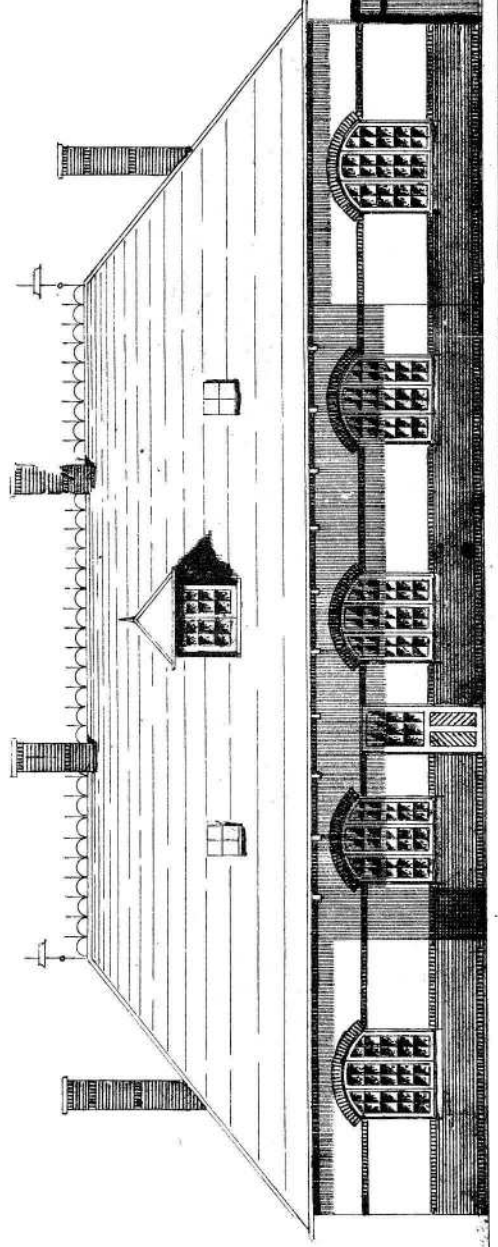
VBV, D 4 på Nordre arbejdshavn, Aggertangen, 1965.



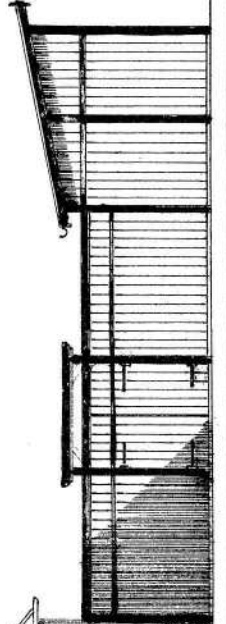
Facade mod Vejen.

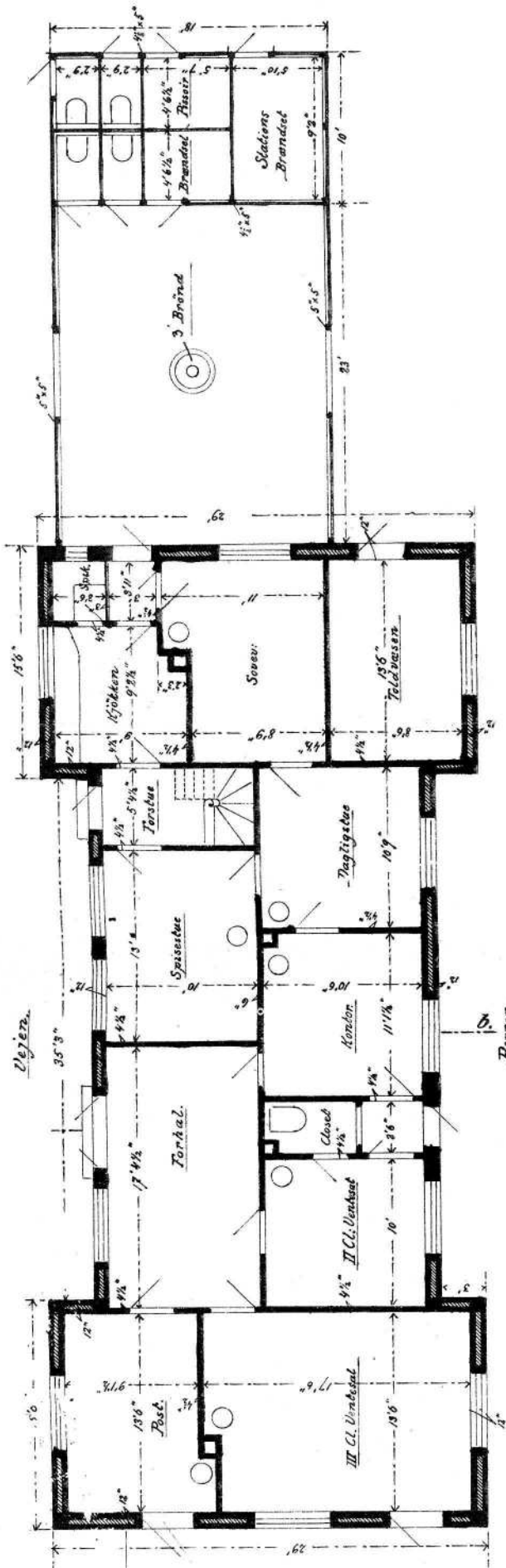


Facade.

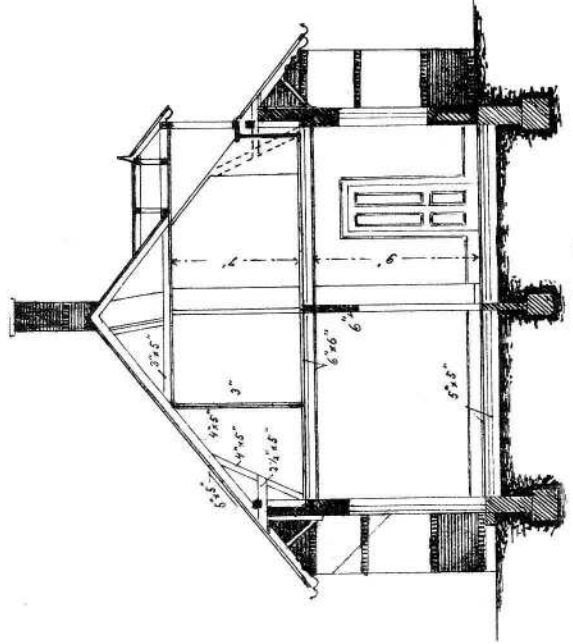


Facade mod Banen.

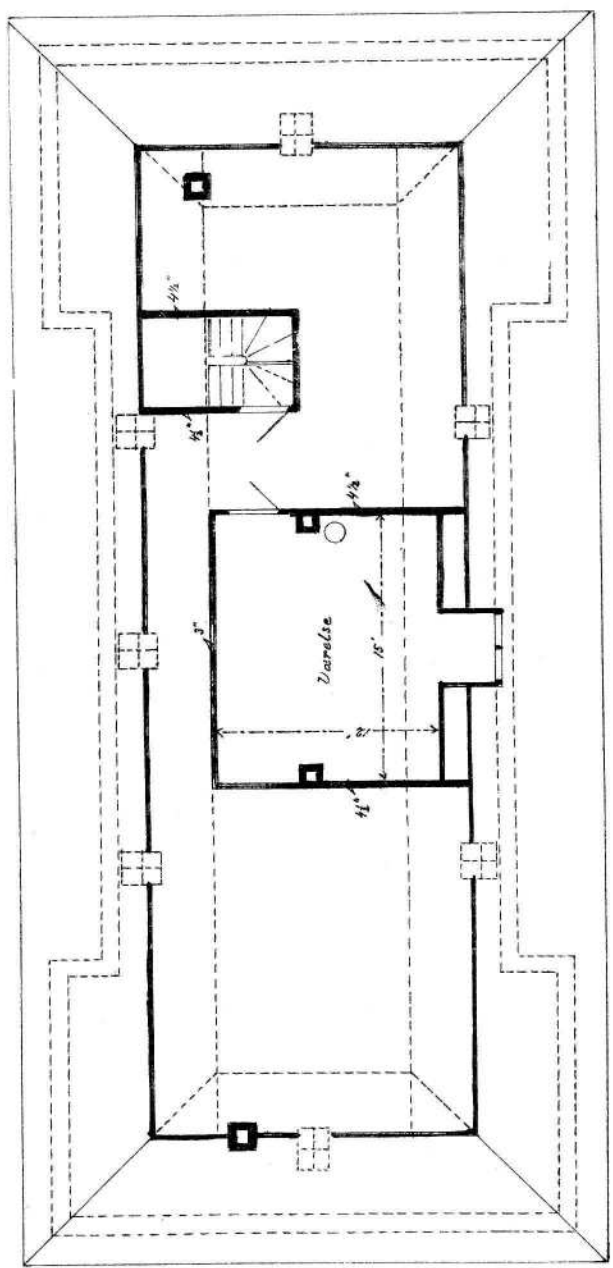




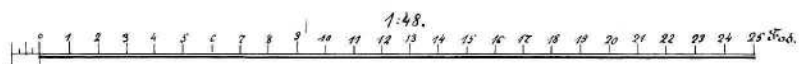
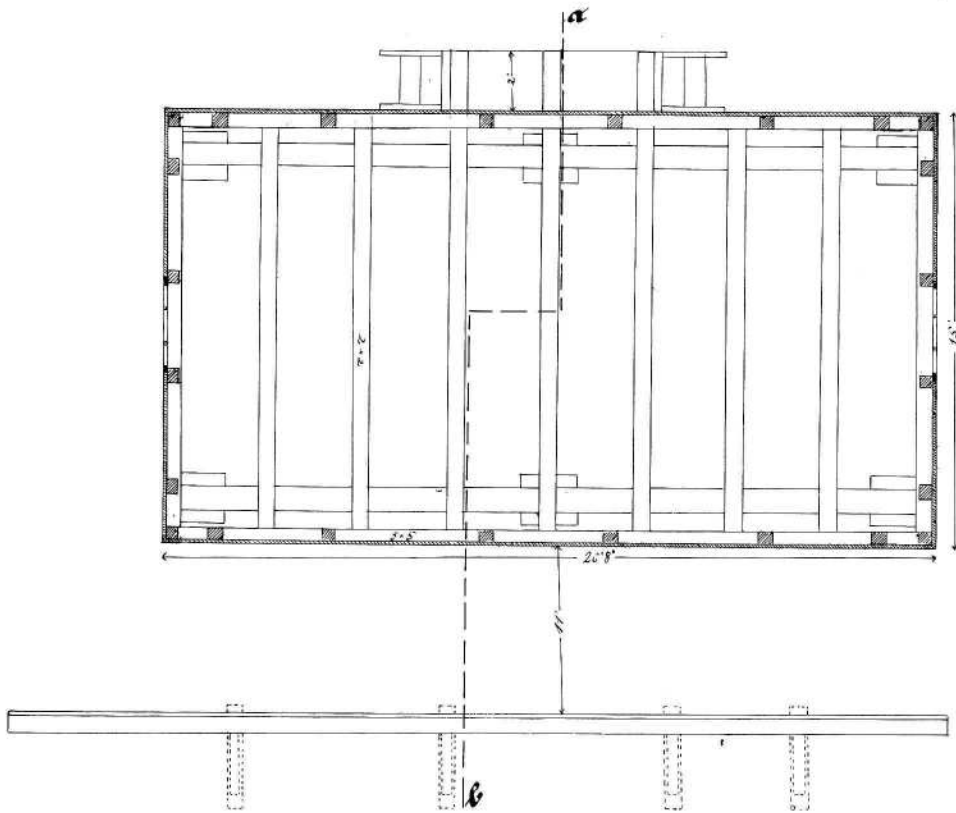
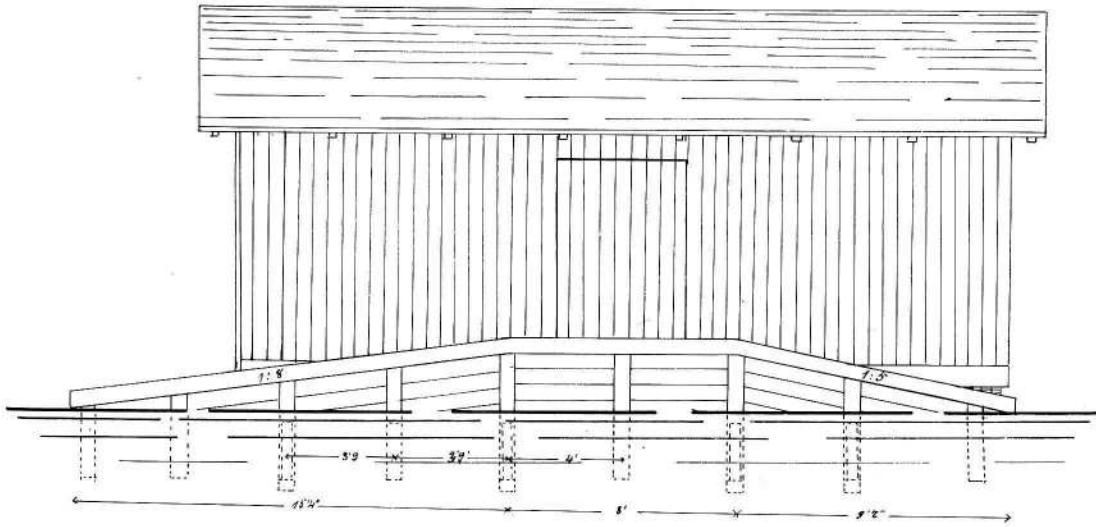
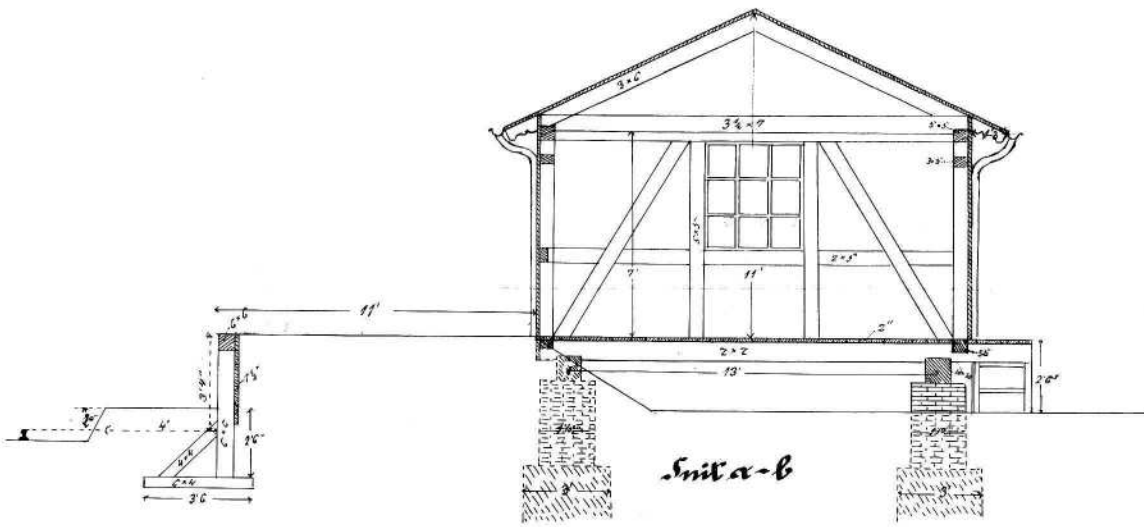
Plan of Stueccagen.



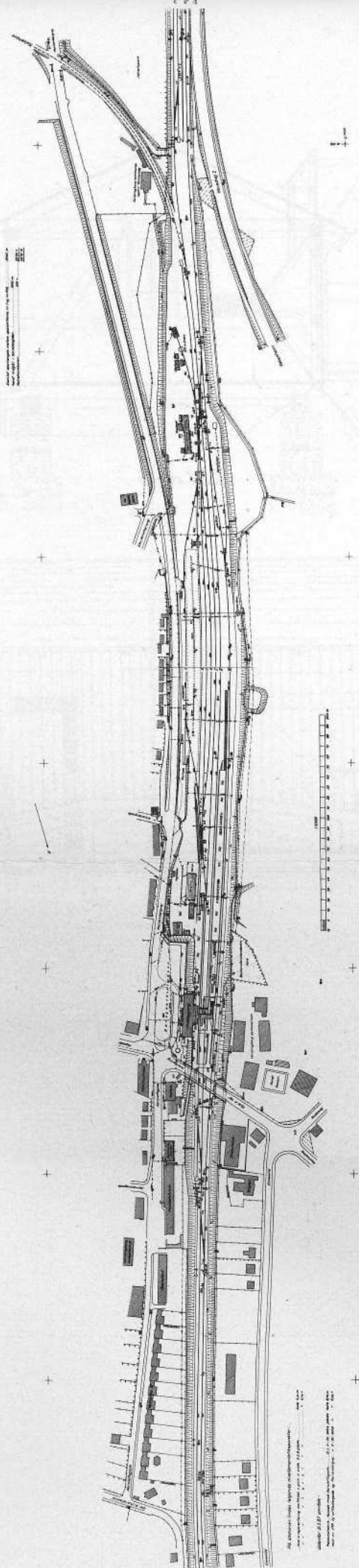
Snit a-b.



Plan of Kvistebagen.

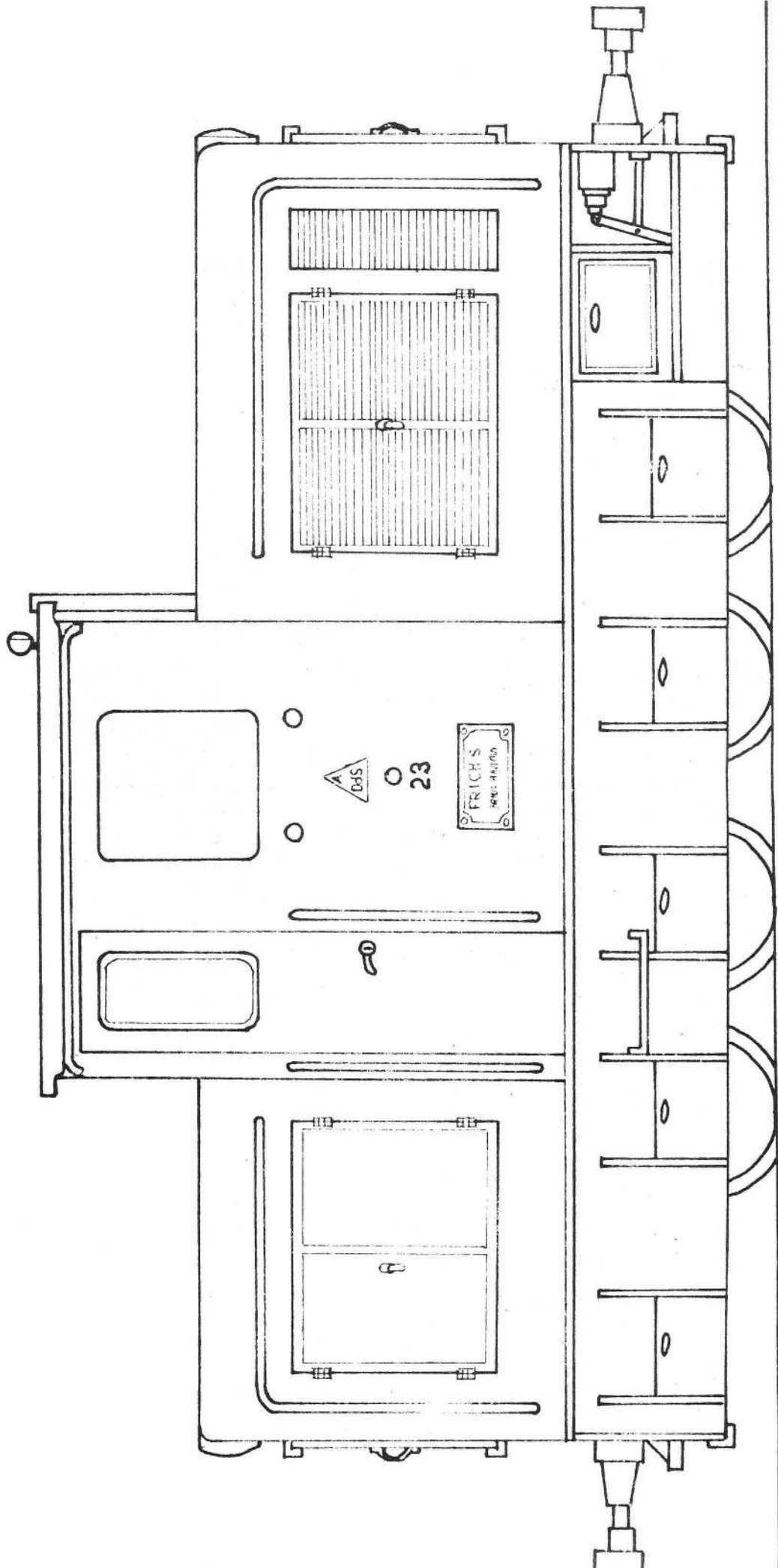


VORDINGBORG

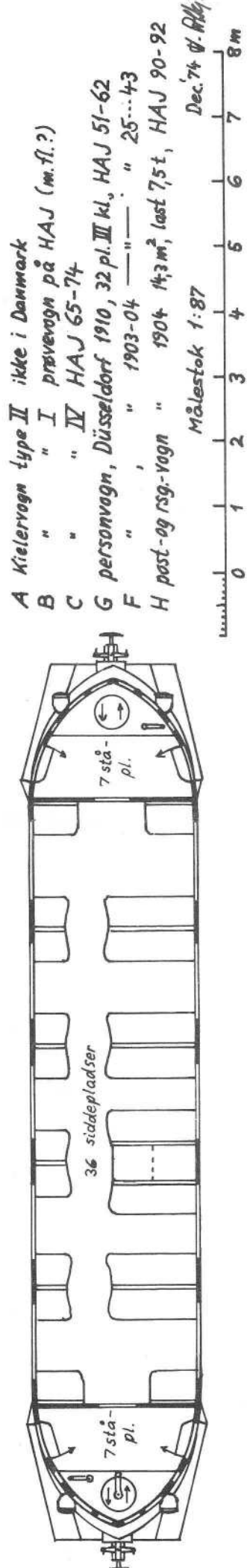
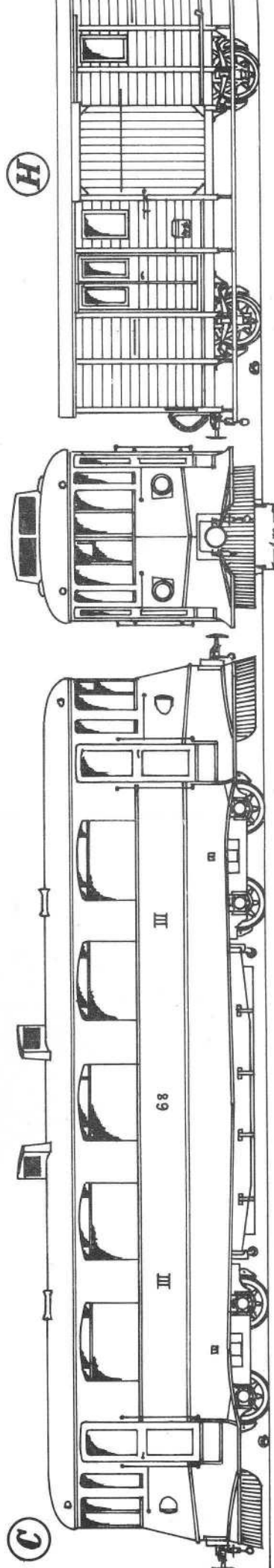
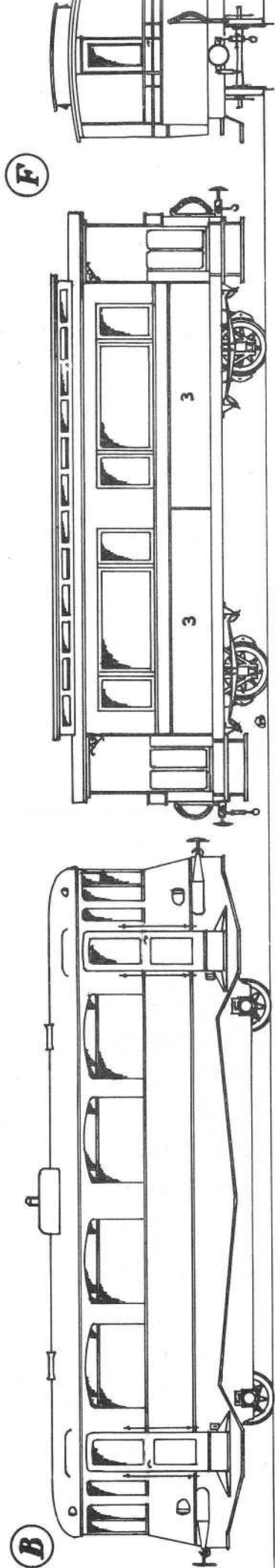
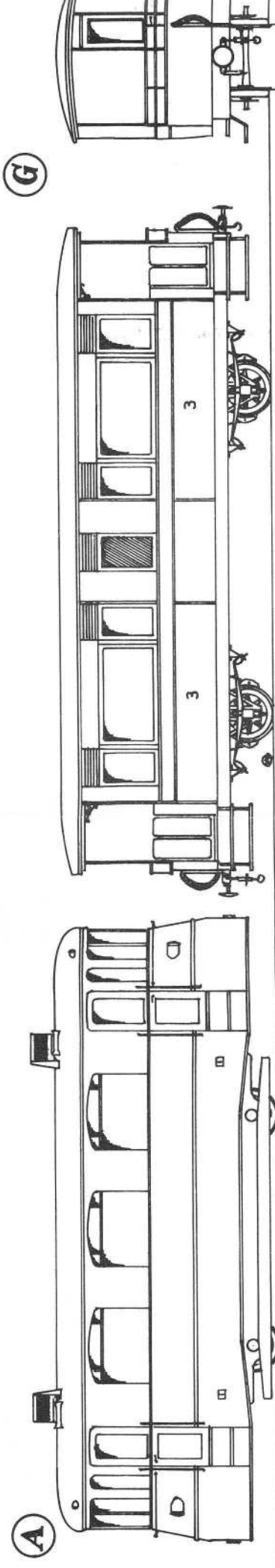


Scale: 1:1000
Drawing: 1952

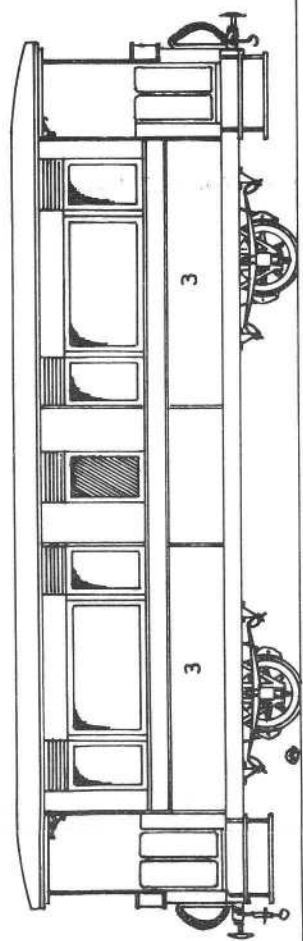
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of the publisher.



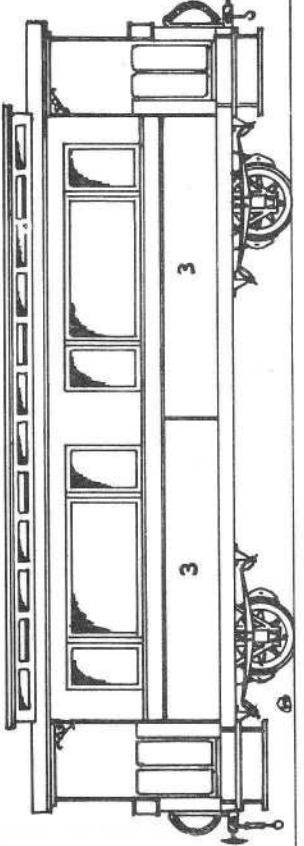
1:22,5 16 t FRICHS 1959 BU 75 DDS-Navskov 23



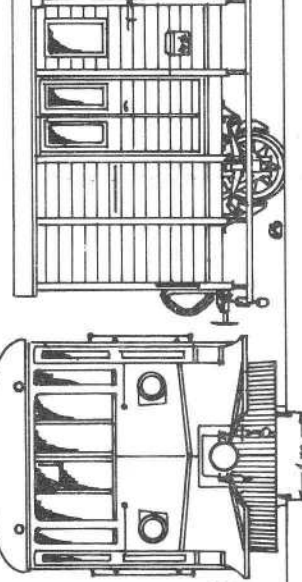
G



F



H



- A Kielervogn type II ikke i Danmark
- B " " I prøvegogn på HAJ (m.fl.?)
- C " " IV HAJ 65-74
- G personvogn, Düsseldorf 1910, 32 pl. III kl., HAJ 51-62
- F " " 1903-04 — " — " 25...43
- H post-og rsg.-vogn " 1904 14,3 m², læst 7,5 t., HAJ 90-92

Målestok 1:87



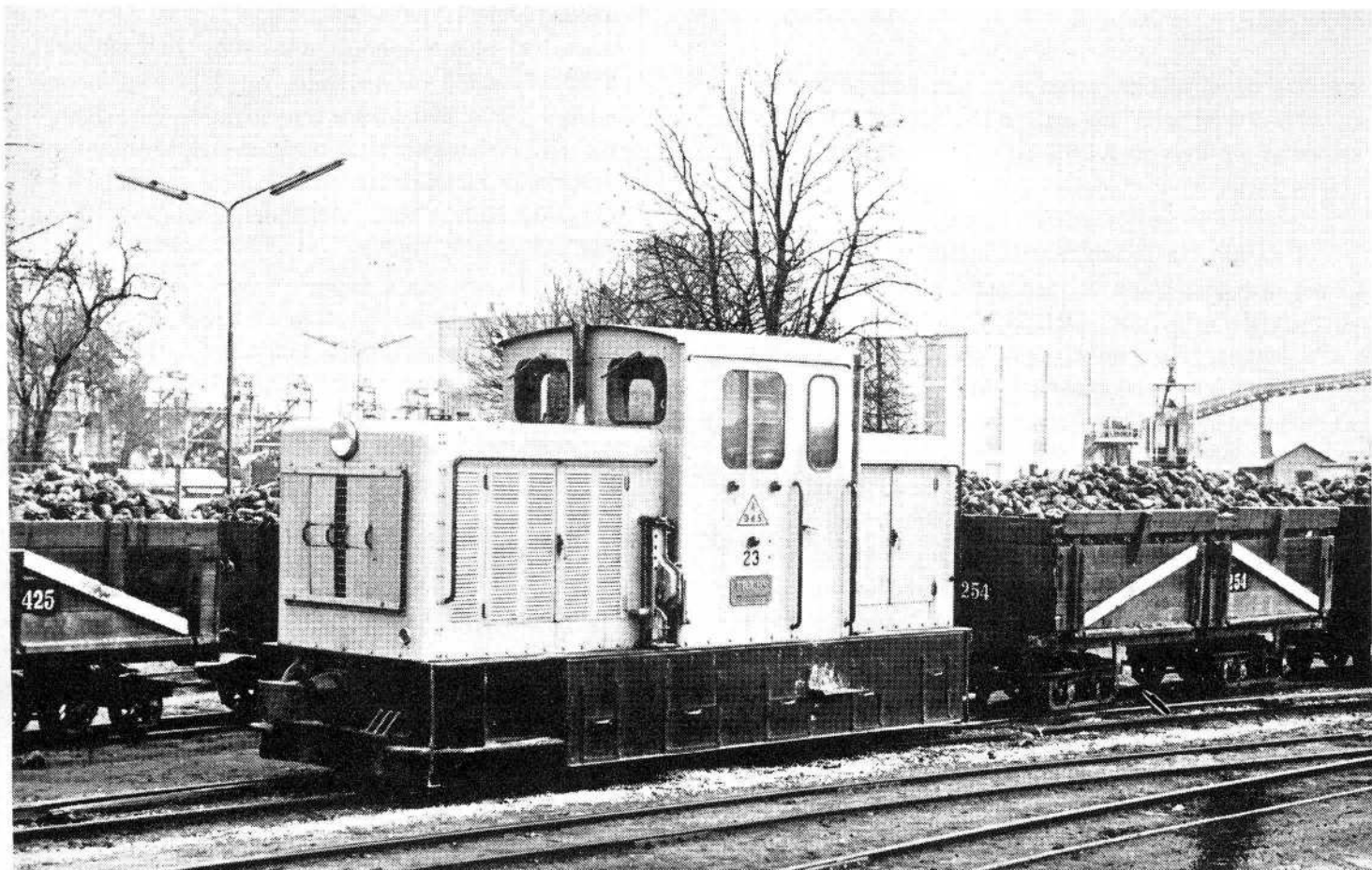
Dec. 74 v. Rikby

andre og måske billigere tilbud, da fængselsvæsnet i stedet købte et brugt Kastrup loko nr. 49/41. Bedes venligst tilføjet KM-listen i nr. 5, 1974.

Efter dette sidespring må vi tilbage til Frichs. Under krigen byggede fabrikken ikke motorloko. Formentlig har man haft nok at se til med bygning af damploko. Ædle dele til motorer kunne sikkert heller ikke fremskaffes. Når gamle og nye fabrikker på det tidspunkt byggede motorloko på livet løs, var det for en stor dels vedkommende af dele af lastbiler, der på grund af gummi- og benzinmangel alligevel ikke kunne bruges. I krigens første år - endnu inden damplokoproduktionen kom rigtigt igang - byggede man sig et "syreloko". Jeg har aldrig set det, men det skulle eksistere endnu. Øgenavnet "syreloko" kommer af svovlsyrelugten fra akkumulatorerne, jvf. sporvejenes "syrevogne". Mens vi er ved det, kendes akkumulatorloko efterhånden i et antal på henved en snes i Danmark. Et par kører stadig. Bestanden er af Signalpostens læsere endog forøget med 1 stk. akkumulatorloko. Pladsen tillader dog ikke i øjeblikket at uddybe dette emne.

Efter krigen begyndte motorlokoproduktionen igen. Den første kunde, der meldte sig, var staten i skikkelse af Vandbygningsvæsnet (VBV), hvis bane på Aggertangen netop stod overfor ombygning fra 1435 til 785 mm sporvidde. Frichs konstruerede to robust udseende og ikke ganske ucharmerende loko, som stadig er i drift. De fik nye Mercedes-Maybach motorer i 1968. De har i de senere år kørt et par udflugtstog for jernbaneinteresserede, og da lokoene er ganske pladeløse, har der været frit spil for fantasien, når de skulle bestemmes. De "rigtige" data - opgivet af Frichs og VBV - ses i skemaet og i teksten.

I 1959 leverede Frichs tre loko til De danske Sukkerfabrikker (DDS). 655 blev Nakskov 22 og 657 Nakskov 23, medens 656 blev Saks-købing E 4. Formentlig har DDS selv leveret skitser til lokoene, idet de ganske ligner loko bygget af Kastrup Maskinfabrik og DDS selv. Kun småting som antal vinduer og formen af disse samt lygteføringen røbede identiteten. De tre Frichsloko havde dog den store fabriksplade.



Da Saksøbingbanerne indstillede driften i 1966/67, kom E 4 til Nakskov, hvor det fik nr. 25. Da Nakskovbanerne blev nedlagt kampagnen året efter, blev lokoene udrangeret og efterhånden solgt til ophugning. Her forhastede man sig ikke. De sidste roeloko er først nu under ophugning. IBK nåede at sikre sig nr. 25. Alt sandelig under forudsætning af, at klubben kan klare terminerne! Er De interesseret i lokoets bevarelse, skulle De overveje at ofre et beløb på formålet. IBKs adresse finder De i indledningen.

En lille produktion, men alle loko, der har forstået at gøre sig bemærket. Kun to er til nu ude af billedet.

Frichs' produktion af industribanemateriel

byg- gear	byg- genr.	spor- vidde	hjul- stil.	motor	HK	trans- mission
1937	304	600	B	Frichs	27	mek.
1943	353	1435	B	?	7,5	?
1947	375	785	B	(se	60	mek.
1947	376	785	B	(tekst	60	mek.
1959	655	700	D	Kämper	136	elek.
1959	656	700	D	"	136	elek.
1959	657	700	D	"	136	elek.

Nr. 304 ejes af entreprenør, nr. 353 af Frichs, nr. 375-76 af VBV og nr. 655-657 af DDS. Udrangeret er kun nr. 655 og 656, begge i 1968.

Det skulle ligne mig dårligt at aflevere et indlæg uden at have noget at spørge om. Det kommer da også nu. En skriftlig kilde nævner, at der kører over hundrede loko rundt af denne type. Hvilken type nævnes ikke, men med lidt god vilje må det blive omtalte 3100 C. Det nævnes oveni købet at fabrikken aldrig har reparationer på disse loko. Statistisk set skulle jeg have set ca. femti af dem, men det kan jeg ikke klare - ej heller selv om jeg medregner alle uidentificerede loko. Er nogen stødt på andre end de i listen nævnte Frichs-industribaneloko? Er der overhovedet hundrede ledige numre i Frichs' fabrikationsliste?

Fotoet af nr. 23 er lånt af Tom Lauritsen. Lokolisten er lånt af Peter Andersen. Tegningen er opmålt af J.B. Dyrkilde.

Kan De hjælpe mig er adressen stadig:

Bent Hansen
Rugmarken 30
Nr. Bjert
6000 Kolding.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Letbrugte USA-modeltog i skala N sælges. Bemærk, at flere af de nedennævnte modeller er originale amerikanske og markedsføres kun dér.

1 damploko, fabrikat BACHMANN, type 4-8-4 Northern med 8-akslet olietender "New York Central" - kr. 150,-

1 damploko, fabrikat MRC (Röwa), type 2-8-4 Berkshire med 6-akslet tender, "Nickel Plate Road" - kr. 265,-

1 damploko, fabrikat CON-COR, type 4-6-4 Hudson med 6-akslet tender, "Great Northern Railway" - kr. 250,-

2 dieselloko, fabrikat RIVAROSSO, type GM GP-40, 4-akslet, "New York Central" - kr. 60,-/stk.

1 dieselloko, fabrikat RIVAROSSO, type GM SD-45, 6-akslet, "Santa Fe" - kr. 75,-

1 dieselloko, fabrikat RAPIDO, type GM GP-7 4-akslet, "Frisco" - kr. 60,-

1 komplet eksprestog, fabrikat RIVAROSSO, bestående af: 2 dieselloko og 7 personvogne "Southern Pacific Lines Daylight" - kr. 230,- samt ca. 70 forskellige person- og godsvogne af følgende fabrikater: MRC, RIVAROSSO, RAPIDO, BACHMANN, AURORA, CON-COR og MINITRIX.

Henvendelse: Peter Laursen, Ejgårds Tværvej 2, 2920 Charlottenlund. Telefon: (01) ORdrup 1329, bedst aften.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Illustrationerne til færgeartiklen:

Side 57 M/F Sønderjylland i Assens (1931), side 58 i Laboe (8/4 1921), side 59 i Årøsund (ca. 1929) og side 60 på bæltet ca. 1928. Disse foto samt de i 11. årg. nr. 1 viste, er stillet til rådighed af Willemoesgårdens mindestuer (Assens museum). Side 61 M/F Hvalpsund i Hvalpsund 1958 og side 63 under overfart (forf.). Side 62 et billede fra Rigsarkivet. På tegningsarkene finder De en tegning af M/F Hvalpsund.

HVAD SER MAN PÅ

JERNBANEMUSEET

Det er svært at fremhæve en enkelt af de mange interessante genstande, som vises på Jernbanemuseet. Hver eneste genstand repræsenterer jo et stykke jernbanehistorie.

Lad mig vælge at fortælle lidt om modellen af den 4-akslede truck-kupevogn, litra CKK 10081 (oprindeligt litreret: CK).

Vognen er bygget hos Scandia i Randers i 1905 som den første af en serie fra 10081-10093. Vognene var forsynet med vacuumbremse, skruebremse, dobbeltbatteri til togbelysning samt stor varmekedel. Vogn 10081, hvis tara-vægt udgjorde 32.200 kg, havde 6 kupeer med 56 siddepladser (III kl.). De 4 midterste kupeer havde hver sit toiletrum. Akselafstand = 12,7 plus 2,1 m.

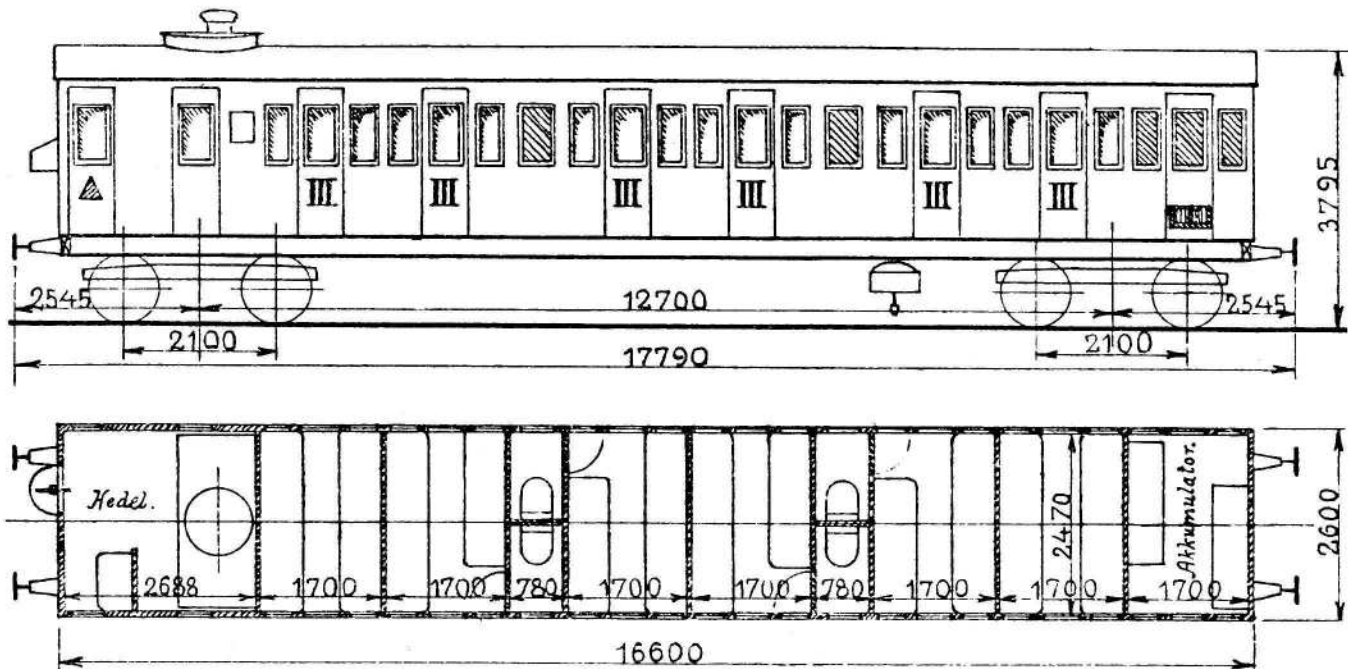
Det var de rent tekniske detaljer, hvoraf de fleste kan konstateres på den viste tegning samt på det viste foto, hvor vognen længst til

venstre er CKK 10083. Til sammenligning vises et foto af CK 10044, bygget hos Scandia i 1900.

Som De vil kunne se på modellen i Jernbanemuseet, havde vognen oprindeligt olielampebelysning. Gennem huller i vogntaget var i hver kupe indsat en ret stor olielampe, som De iøvrigt kan se i original udførelse på museet, og som, når den var tændt, forsynede kupeen med en nødtørftig, men romantisk, belysning.

Tændingen af lamperne foregik på den måde, at en såkaldt lampist gik fra lampe til lampe på vogntaget, løftede lampens overdel og tændte den lille olielampe med en dertil indrettet fidibus, en metalpind omviklet med petroleumsvædet tvist. Til anbringelse af lampeoverdele under rensning m.v., var der ved hvert lampested anbragt en jernring. Den kan De også se i original på museet.

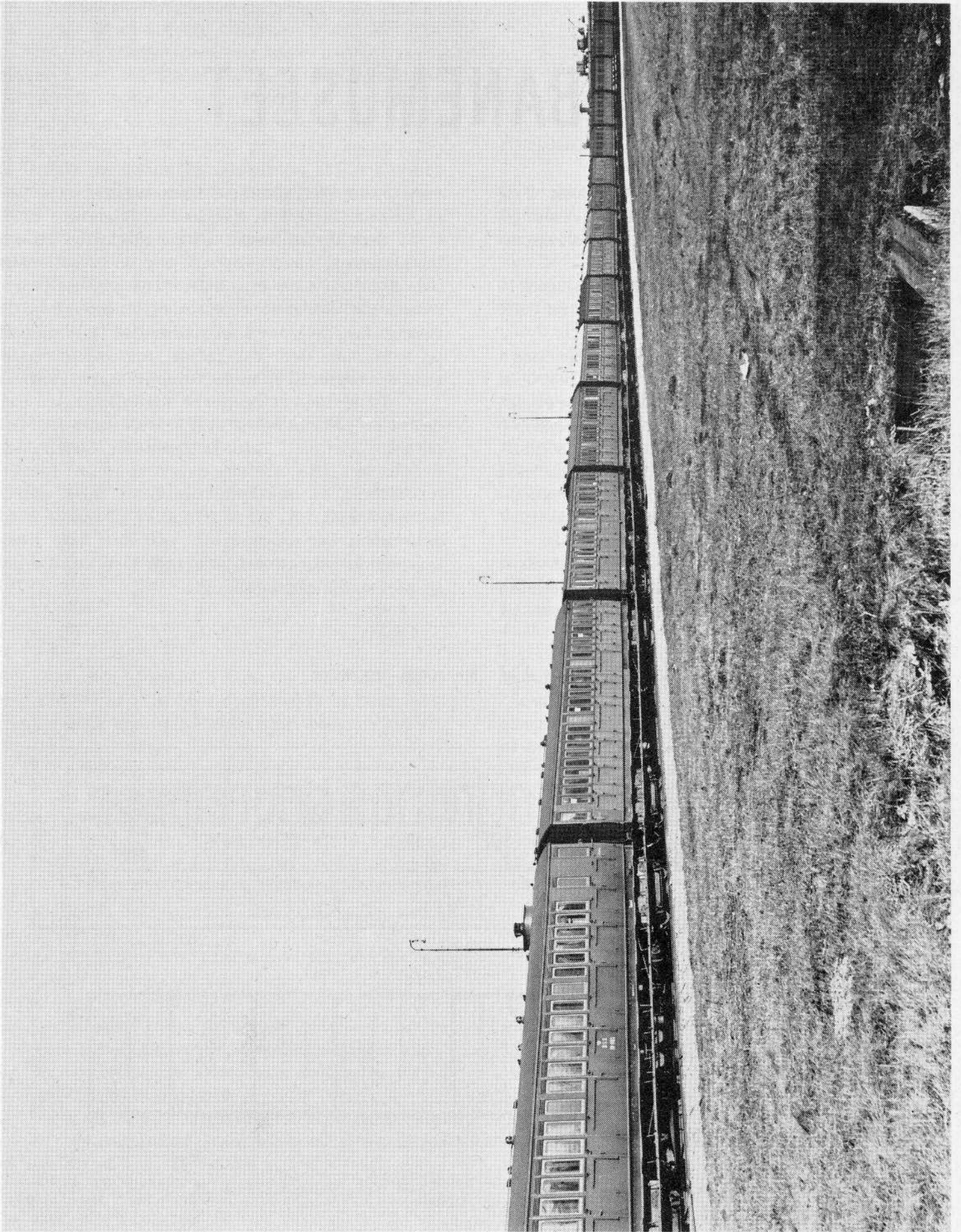
13. Litra CK. Nr. 10081-10093.



10081-10084 . 1905 . Scandia.
10085-10086 . 1906 . "
10087-10093 . 1907 . "

Elektr. Lamper.
10081 Dynamo.
Olielamper.

56 Siddepl. III Kl.
10081- Tara 30700 kg.
10082-10093 . " 30000 "



For at lette lampisten under arbejdet, som selvsagt foregik medens toget holdt på afgangsstationen, var der langs vogntaget anbragt to løbebrædder.

Fra lampisten går vi til togpersonalet, som i de tider, der her er tale om, måtte foretage eftersyn og klipning af de rejsendes billetter ved at bevæge sig frem langs vognsiden ad et i hele vognens længde anbragt løbebrædt. Ud for hver kupe kravlede togbetjenten op på kupefodtrinet, og bankede med klippetangen på kupevinduet, som en af de rejsende så åbnede ved at trække i en vinduesstrop (på museet De ser hvordan). Hængende ind over vinduesåbningen foretog han billetteringen, og gik så videre til næste kupe.

Det siger sig selv, at den beskrevne arbejdsmåde ikke var risikofri eller særlig behagelig. Arbejdet foregik jo for det meste, medens toget var i fart, og i al slags vejr - men det var jo vilkårene. Iøvrigt mener jeg at kunne sige, at de allerfleste togfolk udførte dette iøvrigt frie og spændende arbejde med godt humør. Den rejsende mærkede i hvert fald ikke

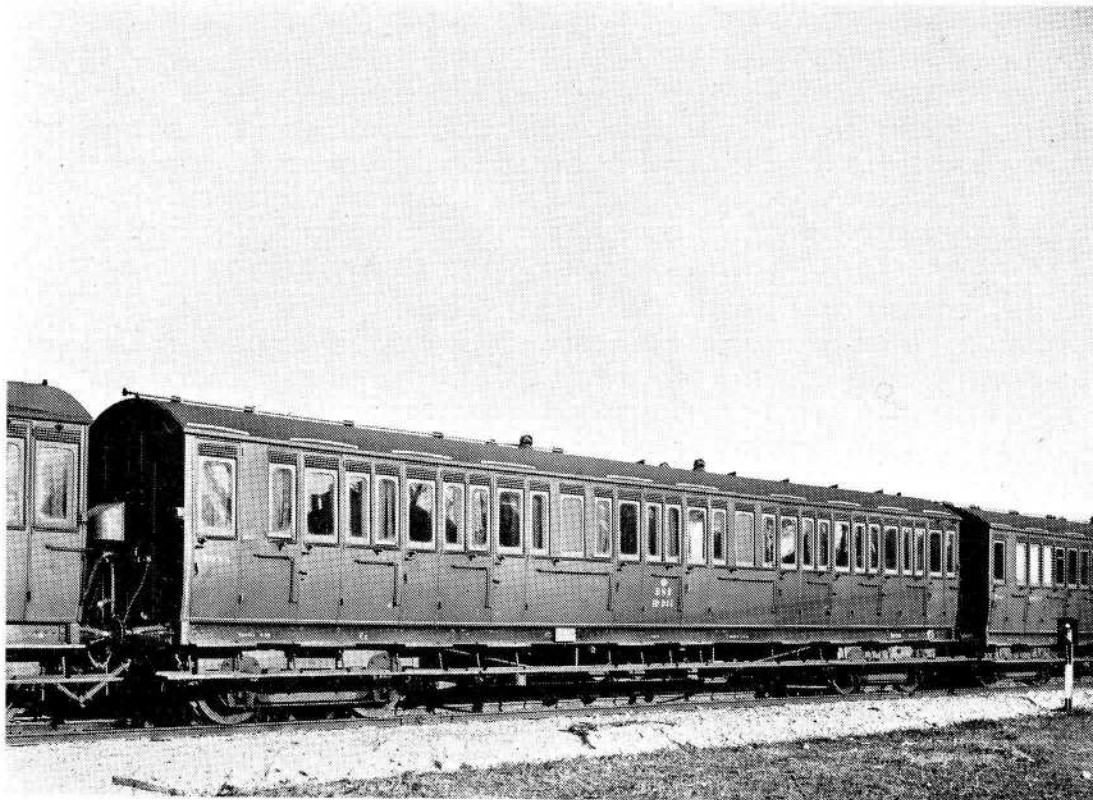
noget til togmandens eventuelle fortrædeligheder, tværtimod kom der som regel et smilende hoved tilsyne i kupevinduet, og en humorfyldt bemærkning fulgte ofte med efter situationens lejlighed.

Medens talen er om togpersonale må jeg lige tilføje, at når CKK-vognens store varmekedel var i brug, blev den betjent af en funktionær med bestået kedelpasserprøve. Kedelpassereren, der som regel var en portør eller overportør, deltog efter behov i det almindelige togtjenestearbejde.

Jeg håber de små personalhistoriske betragtninger har gjort det hele lidt mere levende for Dem. På gensyn i JERNBANEMUSEET.

Med venlig hilsen fra E.F.G.H. Nielsen

JERNBANEMUSEET begynder sæsonen onsdag den 2. april 1975 og har derefter åbent hver onsdag kl. 12.00 - 16.00 og hver lørdag kl. 12.00 - 15.00 indtil oktober måned. Adgangen er gratis og De er hjertelig velkommen.





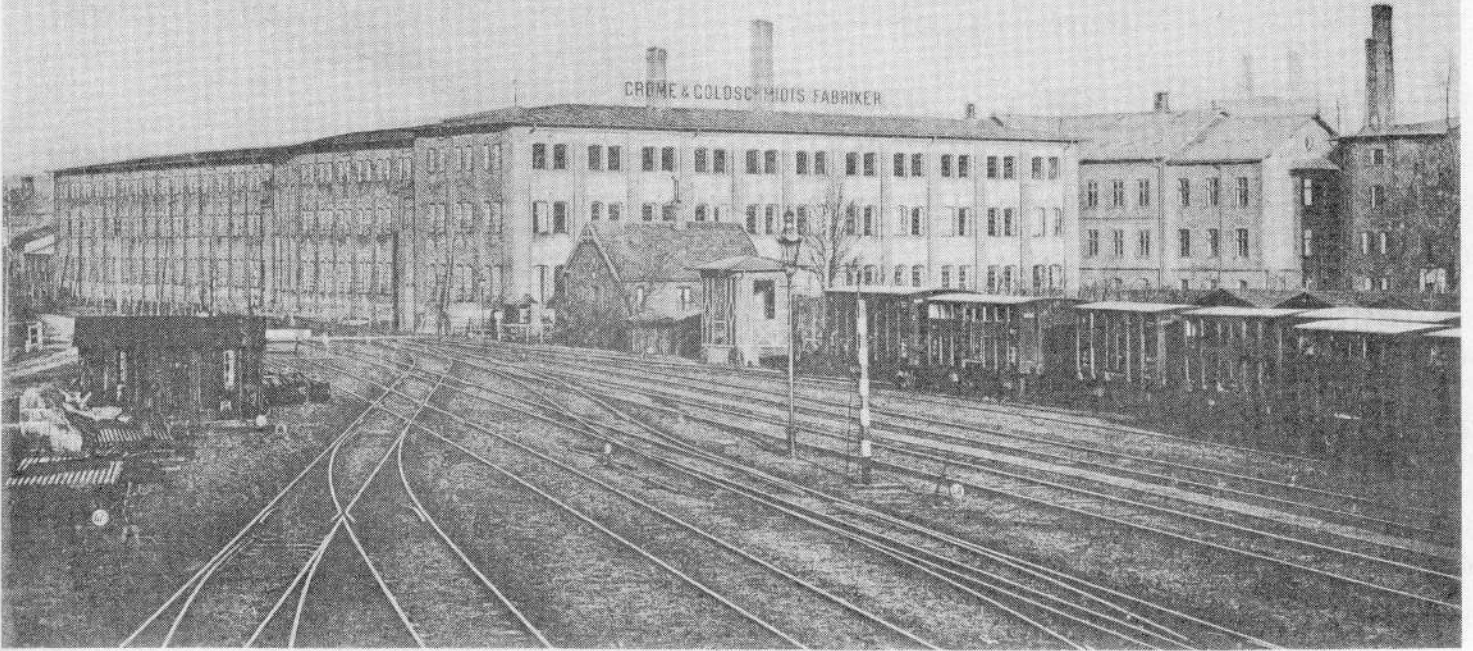
Thorsø St.

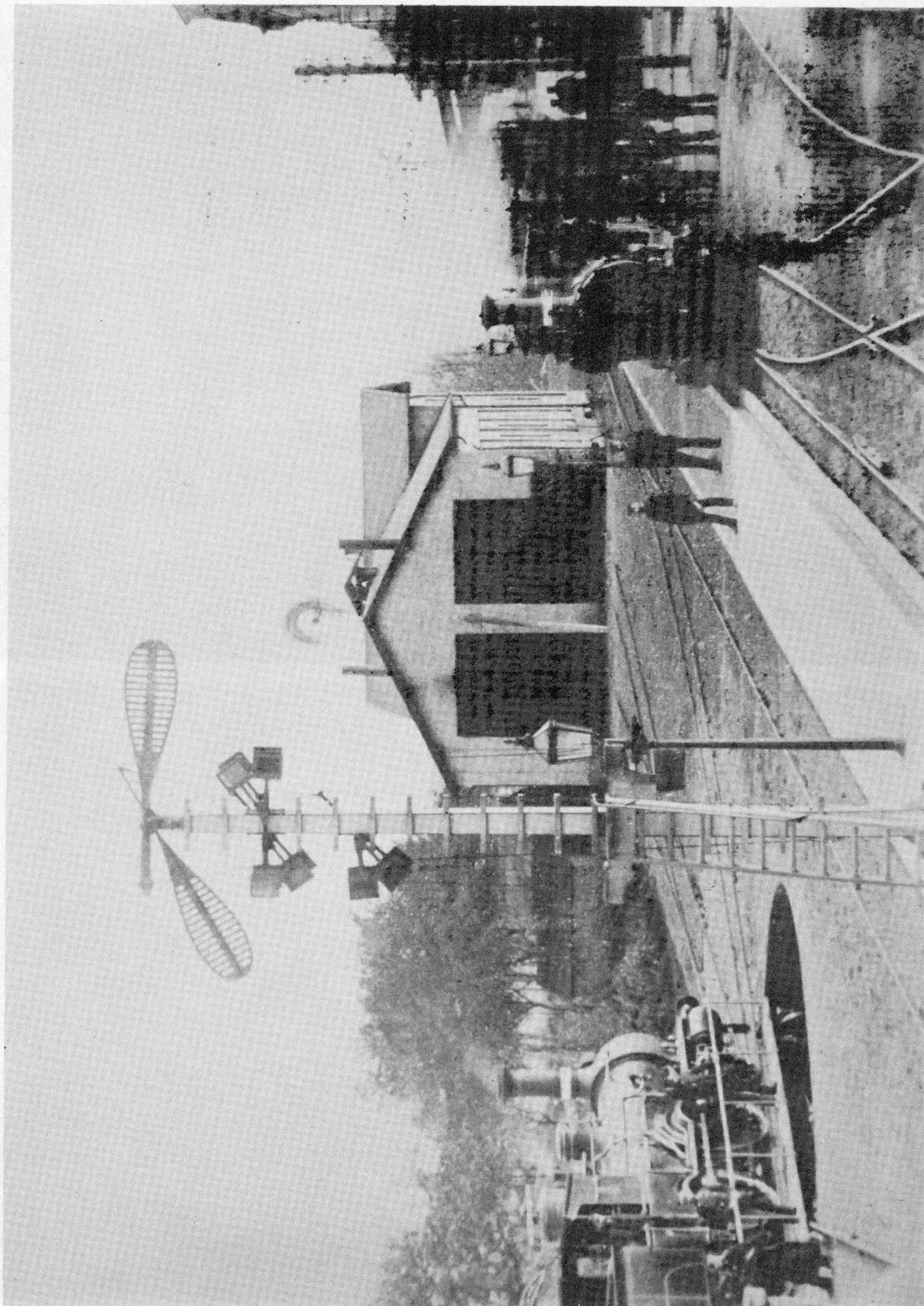


Langlandsbanen.

Horsens

Crome & Goldschmidts Fabrikker







På siderne 90-92 finder De nogle billeder, som stammer fra Jernbanemussets gemmer, og den titel havde jeg egentlig tænkt som rubriktekst. Billedteksten giver sig selv, bortset fra det store billede, der er fra Hillerød.

Når rubrikken denne gang ikke kom til at hedde det tilsigtede, skyldes det den kendsgerning, at der forestår en vigtig begivenhed, som det er meget mere betydningsfuldt at få omtalt her og nu:

JERNBANEMUSEETS ODENSEAFDELING ÅBNES!

KB, bygninger

KALVEHAVEBANEN, 1948-1959, 2. del.

Som nævnt i artiklen i SIGNALPOSTEN, 7. årgang nr. 1 om Kalvehavebanens rullende materiel, var denne tænkt efterfulgt af en 2. del om banens faste anlæg, stationer, remiser med mere. Denne opgave skal jeg hermed forsøge at løse i dette og følgende numre af bladet.

Inden jeg fortsætter, vil jeg dog bede læseren bemærke, at dette ikke er en artikel om Kalvehavebanen i almindelighed. Materialet er indsamlet for at kunne lave de med artiklerne følgende tegninger af nogle af KBs bygninger med henblik på dels ønsket om at bygge min egen 1:87-Model af KB, og dels bevare mindet om KB for eftertiden. Der er i tidens løb skrevet en del om Kalvehavebanen i artikler, bøger m.v., hvorfor jeg vil henvise dertil, hvis De vil læse om banens liv. Af dette materiale kan bl.a. nævnes:

Kalvehavebanen 1897-1947 (jubilæumsskrift, udgivet 1947),

Kalvehavebanen 1897-1959 af Ib V. Andersen, udgivet af Ynico i 1967 (fås endnu!), en artikel i 3. årgang nr. 2 af vort eget lille blad i serien nedlagte baner.

Danske Jernbaner 1847-1972 af Niels Jensen, udgivet 1972, samt større og mindre artikler i Jernbanebladet, Jernbanen, Modelbane-Nyt o.s.v.

Lad mig iøvrigt på dette sted benytte lejligheden til at takke de af vore læsere, der har

Det sker torsdag den 17. april 1975 ved en højtidelighed kl. 11.30, og museet åbnes for publikum lidt senere.

I dagens anledning arrangeres dampstøt fra København til Odense og fra Århus til Odense. Dansk Jernbane Klub står for billetsalget, og kørsel med togene er åben for alle.

Nærmere kan læses i dagspressen, der nok i tiden op mod åbningen skal bringe nærmere omtale af arrangementet.

Jeg skal til slut oplyse om Odense-museets åbningstider, der bliver som følger:

MAJ - SEPTEMBER, alle dage kl. 10-16.

OKTOBER - APRIL, lørdage og søndage kl. 10-15

Entre for voksne kr. 5,-, for børn kr. 2,-

Holtrup

hjulpet os ved at tilsende materiale eller på anden måde har vist interesse for sagen: Tak til: Søren Jørgensen, Præstø, Johs. Just Andersen, Fjelstrup, Otto Høj Madsen, Hillerød, Jan H. Bang, Vordingborg og James Steffensen, København.

Siden artiklen i 7. årgang nr. 1, har jeg modtaget et par tegninger af KBs lokomotiver fra den aktuelle tidsperiode, nr. 2 (1-3) og nr. 4 (4-5), samt af vognene MKB 11, senere KB A 11, og MKB 141, senere KB Q 141. Disse tegninger bringes her, idet der iøvrigt henvises til ovennævnte artikel.

Turen mod Kalvehave begynder jeg som banen, på Vordingborg statsbanestation. Fra banens anlæg i 1897 og til 1948 havde udgangspunktet været Masnedsund station, men efter Storstrømsbroens og senere den nye Vordingborg statsbanestations indvielse, var dette ret upraktisk, hvorfor man fra 28. maj 1948 ændrede udgangspunktet hertil.

Her fik KB stillet et spor til rådighed, normalt spor 1. Stationen skal dog ikke her gøres til genstand for yderligere omtale, dog bringes i tegningsarkene en sporplan fra 1950.

Vordingborg Slotsstation i km 2,2 var banens næste holdeplads og KBs første egen station. Den var anlagt umiddelbart syd for ruinerne af Vordingborg slot - ved havnen. Allerede kort tid efter banens nedlæggelse blev bygningen nedrevet for at give plads for et bo-



Vordingborg statsbanestation, særtogsturen den 22. marts 1958 (JS)

ligkompleks med tilhørende vejanlæg, som allerede i banens sidste tid "åd" sig godt ind på banens terræn. Vor efterlysning i 10. årgang, nummer 6 af materiale om stationsbygningen, kronedes med held, idet vi fik overladt dels nogle fotos og dels en originaltegning af bygningen, endda signeret af banens anlægsingeniør Vald. Hvidt. Da denne tegning opfylder alle de krav, man kan stille til en sådan, bringer vi denne i stedet for en "hjemmelavet" fra den aktuelle tidsperiode. Til gengæld gøres nogle bemærkninger og bringes diverse fotos, for at vise den senere udvikling.

Det skal først og fremmest bemærkes, at skorstenen mellem postrum og III kl. ventesal på tegningen af gavlen, er tegnet forkert, idet den burde have været tegnet lidt længere til venstre (mod nord), medens vinduet, jvf. "luftfotografiet" burde være tegnet til højre for skorstenen (begge dele er rigtigt tegnet på planen). Bemærk at døren til III kl. ventesal i

gavlen senere er tilmuret. På tegningen er kun angivet 1 kvist mod banen, men af førnævnte (luft)foto synes at fremgå, at bygningen allerede fra opførelsen må være blevet forsynet med 3 kviste, som vist på de senere fotos. Ligeledes ses det, at gitteret på tagryggen blev udført lidt anderledes.

Bemærk ivørigt datidens boligstandard kontra vor tids. II kl. rejsende havde således deres eget toilet midt i den i øvrigt opvarmede bygning, medens dens beboere, stationsforstanderen og hans familie i al slags vejr og på alle tider af døgnet, måtte gå over "gårdspladsen" til et koldt og uopvarmet closet. - Ak, ja.

Senere blev opført den viste tilbygning øst for stationsbygningen. Køn var den jo ikke, i forhold til den oprindelige bygning - til gengæld er jeg desværre ikke i besiddelse af tilstrækkeligt materiale til at kunne tegne den.

Side 95 øverst: Slotsstationen fra syd (O. Iskov) og nederst: fra sydvest, juli 1958 (Johs. Just Andersen).



Et af banens (normale) varehuse var placeret vest for stationsbygningen. Originaltegningen af dette og varehuset på Kalvehave station ses i tegningsarkene.

På sporenes modsatte side lå i den aktuelle tidsperiode forskellige private bygninger og skure, af typer som i havneområder i almindelighed. Enkelte ses på fotos, og enkelte ligger der såmænd endnu. Sporplanen ses af skitsen.

Til sidst må vi ikke glemme farverne. Bygningen var her, som ved KBs øvrige bygninger: Røde sten fra sokkel til under vinduerne, i båndet mellem vinduerne og i buerne over vinduerne. Det øvrige murværk var hvidkalket. Taget var skiferplader, medens skorstenene var af røde teglsten. Vinduer og døre og træværk iøvrigt var grønmalet.

Serien fortsættes!

E.V.P.

Vordingborg Slotsstation

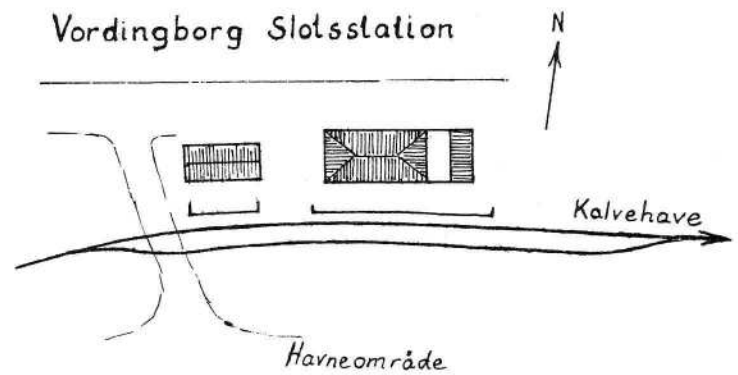


Foto herunder: Slotsstationen fra vest (O. Iskov), næste side øverst: fra nordøst og nederst fra nordvest (Vordingborg byhistoriske arkiv). På bagsiden ses Slotsstationen igen fra nordvest, men på længere afstand (Vordingborg byhistoriske arkiv). Tidspunktet for optagelserne kendes ikke.



