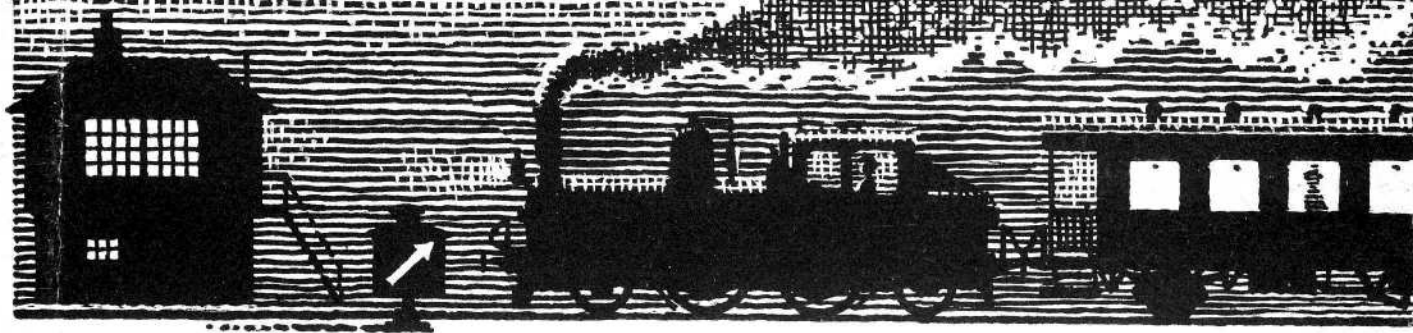


SIGNALPOSTEN



12. ARG.
1976

NR 1
MAR

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Først vil jeg ønske Dem et rigtigt godt nytår - lidt sent, javel, men derfor ikke mindre velment.

I denne årgang sker der jo en radikal ændring i vor udgivelsespolitik, idet bladet kun vil komme 4 gange i årets løb. Som det vil være Dem bekendt fra mine tidligere skrivelser, er det nødvendiggjort af redaktørens sygdom, og jeg vil benytte lejligheden til at takke for alle de mange breve med gode ønsker i den anledning. Ændringen medførte ikke den "brevstorm", som man kunne befrygte, omend der selvfølgelig var nogle abonnenter, som fandt ændringen uheldig af forskellige grunde. Samtidig kom flere forslag til bladets udformning - forslag, som vi nu vil drøfte nærmere i årets løb.

Vi nåede i 1975 op på 901 direkte abonnenter, d.v.s. at redaktørens ønskedrøm gik i opfyldelse! Og i skrivende stund har knap 700 fornyet abonnementet for 1976 - tak for det. Samtidig er kommet en hel del nye abonnenter, som jeg herved byder velkommen i vor lille klike. Nu kan læseren vel nok regne ud, hvilket mål redaktøren har i kikkerten for 1976. Nå, han vil være tilfreds med 950, men skulle de 1000 blive nået, ja så ved jeg ikke, hvad der vil ske. Disse linier skrives efter at det øvrige indhold er sat op, og derfor må jeg konstatere, at jeg - selv om sidetallet i nummeret svarer til 96 sider - er i svær pladsnød. Bl.a. må jeg atter en gang rokere med billedteksterne, og de må blive meget summariske. Endvidere blev der ikke plads til nogle småting, der allerede har ventet længe. Iøvrigt er jeg nogenlunde tilfreds med indholdet - og dets fordeling mellem modelstof og jernbanestof, for nu at bruge disse benævnelser.

Som De vil se i næste spalte, er regnskabet for 1975 gjort op og revideret. Året gav et betragteligt underskud, hovedsagelig på håndbog 2, der ikke blev afsat i tilfredsstillende omfang. Jeg har ikke plads til en længere udregning om dette forhold, men skal blot henstille, at man gør reklame for vort forlag og dets produkter hvor man får lejlighed til det.

SIGNALPOSTEN, driftsregnskab for 1975

	Indtægter	Udgifter
11. årgang	41.522,30	41.264,06
Gamle årgange	3.126,99	2.570,90
Jubilæumsskrifter	579,93	-
Fotohefter 1 og 2	744,20	650,00
Fotohefter 3 og 4	953,61	500,00
... Trine	680,36	500,00
Romantik i røg ---	1.681,34	3.445,00
Old-timere i model	2.232,67	3.000,00
Damptrækraft ...	26.125,28	61.630,71
Årets underskud	<u>35.913,99</u>	
Balance	113.560,67	113.560,67

Status pr. 31. december 1975

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro, kontant og sparekasse	13.273,08	
Forudbetalte abonn.		20.350,15
MOMS-gæld		3.572,51
Div. deb./kred.		17.087,80
Turfond (uændret)		43,92
Formue 1/1: 8.132,69		
underskud 35.913,99		
Gæld 31/12 1975:	<u>27.781,30</u>	
Balance	41.054,38	41.054,38

Regnskabet er udarbejdet den 2. januar 1976. Revisoren har revideret det den 20. januar 1976 med følgende påtegning:

"Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med bøger og bilag. Kassebeholdning, giro- og bankbeholdnings tilstedeværelse konstateret."

20/1 1976: sign. Th. Kronholt.

Der er ikke i årets løb sket forøgelse af inventar m.v., således at den i 11. årgang, nr. 2 bragte liste over disse genstande stadig er gældende.

Næste nummer udsendes omkring 1. juni.
På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

12. ÅRGANG, NUMMER 1

MARTS 1976

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Motormateriellet: Den første Scandia-Kielervogn		2
Tegningsarkivet		13
Danske "Jernbanefærger": S/S Holger Danske, 1. del		14
Kalvehavebanen, bygninger, 4. del		20
Nedlagte baner: Skive-Vestsalling Jernbane		24
Danske damploko: Privatbanerne, Ålborg-maskinerne		43
Vi bygger: Mine produkter		52
Fra sidegangen: En 0-byggers trængsler (læserbreve)		56
Klubnyt		59

Forsidebilledet er fra SVJ, trb. Borgen, set fra syd - 1961 (hol)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

Redaktion & Ulf Holtrup
Ekspedition: Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
(01) 71 79 03

Repro: Bargholz offset
Skt. Knuds Vej 14
1903 København V
(01) 22 77 05

Tryk: Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
(01) 59 44 11

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre om året normalt i kvartalets sidste måned. Tilstræbt årligt sidetal 350-400 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 12. årgang 1976, kr. 46,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

DEN FØRSTE SCANDIA-KIELERVOGN

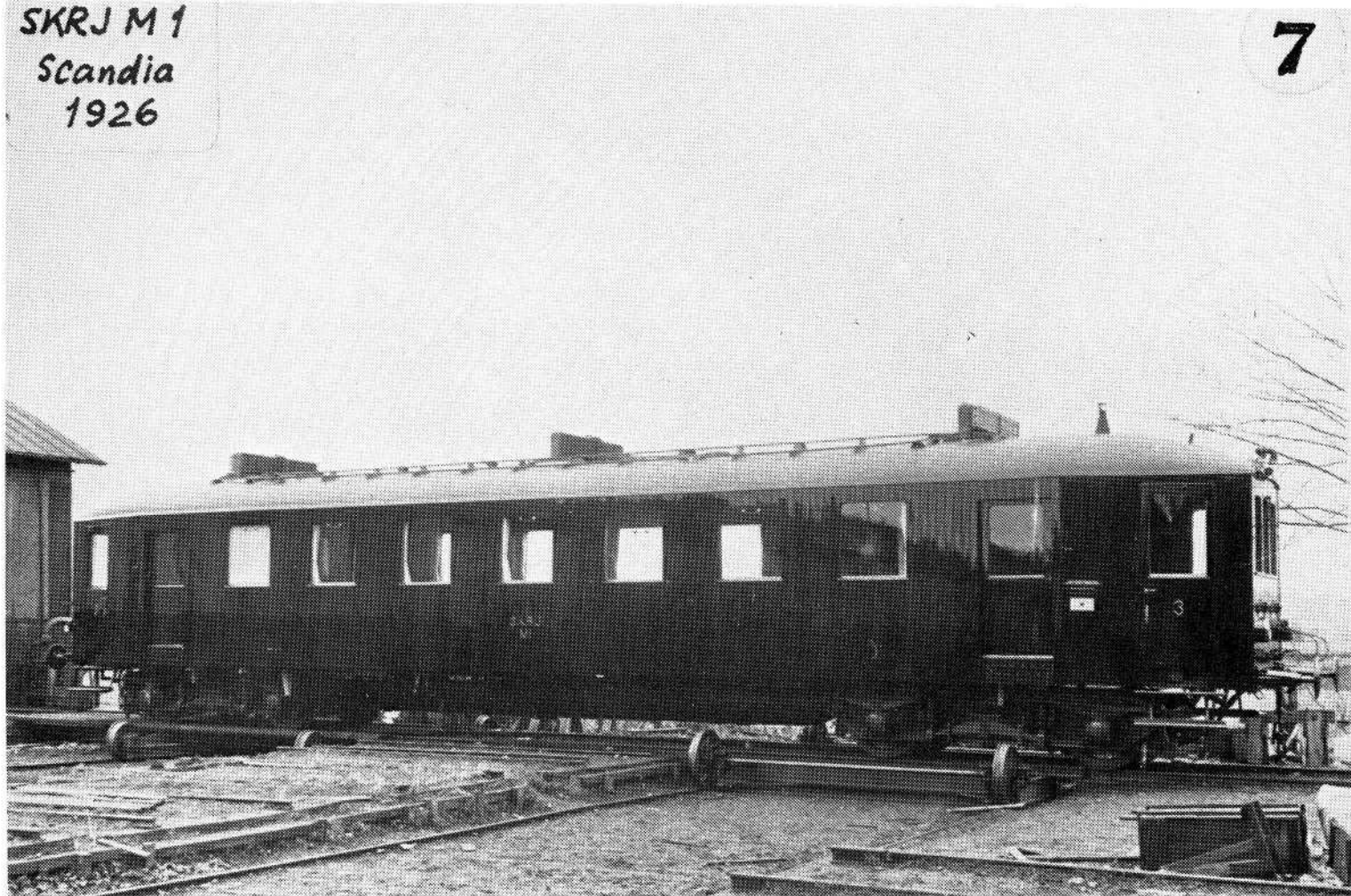
Det er tidligere nævnt, at de Württembergske statsbaner i 1890'erne lod udføre forsøg med passager-motorvogne på nogle af sine strækninger og at man, i samarbejde med motorfabrikken Daimler, fik udviklet de første praktisk brugbare benzin-mekaniske motorvogne, hvoraf et antal var i drift en årrække. De var imidlertid endnu ikke tilstrækkeligt rentable til, at udviklingen blev videreført "af sig selv", og første verdenskrig betød et yderligere afbræk i motorvognsdriften, hvortil brændstof nu ikke kunne skaffes. Kun få motorvogne overlevede krigen, og de var da så forældede, set i lyset af motorernes udvikling under kri-

gen, at de ikke mere kom i drift, og man måtte i gang med et nyt udviklingsarbejde.

Deutsche Reichsbahn var dannet 1. april 1920 ved sammenslutning af de forskellige tidligere delstaters statsbaner og større privatbaner, og DR kom straks til at omfatte strækninger på ialt ca. 53.650 km. Tusinder af damplokomotiver af over 200 forskellige typer, gennemgående i dårlig og nedslidt stand, et for sømt fast anlæg, et sparsomt og nødtørftigt uddannet personale og en vaklende økonomi var den arv, man skulle forvalte. Det er forståeligt, at den nye ledelse i første omgang havde nok at gøre med at klare dagen og vejen, så der ikke var mange kræfter til overs til nye, utraditionelle projekter. Det blev derfor i før-

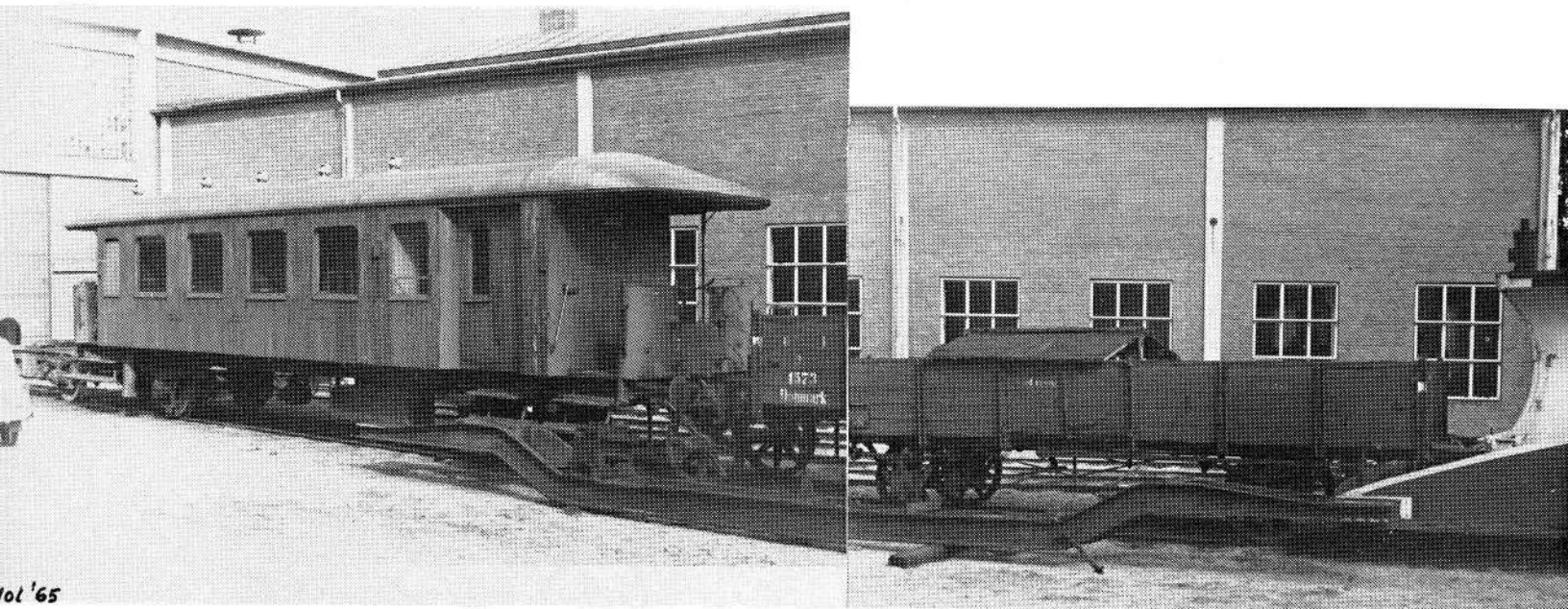
SKRJ M 1
Scandia
1926

7



ste omgang forskellige vogn- og motorfabriker, der forskede videre i motordrift på banerne, støttet af enkelte privatbaner. I 1924 reorganiseredes DR, idet de omdannedes til et mere selvstændigt selskab med større autonomi og dermed bedre muligheder for langtidsplanlægning uden idelige indgreb af politikerne i selv de mindste detaljer. Banerne var nu også kommet igennem de værste efterkrigstidstrængsler, men de var til gengæld nu plaget af en opdukket lavkonjunktur. For at få sat fart i en rationalisering og få flest mulige nye ideer frem tog DR så i 1924 initiativet til en stor, jernbaneteknisk udstilling, ledsaget af en serie forelæsninger m.v. om ferroviare emner. Som udstillingsareal for rullende materiel anvendtes en del af

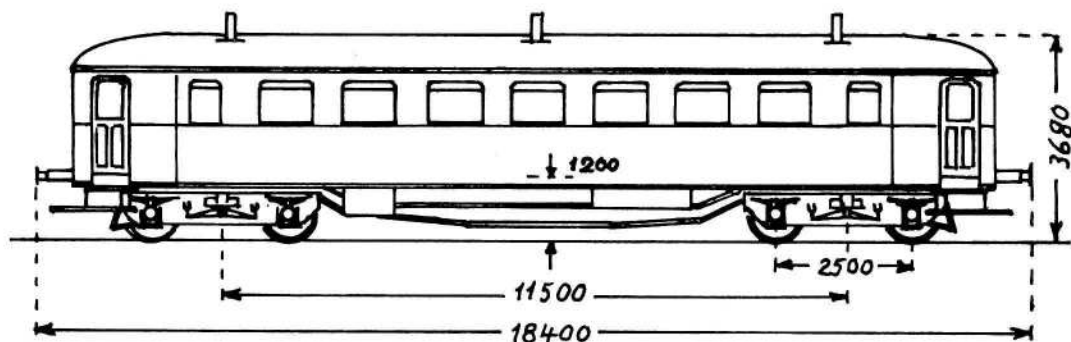
Året efter (1925) besluttede rigsbanerne imidlertid at indlede planmæssige og systematiske forsøg med motorvogne af forskellige konstruktioner og fabrikater, dog alle af tysk herkomst. Deutsche Werke i Kiel (DWK) var en af de virksomheder, der havde vogne med i disse forsøg. Det drejede sig dog ikke om de skrøbelige blikæsker, man oprindeligt byggede til de fattige privatbaner. Det, man sendte til afprøvning hos DR, var 4 vogne af "rigtig jernbanestørrelse", og man havde nu selv fremstillet en ny 150 hestes benzinmotor hertil i stedet for de mindre egnede Mercedes fly-motorer. DWKs forsøgsvogne litedes DR VT (Verbrennungs-Triebwagen) nr. 751-754. Gearkasse, transmission, ophæng og bogier var nykonstru-



den store rangerbanegård Seddin ved Berlin. Den lå alligevel halvtom hen på grund af de dårlige tider, og her udstilledes alt, hvad hjertet kunne begære af lokomotiver og vogne: 46 damplokomotiver, 8 elektriske loko, 9 diesel- og andre loko og utallige jernbanevogne, mest passagervogne og diverse typer af selvtømmende godsvogne. Endelig sås i et lille hjørne 8 person-motorvogne med forbrændingsmotorer, indrettet efter alle mulige principper i henseende til drivaggregatet. De var dog gennemgående for små og svage til at have rigsbanernes interesse, man forholdt sig indtil videre afventende. Blandt de udstillede vogne befandt sig for resten en af de tidligere omtalte, spidse Kielvogne med fly-motor.

erede, men konstruktionsprincipperne fra den gamle, spidse model var bibeholdt. Vognkassen lignede nærmest den ældre, 4-kantede model, som vi kender fra FFJ M 1203-04, se fig. K i SIGNALPOSTEN nr. 5, 1975, men pustet op til egentlig normalspor-størrelse, se fig. M. Vognkassen, der var pladeklædt, var nu så bred, at bænkearrangementet kunne blive 2 plus 3 pladser i bredden, altså med "skæv" midtergang.

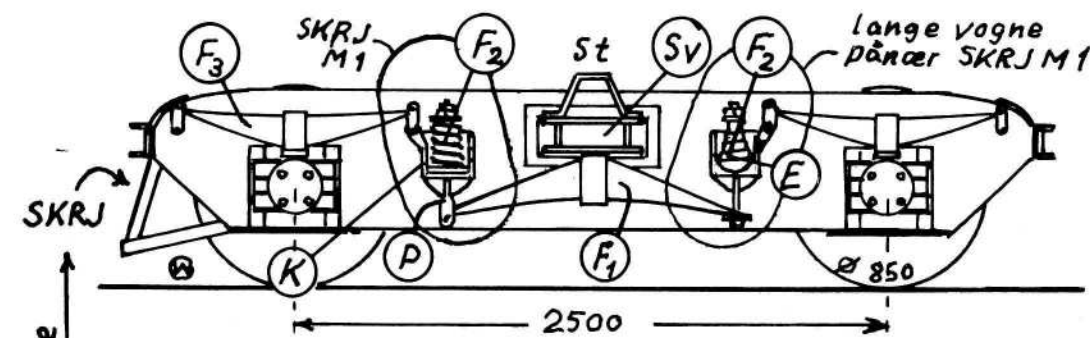
DR prøvekørte den første vogn i oktober måned 1925, og den fungerede i begyndelsen godt. Efter ca. 1800 km kørsel begyndte der dog at opstå visse driftsforstyrrelser, men de var ikke værre, end at vognen endnu i 1935 fik



M

D.R. VT 751-52
 DWK 1925
 (1AXA1) · BM
 150 hk · 36t
 60 km/h

Alle bogier til Scandia-Kielervogne

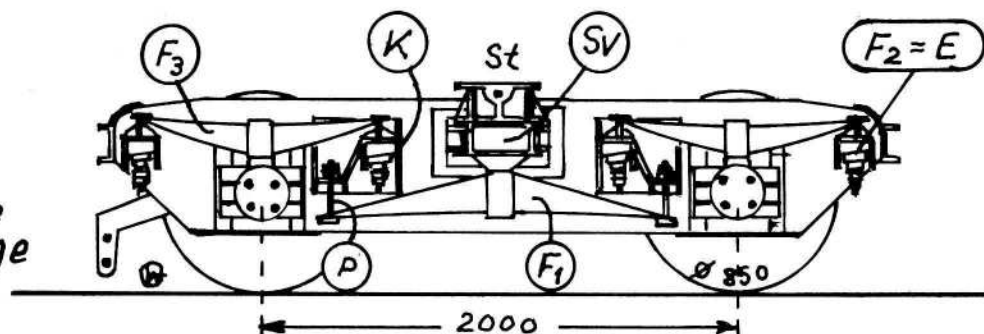


N

til lange vogne:
 Sydfyen, OKMJ
 OMB, NFJ, RHJ.

1 : 45

banerømmere
 alle
 øvrige



P

til korte vogne:
 TKVJ og HP.

Nov. '75 H. Rikjær

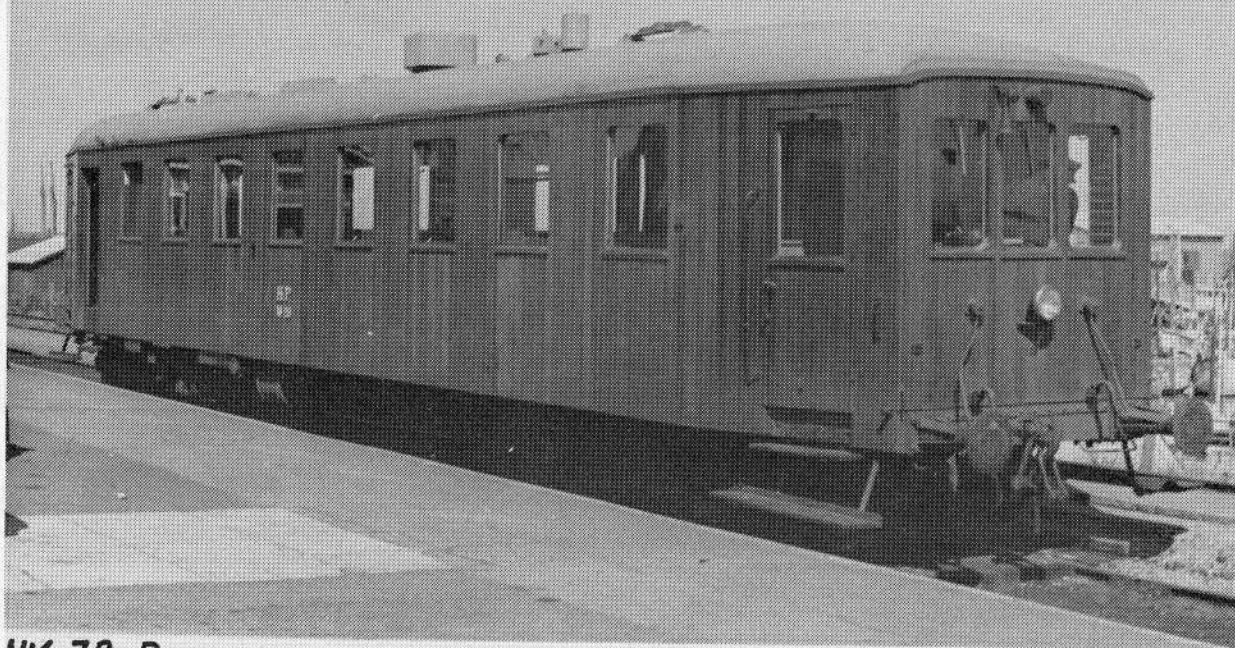
apteringen moderniseret, og den forblev i drift indtil 2. verdenskrig.

Allerede i 1924 erhvervede vognfabrikken Scandia i Randers retten til at licensbygge motorvogne med DWKs egen motor, transmission, motorophæng og bogier, så DWK har nok allerede da haft en prototype på denne "voksne" Kielervogn klar, så Scandia til en vis grad kunne bedømme, hvad de indlod sig på, selv om DR endnu ikke havde indledt sine forsøg.

Den første ordre på en "Scandia-Kielervogn"

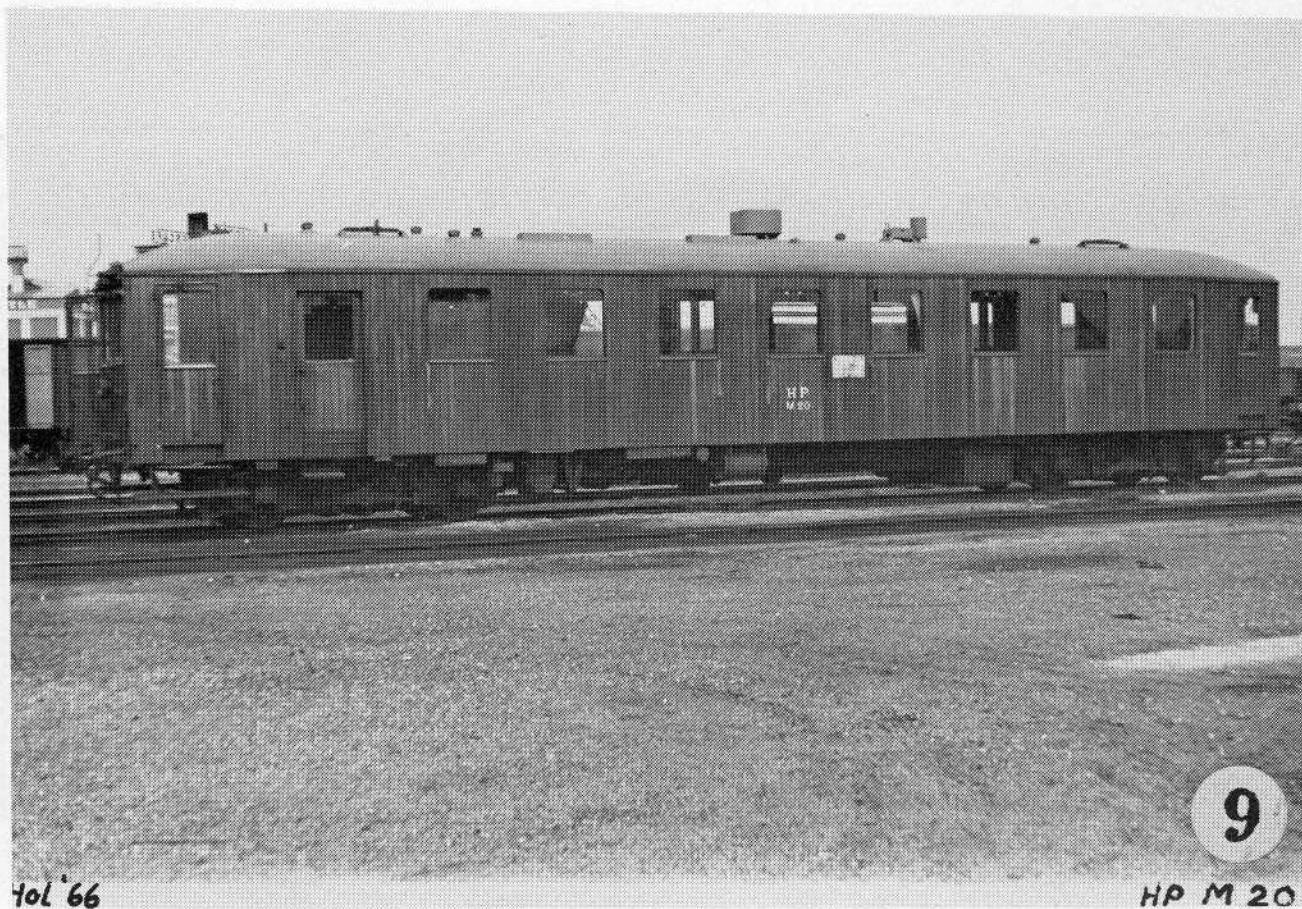
kom i 1925 fra den kort forinden åbnede bane Kjellerup-Silkeborg, der med sine 25 km var en kraftig forlængelse af den diminutive (10 km) Rødkjærbro-Kjellerup bane fra 1912. Der anskaffedes ved forlængelsen kun ét, nyt damplokomotiv, men til gengæld regnede man altså med at få brug for en stor motorvogn, der "kunne det hele". Den bestilte vogn, se fig. R og foto 7, rummede maksimalt 76 passagerer (58 bænkepladser, 6 klapsæder og 12 ståpladser) og desuden et lille postbureau samt et

10



NK-JB-P

HP M 20, 1966



101 '66

9

HP M 20

Sammenligning mellem forskellige, ældre benzinmotorer

⑤	hk	liter slag- vol.	$\frac{hk}{liter}$	stempel- hast. m/sec	omdr.	vognens aks. flg., fabrikat, år.
Mercedes	100	14,8	6,8	10,1	1200	(1A)(A1) DWK 1921
"	160	21,7	7,4	9,4	1000	" " 1923
DWK	150	19,0	8	9,4	1000	" " 1924
NAG	75	11,5	6,5	8,5	950	A1 AEG 1923
Midwest	70	6,9	10,1	12,7	1600	1A Triangel '23
Continental	100	9,1	11	15,3	2000	" " 1925

Sammenligning mellem SKRJ's Kieler- og Triangelvogn

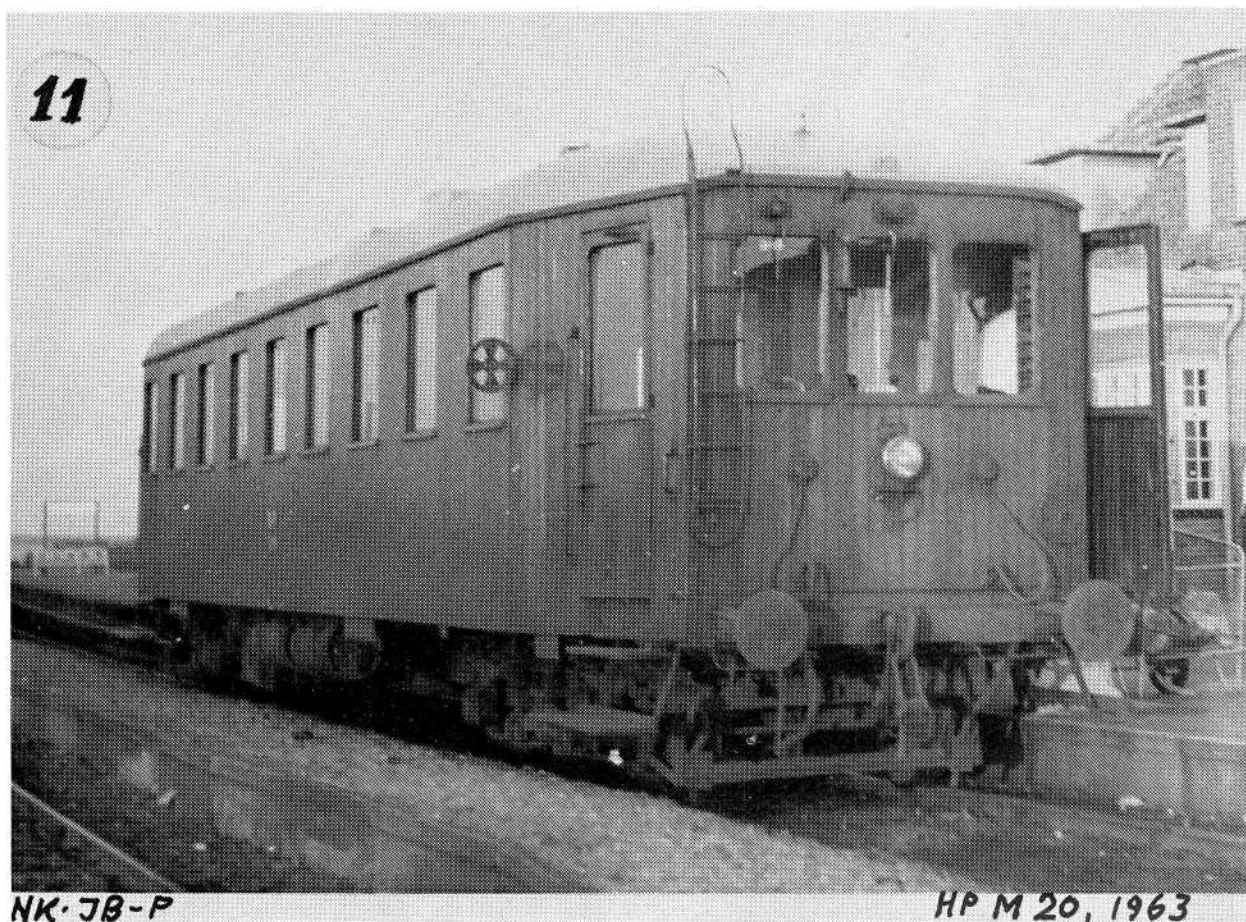
⑥	tara t	passa- gerer, sid. + stå	brutto t	$\frac{hk}{t}$	$\frac{hk}{pass.}$	$\frac{kg}{pass.}$	vogn- fabrikat
SKRJ M1	30	76	35	4,3	2	460	DWK
M2	12	51	15,3	6,5	2	300	Triangel
MP 71	7,5	55	11	-	-	200	Scandia
M2+MP71	19,5	106	26,5	3,8	1	250	Tria+Scnd

rejsegodsrum. Derimod var vognen ikke indrettet til at medføre personførende bivoogne, hvilket ses af, at den ikke var udstyret med kontinuerlig bremse, og ingen af banens person- eller pakvogne blev udstyret med egenvarme i anledning af M 1s anskaffelse. Vognen havde ganske samme dimensioner og tekniske data som de 4 DWK forsøgsvogne DR VT 751-54, der også dannede forbillede for karosseriets ydre, tilspidsede form. SKRJ's vogn var dog på mange måder bygget efter de dengang gældende danske traditioner. Skelettet var overvejende af træ og udvendig beklædt med teaklister, ganske som det var kommet på mode for de samtidige, danske personvogne. Der anvendtes rammeløse spejlglassruder i de bevægelige vinduer, men ca. hvert andet vindue var fast. Der var ikke, som på de tyske vogne, trækruder over vinduerne, men i taget var anbragt et antal ventilatorer af typen "Grove", se fig. Q, som Scandia ellers ikke benyttede, men som sås på det tyske forbillede, og som vi i øvrigt kender fra de ældre Triangel-vogne fra Odense. På Scandias hovedtegning fra 1925 betegnedes vognen som type V.A. (fem A), hvilket utvivlsomt er DWK's typebetegnelse. Et meget DWK-sk træk var, at vognen, ud over en håndbremse,

kun havde hvad der i DSB's fortegnelse kaldes en elektromagnetisk bremse. Den havde altså, i lighed med de små Kielervogne, IKKE luftbremse!

Opvarmningen skete ved hjælp af motorens kølevand, og overskudsvarmen fjernedes i 2 tværstillede lamel-kølere, der var anbragt på taget. De to kølere nær enderne af taget var variable ved hjælp af jalousier, der kunne betjenes med et wiretræk, der gik via diverse trisser hen ad taget og ind gennem et hul i gavlen!

Passagerafdelingen, der kun rummede III kl., var udstyret med træbænke uden polstring. Heraf var 12 pladser anbragt på langsgående sæder oven på en kasse over motoren: 6 plus 6 pladser med fælles ryglæn i vognens midterakse, resten var anbragt i normalt tværsædearrangement med 2 plus 3 pladser i bredden. Der var kun ét, stort passagerrum, men heraf var et lille hjørne i den ene ende skilt fra til toilet med håndvask. I den anden ende optog det 5,5 m² store postrum godt den halve vognbredde og en længde svarende til 2 vinduer. Postrummet havde en indvendig skydedør i ydervæggen og en almindelig dør til førerrummet. I den langsgående skillevæg ind mod passagerafde-



lingen var anbragt et mat-glasvindue. I post-rummet fandtes de obligatoriske sorteringsreoler samt postsækkekroge, brevkasse med skueglas, en rund taburet, en servante (håndvaskegrej) og en rund kakkellovn i vognens midterlinie. I postrum-enden af vognen var der kun levnet et beskedent rum til førerstand og indgangsperron, mens der i toiletenden var en 3 m lang endeperron, i hvis ene hjørne, op ad toiletet, fandtes et lille, 2,3 m² stort, aflåseligt lukaf med skydedør til det fri og en enkeltdør med mat rude ud til endeperronen. Det lille lukaf var udstyret med gulvrister, så det har været beregnet til groft gods af en slags. Den vinkelformede rest af endeperronen må have været beregnet til almindeligt rejsegods, for den var kun sparsomt møbleret med 4 underligt tilfældigt anbragte klapsæder, men mærkeligt nok havde dette rum kun enkeltdøre til det fri. Alle senere Scandia-Kielervogne havde halvanden fløjdør til endeperronerne.

Interiørbeskrivelsen er tildels baseret på Scandias hovedtegning, da jeg ikke har interiørfotos af vognens oprindelige indretning. Der kan derfor være indløbet mindre unøjagtigheder, idet de overleverede hovedtegninger tit

ikke har fået påført de sidste småændringer i forhold til det oprindelige projekt.

De første "ægte" Kielervogne havde meget primitive bogier, kun én gang affjedret med udæmpede skruefjedre, se f.eks. fig. J og K samt foto 6 i SP 5/75. De tyske VT 751 m.fl., såvel som Scandias Kielervogne, havde en ny, stærkt forbedret bogietype, der var tredobbelt affjedret med alle fjedre anbragt udvendigt på bogievangerne. I de fleste personvognsbogier, der dengang anvendtes i Danmark, hvilede svingbjælken på 2 bundter af tværstillede, dobbelt-elliptiske bladfjedre, "saksefjedrene", der stak de karakteristiske "albuer" ud gennem åbninger i bogiesiderne.

I de nye Kielervognsbogier (fig. N) var det svingbjælken, Sv, der stak ud gennem bogievangerne og her hvilede på en enkelt svær, omvendt bladfjeder F_1 i hver side. Sidestyrene, St, der forhindrer svingbjælken i sideværts vugninger i forhold til vognkassen, sad, ligesom fjedrene, uden for bogievangerne. De omvendte bladfjedre var ved hjælp af ret lange pendulstænger, P, ophængt i skruefjedre, F_2 , der stod på konsoller, K, på bogievangernes udsider. Bogierammerne hvilede endelig på tra-



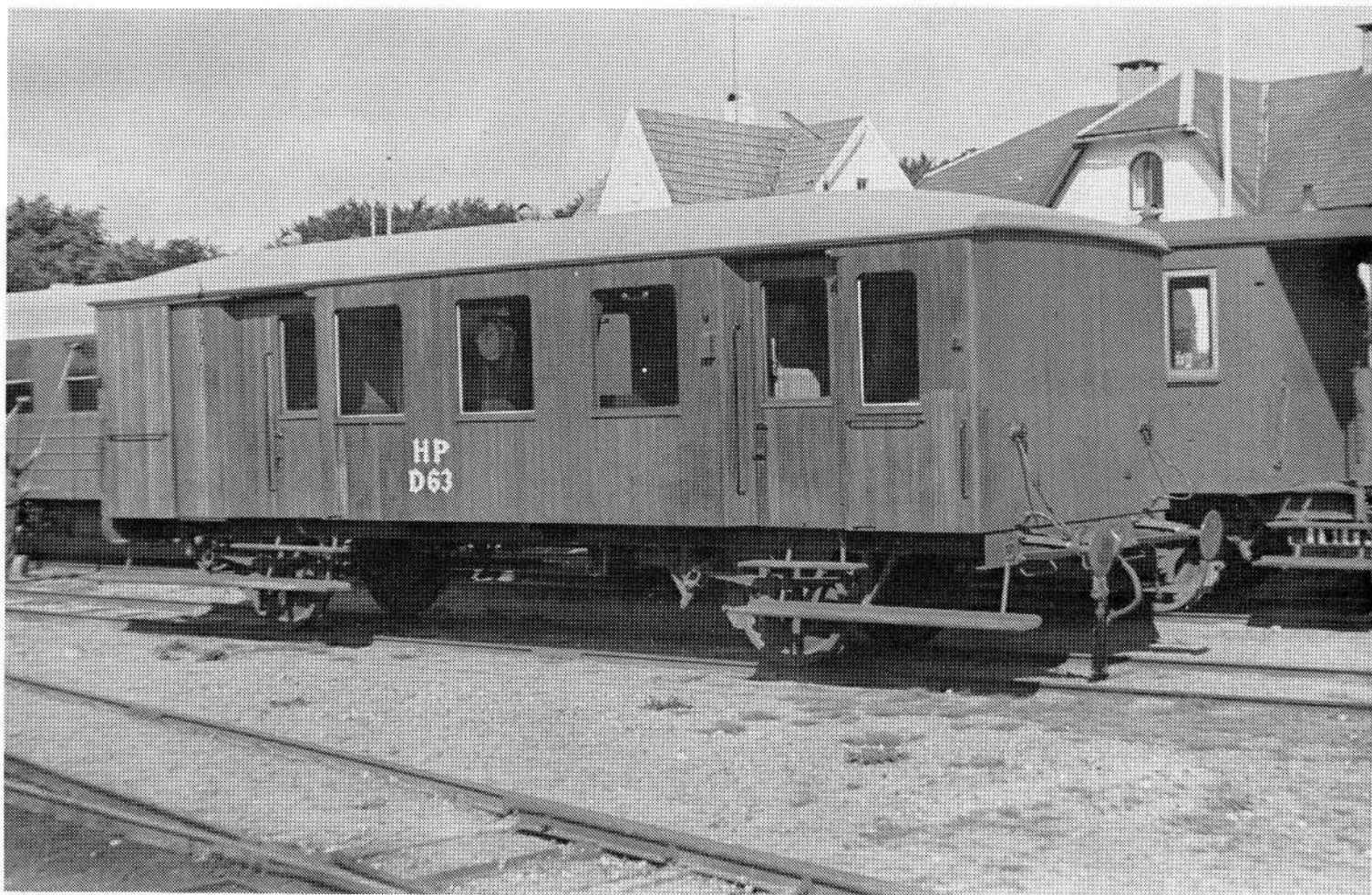
ditionel vis på akselkasserne via almindelige, retvendte, overliggende bærefjedre, F_3 . Akselkasserne var udstyret med SKF-rullelejer. På de følgende, lange Scandia-Kielervogne anvendtes samme bogietype, men skruefjedrene var erstattet med evolutfjedre (E på fig. N), der ligesom skruefjedrene svinger udæmpet og derfor egner sig til at optage småstød og rystelser, der forplanter sig næsten uantastet gennem de almindelige bladfjedre. Under de senere lancerede, kortere Kielervogne anvendtes en kortere bogietype, fig. P, hvor man af pladshensyn havde flyttet evolutfjedrene til enderne af de primære bærefjedre over akselkasserne.

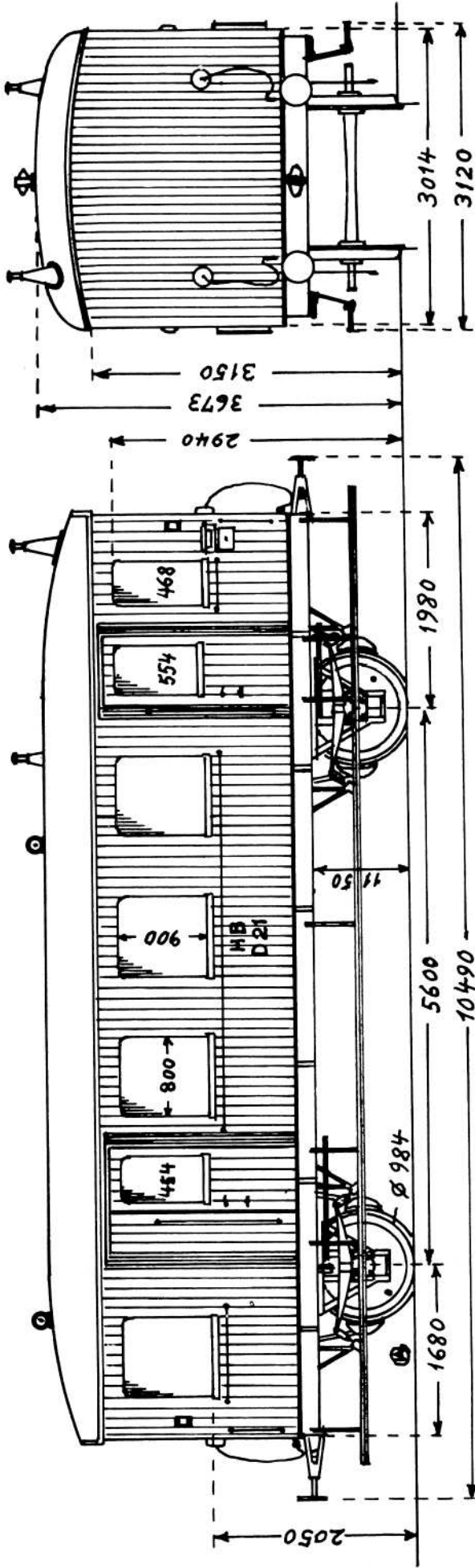
DWKs nykonstruerede motor havde et slagvolumen på 19 liter, og den ydede 150 hk ved 1000 o/m. Det gav en lidt større ydelse pr. liter slagvolumen end den store Mercedesmotor, men samme stempelhastighed. Alligevel holdt den nye motor meget længere. Den var betydeligt solidere bygget end flymotoren, men der stilledes jo heller ikke de samme krav om lethed til den. Sammenlignet med de faktisk meget holdbare 9 á 10 liters Continental benzinmotorer, der benyttedes i de mange små

Triangel-vogne, var DWKs motorydelse pr. liter, såvel som stempelhastigheden yderst beskeden, så det burde også være en ret robust motor. I skema 5 ses en sammenstilling af data for 2 af de motorer, DWK har benyttet og for 3 andre benzinmotorer, der har været brugt til jernbanedrift i 1920'erne.

Kielervognens motor trak via en 4-trins gearkasse, et reversgear og to teleskopiske kardanaksler (A i fig. Q) på de to inderste bogieaksler ved hjælp af spids- og kronhjul i kasserne T på fig. Q. Drejningsmoment-reaktionerne overførtes gennem skruefjedrene F til bogierammerne, ligesom vi kender det fra elektriske banemotorer.

SKRJ M 1 og de nærmest følgende Kielervogne fra Scandia havde, ligesom de gamle Kielervogne, mekanisk styring af gearene fra de to førerstande, og det voldte en del tekniske vanskeligheder i begyndelsen. DRs forsøgsvogne VT 753-754 var indrettet på samme uheldige måde, medens VT 751-52 havde en pneumatisk styring af gearene, altså ved hjælp af trykluft. Det viste sig, at den pneumatiske styring fungerede meget bedre, og den indførtes iflg.



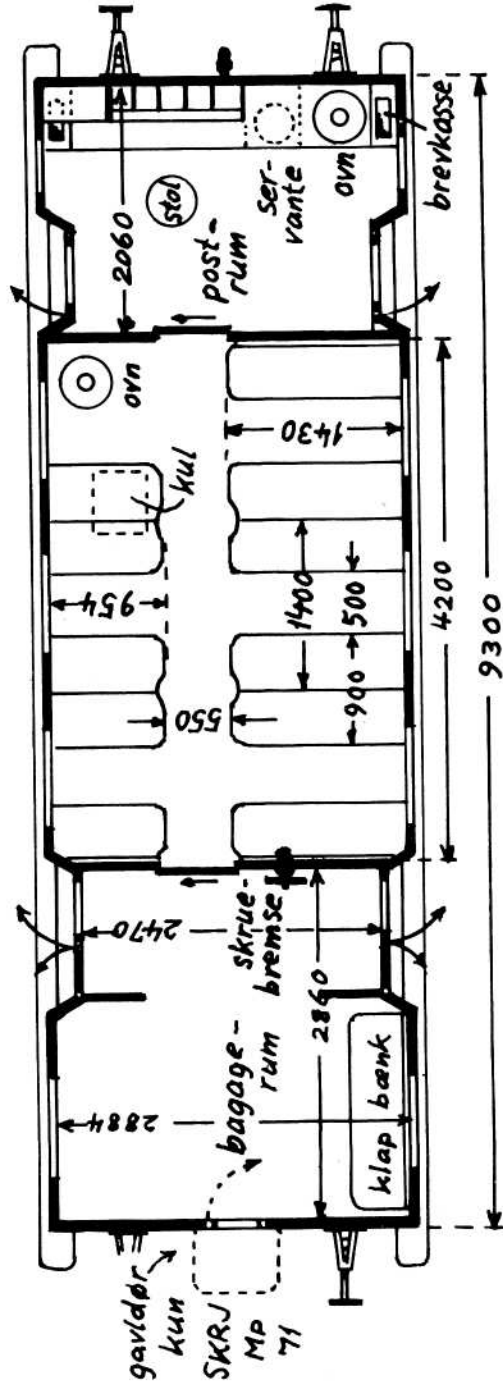


Scandia -
motorbivogne

HB D 21 - HP D 63, 1927
 YØ D 16 - HP D 62, 1928
 SKRJ MP 71, 1929

1:87

Nov. 75, H. Rindger



Scandia "fra 1926" på alle de senere Kielervogne herfra, ligesom de ældste vogne senere ombyggedes til dette system.

Et begreb om den oprindelige mekaniske styrings "virkemåde" fås, når man læser i DJKs publikation nr. 5 om danske baners motormateriel: "I begyndelsen tog man motormateriellets luner og særheder med godt humør; f.eks. berettes om SFJs ældste gearvogne, der har givet mange rejsende, der første gang kørte i disse vogne, adskillige chok til fryd for de, der rejste "på hjemmebane". ... Gearskiftningen skete ofte med et sådant brag, at rejsende, der var ukendt med denne "lokalkolorit" ventede at se glødende motordeler komme farenende ud gennem (motor)kassen eller under bænkene."

Motorrammen M var ophængt i et par mellem-kugleskåle, Ku, i selve bogiecentrene, se fig. Q. Udformningen af den forkrøbbede motorramme ses af det "sammensuriske" foto nr. 8, Odense 1965, hvor Den Gamle Redacteur har haft held til at forevige en reserve-maskinramme til en af de lange Kielervogne fra

OKMJ/OMB. Selv om rammen sådan set ikke var egentlig affjedret i forhold til vognkassen, bevirkede dens betydelige længde en ikke ubetydelig affjedring af drivaggregatet i vognens tværplan.

Allerede i 1927 anskaffede SKRJ endnu en motorvogn, M 2, men denne gang en 2-akslet, 100 hk Triangelvogn fra Odense, og hertil anskaffedes fra Scandia en tilsvarende bivogn, Mp 71. Ialt rummede M 2 plus Mp 71, 70 siddepladser, heraf 9 på klapsæder, plus 36 ståpladser samt diverse plads til post og rejsegods. De to vogne vejede tilsammen knap 20 t mod Kielervognens 30 t egenvægt, og Triangeltoget kunne transportere flere rejsende og en lignende mængde post og gods som Kielervognen, og det med kun 2/3 af dennes motorkraft. Se iøvrigt sammenstillingen i skemaet 6. Triangeltoget var både billigere i drift og mere driftssikkert, ligesom det var mere fleksibelt, da man jo ad libitum kunne medtage bivognen eller lade den blive hjemme, mens Kielervognen var og blev udelelig. På den anden side skulle Triangelvognen vendes ved hver ende-

13



NK-JB-P

Hhs 1966: HP M20 + 2 vq og DL10 m.tog

station og eventuelt foretage omløb med sin bi-vogn, inclusive af- og tilkobling. Kielervognen havde en betydelig bedre gang i sporet og var meget bedre affjedret, så den var væsentlig mere publikumsvenlig. Alligevel anskaffede banen i 1929 endnu en Triangelvogn, omtrent magen til den forrige: Økonomiske betragtninger sejrede over hensynet til publikums bekvemmelighed, såvel som til vende-procedurens rationalisering. Efter at have fået begge Triangelvognene (M 2 og 3) så man sig i stand til at undvære Kielervognen, og den blev i 1930 solgt til HLA (Løkken-banen), efter at den var blevet hovedrepareret og lettere moderniseret, mærkeligt nok hos Triangel i Odense. Her fik den trykluftbremse og trykluftgear, og der installeredes et koksfyret centralvarmeanlæg. Motoren blev overhalet, der blev isat en ekstra fløj i en dør (?) og der udførtes diverse småpillerier. Vognen blev senere ændret eller ombygget flere gange, og skæbnen ville, at netop denne vogn skulle blive den længstlevende af alle Scandias Kielervogne, idet den først meldtes endeligt udgået i 1971, 45 år efter at den blev afgivet til drift. Det lykkedes altså efterhånden at komme de forskellige børnesygdomme til livs!

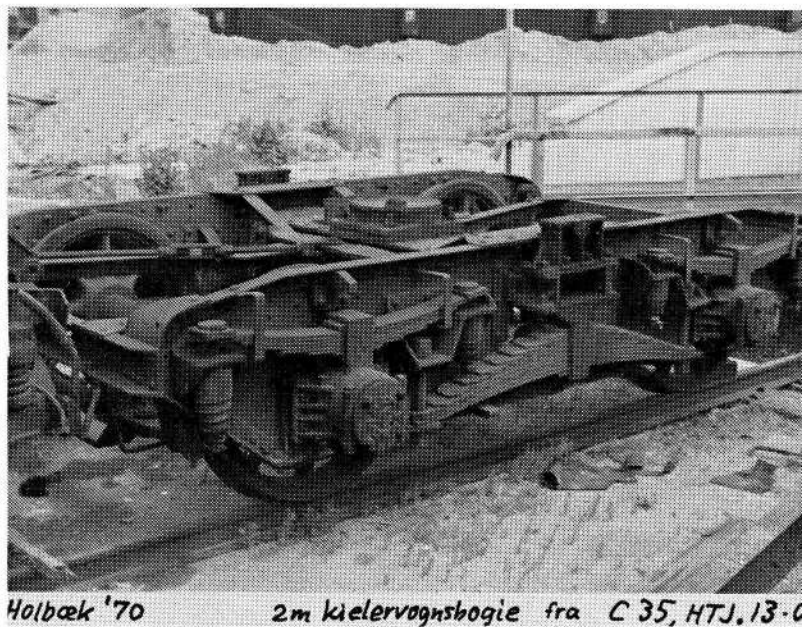
Da HLA tog vognen i brug i 1930 havde den stadig det oprindelige antal sidde- og ståpladser, så dens indre var ikke ændret væsentligt i første omgang. Nyere fotos som f.eks. nr. 9 og 10 viser, at man senere (1951/52?) fik fjernet postrummet og dets skydedør, men bibeholdt tværskillerummet og desuden anbragte endnu et skillerum mellem vindue nr. 3 og 4 regnet fra den tilbageblevne skydedør. Man fik således oprettet en særlig "motorlarms-kupe" omkring motorkassen! De gamle træbænke udskiftedes med lædersofaer af den type, der stadig kan opleves i de gamle S-tog i København.

Det lille lukaf med skydedøren blev bibeholdt, måske som et mini-postrum?

Det ses, at kølerne på taget på det sidste forsvandt, men der har nok i den lange undervogn været masser af plads til kølerne også, ikke mindst da vognen fik dieselmotor, der kræver mindre køle-areal end en tilsvarende kraftig benzinmotor. Man var ikke så nøjeregående med at rydde oppå taget efter de forskellige kølerarrangementer, så der var på det sidste godt med ragelse deroppe - ud over de to ekspansionsbeholdere til kølevandet og central-

varmeanlægget. Bemærk, at man til det sidste bevarede de gamle "Grove"-ventiler (udtales grofe).

Da 2. verdenskrig brød ud i 1939, medførte det meget hurtigt en udtalt mangel på alle olieprodukter, og hos HLA måtte man hurtigt holde op med at benytte benzinmotorvognene. Man afmonterede derfor motoren på M3 og benyttede vognen som almindelig personvogn indtil krigens afslutning. I 1945 anskaffedes en Büssing-dieselmotor fra DAB i Silkeborg. Denne motor var ikke særlig velegnet, og allerede i 1951/52 udskiftedes motoren igen, nu med en 150 hk Hercules-diesel. Alle de øvrige tilbageværende Scandia-Kielervogne rundt om i landet, naturligvis på nær NFJs (NFJ var sgu' sin egen!) fik omtrent samtidig monteret den nye Hercules-motor, mens en lidt mindre Hercules motor skulle give 5 af DSBs MF-vogne et nyt og bedre liv. Samtidig (?) fik HLA M3, der i mellemtiden var omlitret til HP M20, et nyt, automatisk gear af det engelske fabrikat Wilson, så de sidste kvaler med tænderskærende tandhjul ved gearskift var elimineret. Desværre viste Hercules-motorerne sig alle steder at være en skuffelse, så allerede i 1956/57 skiftedes atter motor, nu til Leyland, 150 hk diesel, en motor, der har været tilfredshed med overalt, både til de gamle Triangelvogne og i talrige Scandia-skinnebusser og altså også i de længstlevende Kielervogne.



Holbæk '70

2m Kielervognehogie fra C 35, HTJ. 13-6

SKRJ M 1 fremførte næppe personvogne, mens den var på sin oprindelige bane, men på HLA og på de andre Hjørringbaner har den en gang imellem medført en af de 3 specielle motorbivogne D 61-63 (se fig. S og foto 12), som tilhørte Hjørringbanerne. Måske har den også en gang imellem medført en af de gamle personvogne, der i 1932 ff udstyredes med trykluftudstyr og egenvarme: HP B 1-2 eller C 4-10. De 4 Hjørringbaner anvendte i ret udpræget grad materiellet i flæng på de forskellige strækninger, så man kan ikke på forhånd udelukke nogen af de teknisk mulige kombinationer. Det er sandsynligt, at M 20 en gang imellem har medført den berømte lille fiskevogn, HP IF 194, hvoraf tegning, fotos og levnedbeskrivelse findes i SP nr. 1, 1973. M 20 kørte også nu og da blandede tog, se f.eks. foto nr. 13, hvor den ses med 2 godsvogne på krogen i Hirtshals i 1966. I virkeligheden kørte Kielervognene oftest solo, og ikke mindst den store M 20 var "sig selv nok". I DJK 14 om Hirtshalsbanen oplyses fra engang omkring 1930, at motorvognstogene gennemsnitlig var på 4,9 aksler, og da motorvognene havde 4 aksler, var det mindre end hvert andet motortog, der havde bivogn med.

Artikelserien fortsættes.

H. Alkjær

TEGNINGSARKIVET

NYHEDER i TEGNINGSARKIVET:

- A 1 07 T 023 DSB, FJ 947-951 (gl. lyntog)
hovedt. 1:25
kr. 10,50 sb, ls, tv, gv.
- A 3 04 T 012 AB, M 2
nedtegn. 1:45
kr. 7,50 sb, ls, fr.
- A 3 14 T 040 RGGJ, B 1 (motorvognsbivogn)
nedtegn. 1:45
kr. 6,- sb, ls, gv.

- A 3 47 T 061 LB, Bagnkop st., plan 1
hovedt. 1:50
kr. 10,50 facader, gavle
- A 3 47 T 062 LB, Bagnkop st., plan 2
hovedt. 1:50
kr. 10,50 plan, lodrette snit.
- A 3 47 T 063 LB, Skrøbelev st., plan 1
hovedt. 1:50
kr. 10,50 facader, gavle
- A 3 47 T 064 LB, Skrøbelev st., plan 2
hovedt. 1:50
kr. 10,50 plan, lodrette snit
- A 3 47 T 065 LB, Longelse, Illebølle, Kædeby
Tryggelev, Nordenbro, Søndebro
stationer, plan 1
hovedt. 1:50
kr. 10,50 facader, gavle.
- A 3 47 T 066 LB, Longelse m.fl. st., plan 2
hovedt. 1:50
kr. 10,50 plan, lodrette snit.
- A 3 48 T 023 LB, varehus, Bagnkop og Spodsbjerg stationer
hovedt. 1:50
kr. 10,50 gavl, facader, plan, snit.

Bestilling af tegninger sker ved at indbetale det samlede beløb for de ønskede tegninger på

giro 6 12 55 06
Jernbanehistorisk Selskab
Tegningsarkivet
Nørrebro station
2200 København N

og på bagsiden af talon til modtager anføre registreringsnumrene på disse tegninger. Numrene kan også sendes i brev til samme adresse.

Ajourføringsliste til katalog af nov. 72 kan fås ved at indsende frankeret svarkuvert (90 øre) eller ved at nævne det i forbindelse med tegningsbestilling.

Med venlig hilsen
tegningsarkivarerne

Danske "Jernbanefærger"

af Ib V. Andersen

Danske Statsbaners isbryder
S/S HOLGER DANSKE

Statsbanernes isbryder Holger Danske blev som bekendt solgt til ophugning i efteråret 1974, og dermed forsvandt et af de sidste dampskibe her i landet og tillige et af de mest kendte.

Grunden til at skibet var så kendt var ikke, at så mange havde sejlet med det (af grunde som vi skal komme ind på senere blev det en del flere, end man oprindeligt havde forestillet sig), men den omstændighed at det var en isbryder, der var tale om, placeret ved landets vigtigste overfart og den sidste udvej for trafikens opretholdelse under svære isforhold.

Dette sidste følte forfatteren heraf stærkt en vinteraften i vinteren 1946/47, da Holger Danske i en periode var alene om al overførsel af gods og passagerer over Storebælt. Den stemning, der herskede på Korsør havn, huskes.

Nu er Holger Danske forsvundet, men selv om SIGNALPOSTEN er et blad, der beskæftiger sig med jernbaner og hvad dertil hører, finder vi, at Holger Danskes historie måske alligevel hører med indenfor bladets rammer.

1. Forhistorie og bygning:

I den netop afsluttede artikelserie her i bladet om danske jernbanefærger har været omtalt samtlige jernbanefærger under dansk flag i fart på danske overfarter samt tillige en del af overfarternes historie, et emne, der måske senere vil blive lejlighed til at vende tilbage til.

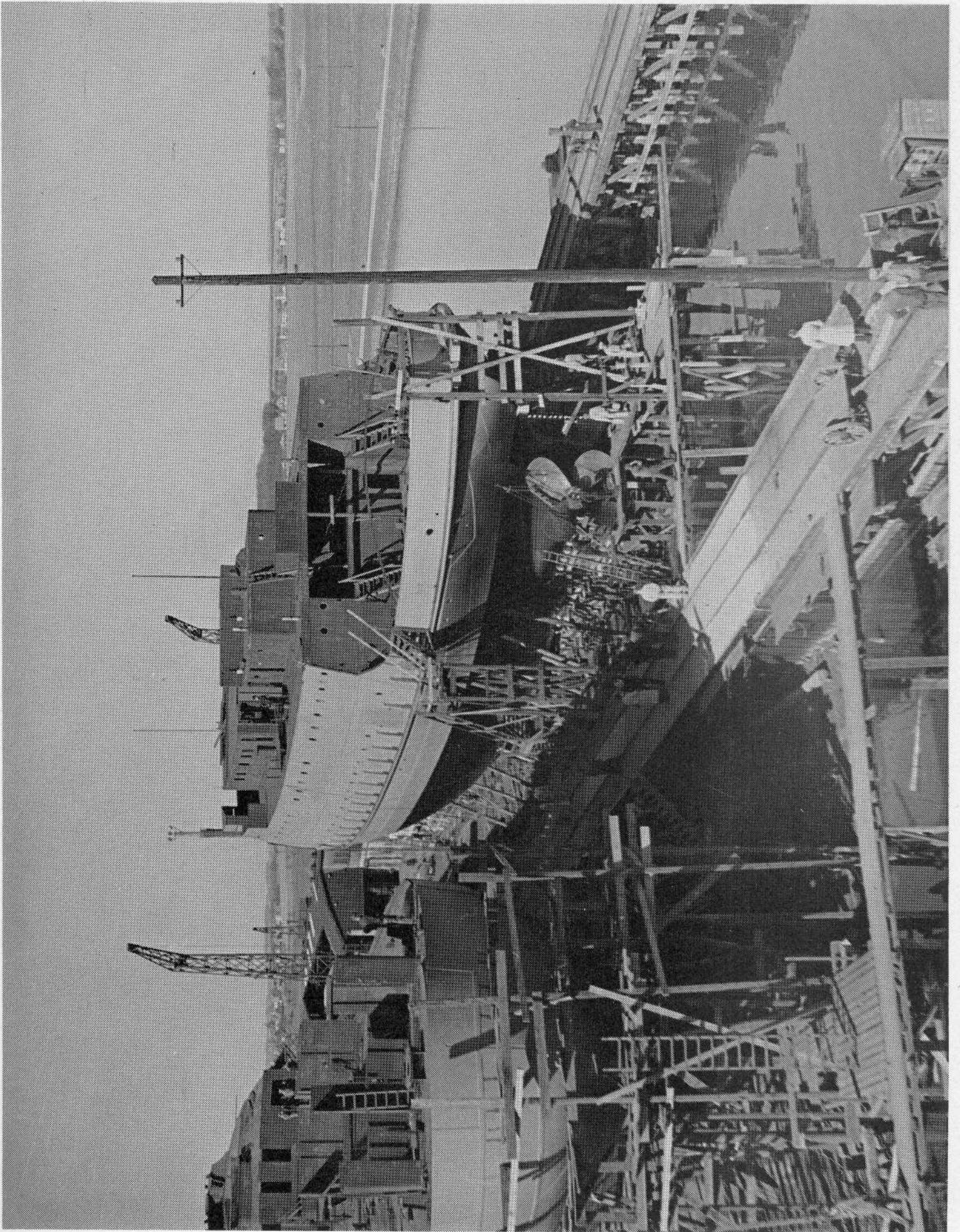
En af forudsætningerne for opretholdelse af regelmæssig sejlads også under isforhold var at færgerne om fornødent kunne assisteres af isbrydere, hvorfor statsbanerne allerede tidligt anskaffede egne isbrydere, i 1883 STÆRK-ODDER, i 1890 MJØLNER og THOR og i 1894 TYR (alle med 600 hk). I 1894 blev endvidere isbryderfærgeren JYLLAND - senere FENRIS - bygget til statsbanerne, dette skib havde en maskinkraft på 800 hk.

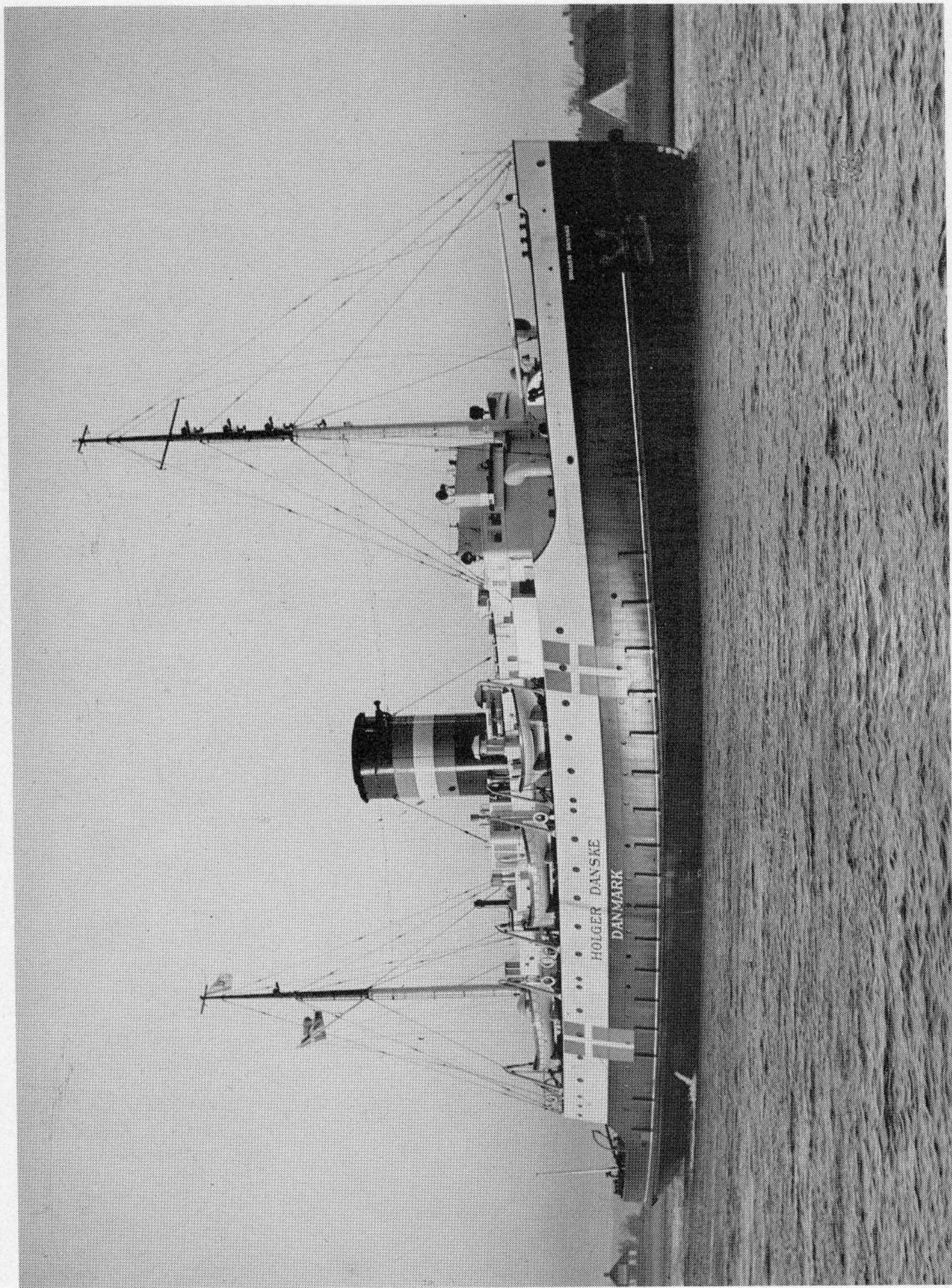
De nævnte isbrydere var - set med nutidens øjne - meget små og svage fartøjer. Deres største fordele fremfor almindelige skibe var formentlig, at de var bygget med et skrog egnet til sejlads i is, men ingen af dem viste sig tilstrækkelige, når vinteren virkelig kom over os, hvilket blandt andet skete i 1928/29. Denne vinters erfaringer blev anledningen til anskaffelsen af statsisbryderen STOREBJØRN, som ved afleveringen til Statens Istjeneste i 1931 med sine 5000 hk fordelt på 2 agter- og 1 forskrue blev landets første virkelige farvandsisbryder. Det var iøvrigt ikke fordi den forrige anskaffelse af statsisbrydere lå ret langt tilbage, S/S ISBJØRN var bygget i 1923 og havde 2500 hk og S/S LILLEBJØRN, der var bygget i 1926 havde 1800 hk, men begge disse isbrydere, som havde haft rigeligt at tage sig af i nævnte isvinter, var kun forsynet med 1 skrue agter.

Det var tanken at Storebjørn fortrinsvis skulle stå til rådighed for Storebæltsoverfarten, men den svære isvinter 1939/40 viste, at denne isbryder vanskeligt kunne afses alene til denne overfart på bekostning af andre opgaver, og på denne baggrund opstod da tanken om anskaffelse af en kraftig isbryder til statsbanerne alene til anvendelse på Storebæltsoverfarten.

Forslaget fandt tilslutning overalt, og man gik derfor indenfor statsbanernes søfartsvæsen i gang med at projektere den nye isbryder, idet dog selve skroget blev beregnet af overskibsingeniør Aage Larsen fra Handelsministeriet, der også havde udført de tilsvarende beregninger med Storebjørn.

Den nye isbryder, der som nævnt udelukkende skulle være til rådighed for statsbanerne på Storebæltsoverfarten, blev projekteret noget større og kraftigere end Storebjørn, som nævnt landets hidtil stærkeste isbryder, men iøvrigt efter de samme principper, som havde været gældende ved denne. Den skulle derved blive i stand til også under ret svære isforhold at medtage jernbanefærgerne, men for det tilfælde, at isforholdene skulle blive så vanskelige, at dette





ikke var muligt, blev det besluttet at indrette passageraptering for et større antal rejsende samt mulighed for befording af post og stykgods.

Sidstnævnte var som noget helt nyt dengang tænkt befordret i containere, der i anløbshavnene hurtigt kunne køres ombord i isbryderen henholdsvis i land og derved nedbringe opholdene ved land mest muligt.

Bygningen af den nye isbryder blev udbudt til de danske skibsværfter den 2. oktober 1940 og den 24. november 1940 blev nybygningen kontraheret med Odense Stålskibsværft. Byggetiden forventedes at ville blive omkring 12-13 måneder, men på grund af den gradvist forringede forsyningssituation under krigen og besættelsen blev byggetiden betydeligt længere.

Den nye isbryder blev søsat den 9. maj 1942 ved hvilken lejlighed den fik navnet HOLGER DANSKE. Afleveringen til statsbanerne fandt sted den 22. december 1942.

S/S Holger Danske blev bygget til Bureau Veritas højeste klasse, og havde følgende hoveddimensioner:

Længde overalt: 68,94 m
 Bredde moulded: 16,50 m
 do. på fenderlisten: 16,90 m
 Dybgang: For 5,40 m - agter 5,90 m
 Bruttoregistertonnage: 2477 tons
 Kedelanlæg: 4 stk. hovedkedler hver med 4 stk. fyrkanaler og 4 stk. forbrændingskamre.
 Kedeltryk: 16 kg/m²
 1 stk. hjælpekedel med kedeltryk 7 kg/m²
 Oliebeholdning: 340 tons (kunne eventuelt øges til 640 tons - svarende til 21 døgn uafbrudt sejlads).
 Maskinanlæg: 3 sæt tregangsmaskiner, hvoraf 2 var opstillet i fælles maskinrum agter og ved 100 o/m tilsammen ydede 3600 ihk, den forreste 1800 ihk ved 140 o/m, alle ved 70% fyldning af HT-cylinderen. Ved fuld kraft ydede alle 3 maskiner tilsammen 6000 ihk.
 Max. fart på prøvetur: 15,0 knob
 Overførselskapacitet: ca. 150 små containere og 480 passagerer (dog 600 passagerer på særlige betingelser med hensyn til vognlast).
 Byggeår: 1942.

Den nye isbryder blev indrettet således, at

der under hoveddækket forrest fandtes forreste maskinrum, hvori blev opstillet 1 stk. hoveddampmaskine til drift af forreste skrue. Endvidere blev der her anbragt 1 stk. kedelpumpe samt 2 dampdynamoer.

Derefter fulgte forskellige storesrum m.v., hvorefter der i et fælles kedelrum fandtes 4 stk. højcyklindriske kedler med Howdens kunstige træk med luftforvarmning og dobbelt sæt oliefyrringsaggregat. Skibets hjælpekedel blev tillige opstillet her.

Foran og agten for kedelrummet blev der indrettet kamre for maskinofficerer m.v. Derefter kom agterste maskinrum, hvori de 2 agterste hovedmaskiner blev opstillet, manøvrepladsen var anbragt midtskibs for begge maskiner (for forreste hovedmaskine på styrbords side). Længst agterude blev der indrettet kamre for den menige dæks- og maskinbesætning.

Den del af hoveddækket, der fandtes under overbygningen, blev indrettet som vogndæk, hvortil der var adgang gennem 2 store porte i hver side. Det var gennem disse porte, containerne skulle køres ombord henholdsvis i land. Forrest på hoveddækket blev indrettet aptering for restaurationspersonalet. I agterenden uden for overbygningen blev anbragt et svært bugerspil og bugserkrog beregnet for det tilfælde, at isbryderen ville være nødsaget til at tage en færge under bugsering. Spillet var beregnet for et træk på 25 tons.

Fra vogndækket var der ad indvendige trapper adgang til den ovenover værende passageraptering, der var indrettet i ét stort rum i hele skibets bredde. Indretningen var spartansk, idet den bestod af teaktræsborde og -bænke med bagagehylder af metal ovenover. Indretningen var således noget nær den, der fandtes ombord i de første færger og udsigten tilsvarende ringe (bestemt ikke panoramaruder), men skyldtes den omstændighed, at overførslen af passagerer med isbryderen kun påregnedes at ske under ekstraordinære forhold, når det ikke var muligt for isbryderen at medtage en af de almindelige færger. Og med hensyn til udsigten, ja, der var jo ikke meget at se på Storebælt i mørke vinterdage og -nætter.

I passagerapteringen indgik endvidere et stirrids indrettet på agterkanten af skorstencasingen. Stirridset havde via madelevatorer forbindelse med den på bådendækket værende kabys. Endvidere fandtes for passagererne 10



toiletter samt en telefonbox, hvorfra der kunne føres samtaler med land via skibets radiostation.

Ovenover passagerdækket fandtes både-dækket, på hvis forkant kommandobroen blev indrettet med vindskærme foran og på siderne, maskintelegrafer til alle 3 hovedmaskiner og telefoner til alle dele af skibet. Endvidere blev der indrettet styrehus med kompas, styrerat m.v. samt radiatorum. Isbryderen blev udstyret med alle moderne navigations- og hjælpemidler, hvoraf kan nævnes ekkolod, radiopejler, gyrokompas og 3 projektører. Som en speciel installation kan iøvrigt nævnes et højttaleranlæg med en rækkevidde på op til 2 sømil, hvorover isbryderens fører kunne give ordrer til andre skibe, dersom det under isbrydning skulle være nødvendigt.

Agten for styrehuset fandtes kamre for dæksofficerer, i bagbords side for isbryderens fører, lods og 1. styrmand (overstyrmand). I modsat side i forbindelse med radiatorummet var der kamre for radiotelegrafister, dernæst officersmesse og endelig kamre for 2. og 3. styrmand.

Midtskibs fandtes skorstenscasingen og agten herfor blæserrum m.v. I den agterste del af dækshuset var kabyssen indrettet med de fornødne kølerum, tilberedningsrum, smørrebrødsrum, alt således dimensioneret, at det var tilstrækkeligt til sejlads på ubestemt tid med fuld besætning og op til 600 passagerer. Dog var det ikke tanken, at der ombord skulle kunne serveres retter i samme omfang som på færgerne; da skibet kun skulle benyttes til passageroverførsler i ekstraordinære tilfælde indskrænkede menukortet sig til hvad der betegnedes som nærende skibskost, hvorunder bl.a. henførtes gule ærter og andet passende til høje kuldegrader. Smørrebrød kunne dog også fås ombord - højden af pålæget dog så nogenlunde, hvad man var vant til hjemmefra.

På bådendækket fandtes iøvrigt skibets redningsmateriel, der bestod af 4 stk. "Engelhardt" redningsbåde og 2 stk. isbåde anbragt under 6 patentdæklader af Lorentzen & Wettres konstruktion, 6 redningsflåder, 1200 redningsveste og et stort antal redningskranse, hvoraf mange var forsynet med selvtændende natblus. Nyttens af redningsveste og -kranse på en isbryder synes iøvrigt diskutabel, da et ophold i et isfyldt hav af blot få minutters varighed ikke levner noget menneske ret mange chancer.

S/S Holger Danske blev bygget med dobbeltbund og var ved 6 vandtætte skotter opdelt i 8 af hinanden uafhængige rum. Skibet skulle kunne flyde uanset om selv det største af rummene under dæk var fyldt af vand.

Isbryderens maskinanlæg var ifølge sagens natur af en meget robust og solid konstruktion og udførelse. Alle 3 hovedmaskiner blev leveret af A/S Frichs, Århus. Blandt de krav, der blev stillet til maskinerne, kan nævnes, at igangsætning såvel frem som bak og gangskiftning fra fuld kraft frem til fuld kraft bak skulle kunne ske på mindre end 10 sekunder efter at ordren blev givet. Kravene til manøvredygtigheden var meget store, men naturligvis nødvendige; Isbrydning er ikke hverdagssejlads, men kan under skærpede omstændigheder stille overordentlig store krav såvel til isbryder som besætning.

Hensigten med anbringelsen af en forskrue er bl.a., at den under isbrydning benyttes til at "suge vandet væk", således at isen synker og brækker foran skibet.

Under isbryderens fremfart knuses isen af de to store agterskruer. Holger Danskes skruer var støbt af special stål (Crom/Nikkelstål), og deres diametre var: for, 3,0 m, agter, 4,34 m. Det her nævnte princip anvendes stadig i moderne isbrydere. Yderligere effekt kunne opnås ved at trimme skibet ved hjælp af de 2 store ballastpumper, der på 5 minutter kan pumpe 70 tons vandballast fra agterste ballasttank til forreste eller omvendt.

Alle hjælpemaskiner var naturligvis dampdrevne, herunder de 2 dampdynamoer, der hver for sig kunne levere den for isbryderens drift nødvendige elektricitet, og derfor stod i reserve for hinanden. Yderligere reserve fandtes i form af et lille dieselaggregat anbragt på maskintoppen. Aggregatet kunne levere strøm til lysnettet og radioanlægget.

Den for isbryderens drift nødvendige damp leveredes som nævnt af 4 store højcyklindriske kedler. Fyrene havde kunstigt træk frembragt af 2 kraftige blæsemaskiner. Også her var anlægget dimensioneret således, at kun 1 blæsemaskine var nødvendig i driften, således at den anden var reserve. Arbejdsstrykket i hjælpekedlen var 7 kg/m² og alle hjælpemaskiner arbejdede ved dette tryk.

Indenfor statsbanerne og danske søfartskredse var der stor glæde over anskaffelsen af S/S Holger Danske. Man så nu fremtidige is-

vintre på Storebælt i møde med større sindsro end tidligere, nu havde man jo et instrument, hvormed enhver tænkelig situation skulle kunne mestres. Spørgsmålet var så, om der efter de 3 meget hårde isvintre i 1940erne overhovedet senere ville opstå tilsvarende isforhold på Storebælt, som man nu havde oplevet, man håbede det naturligvis ikke, men kunne selvlølgelig intet vide derom. I næste artikel vil vi forsøge at beskrive Holger Danskes "liv og færd", således som det nu er muligt efter at dens dage indenfor statsbanerne er forbi.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

Illustrationerne i dette nummer:

3 stk. tegninger på udfoldningsarkene, de er lånt fra "Fra Værft, Rederi og Havn", nummeret fra 1. januar 1943. De ved artiklen bragte 3 fotos af Holger Danske er lånt fra DSB, Søfartstjenesten.

KB, bygninger

KALVEHAVEBANEN, bygninger 4.

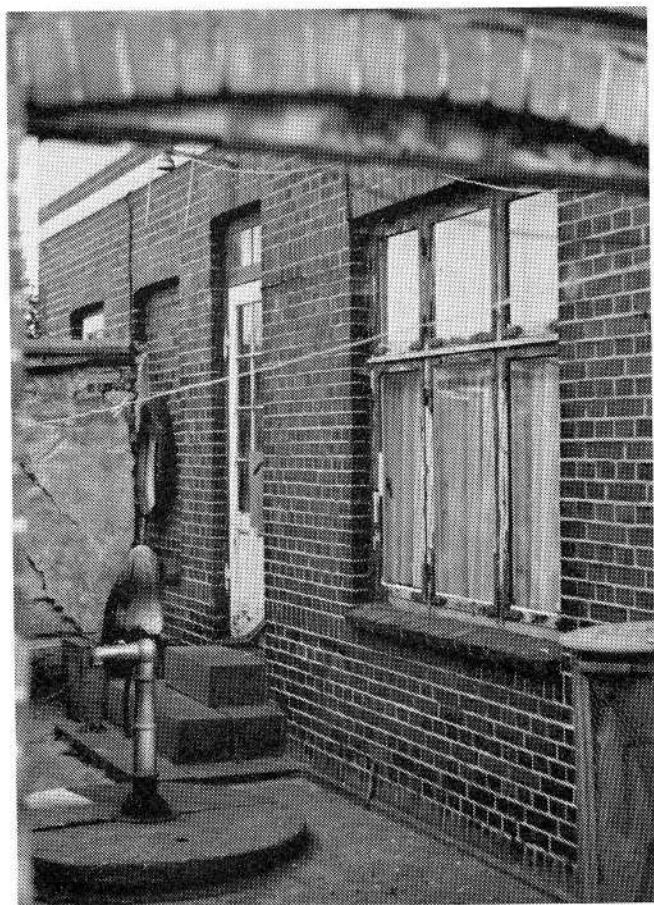
Endelig når vi i km 20,7 KALVEHAVE, der jo var banens endestation. Det var også banens største station, idet der foruden de normale ekspeditionslokaler også var 2 ventesale i stueetagen og 2 lejligheder på etagerne. Den var som de øvrige stationsbygninger hvidkalket, dog med røde mursten i hele stueetagen, samt - som på de øvrige stationer - over døre og vinduer og i de omkring bygningen gående bånd. Her var også udhusene af røde (mur)sten. Taget var også her belagt med skifer.

Mellem spor 1 og 2, udfor stationsbygningen, stod stationens indkørselssignal, et ret højt mastesignal med baggrundsplade.

Et stykke tid efter nedlæggelsen var vi nogle jernbaneentusiaster, der på en udflugt

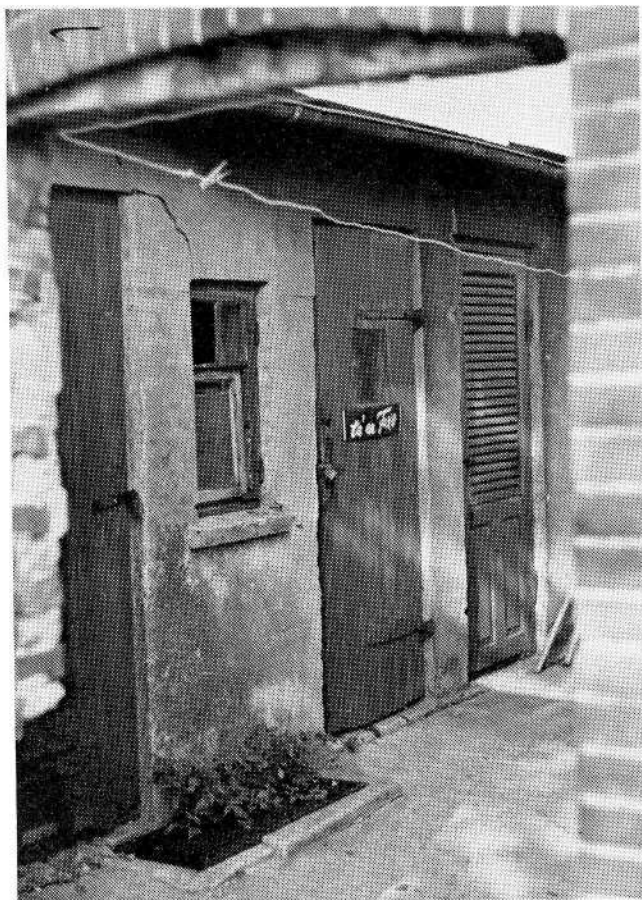






til "Sydhavsøerne" på hjemvejen lagde turen om forbi stationen, for at se, hvordan der nu så ud. Det var et trist syn. Allerede da var det gået hårdt ud over bygningen, og dette indtryk blev desværre yderligere forstærket ved Holtrups og mit besøg i 1974. På afstand så den såmænd meget pæn ud, men når man kom nærmere, blev man vidne til et fremskredent forfald. Murene i det nordlige udhus og mellem dette og stationsbygningen var revnet adskillige steder, og døre og vinduer i udhuset var, hvor de ikke var udskiftet med forhåndenværende materialer, såsom pap og krydsfiner, næsten rådnet op. En del af dette vil måske kunne ses på de ledsagende fotos. Det kan dog næppe ses, at det mindste af de fem vinduer på 1. sal, på perronfacaden, var blændet på en vist ret utraditionel måde. Bag vinduet, inde i bygningen, var simpelthen opført en énstensvæg i flammede mursten med mørtel "væltende" ud af fugerne ud mod vinduet. Ikke just et opløftende syn fra de små enfamiliehuse, der nu var opført på stationsarealet, nogenlunde der, hvor sporene 2 og 3 lå.

Det meste af udhuset mod syd (havnen) var revet ned og blevet til veranda. Også varehuset var faldet til fordel for et enfamiliehus.

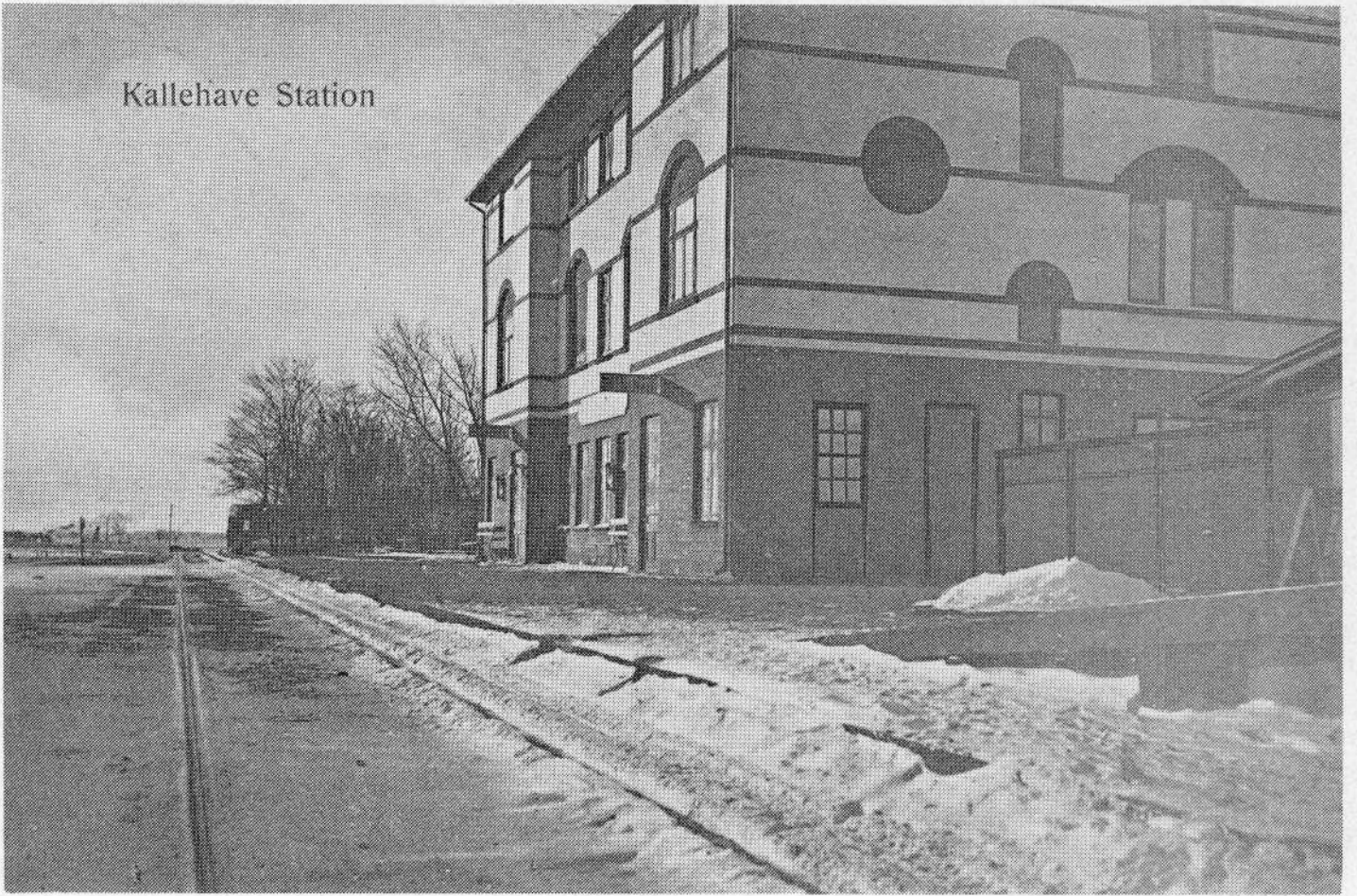


Selvom det fremgår af Ib V. Andersens bog om Kalvehavebanen, at der så tidlig som i 1935 blev oprettet et andels-vandværk, stod vandposten stadig på gårdspladsen ved det nordlige udhus, og at dømme efter fotografierne kunne den såmænd godt se ud til at være i brug endnu. Bemærk, at væggene her var (nogle steder havde været) pudsede.

Ligesom ved de foregående 4 "landstationer" er tegningerne udarbejdet på grundlag af de opmålinger, der kunne foretages i 1974 samt fotos fra perioden omkring nedlæggelsen. Det må bemærkes, at flere af vinduerne tilsyneladende i tidens løb var ændret i forhold til det oprindelige udseende, ved indsættelse af små ruder, fjernelse af sprodsel el.lign. De enkelte vinduer skulle imidlertid være tegnet som de så ud i 1959. Desværre har det ikke været mig muligt at tegne de 3 døre på vejfacaden, idet de ser ud til at være udskiftet efter nedlæggelsen, og fotos af denne side af stationen synes at være en mangelvare. Dette gør sig også gældende for dørpartiet i perronfacaden af det nordlige udhus.

E.V.P.

Kallehave Station



Kallehave Jernbanestation



REDAKTORER

ryske privatbaner

Af A. Gregersen

SKIVE-VESTSALLING JERNBANE (SVJ)

Banen åbnet for drift 11. december 1924,
nedlagt den 31. marts 1966.

Om denne bane udgav SIGNALPOSTEN som bilag til 2. årgang, nummer 8 et jubilæumsskrift, der blev fremstillet i 1000 eksemplarer og genoptrykt i 300 eksemplarer i 1968. Heftet er totalt udsolgt.

Det kan ikke undgås at denne artikel vil komme til at indeholde mange gentagelser fra nævnte jubilæumsskrift, men noget nyt er da fremkommet, og banens sidste år skal jo også omtales. Vi regner med læserens forståelse for vort dilemma.

Efter at Sallingbanen (Skive-Glyngøre) var åbnet i 1884 og man i det vest- og sydlige Salling så dens betydning for egnen, opstod der ønsker om et baneanlæg gennem Vestsalling.

På den tid - nærmere betegnet: årene efter århundredskiftet - var der rundt om i det sydlige udland blevet anlagt flere elektriske lokalbaner, hvilket fik Vestsallingbanens talsmænd til i 1907 at foreslå en elektrisk lokalbane, der skulle gå fra Skive til Hem, ca. 1 mil nordvest for Skive, og her opdeles i to grene, den ene gennem Balling til Rødding, den anden skulle fortsætte i nogenlunde vestlig retning gennem Volling og Lem til Lime. Hver af disse afgreninger ville få en længde af ca. 2 mil, altså ialt ca. 5 mil bane.

Det var kort og godt efter princippet: Hver by sin bane. Men det lykkedes nu ikke at samle fornøden interesse for disse anlæg; dog gav de gæve Sallingboere ikke op - de fremkom i 1911 med et nyt andragende, der foreslog et almindeligt baneanlæg - uden forgreninger - gennem Vestsalling.

Og alle gode gange 3: I 1913 fremkom et andragende om, at man kunne tænke sig at anvende diesel-elektriske motorvogne fra ASEA

som trækraft! (Man havde på det tidspunkt enkelte sådanne vogne i drift i Sverige, og de var nogenlunde driftssikre).

Nu satte 1. verdenskrig imidlertid en kæp i hjulet på baneplanernes realisation, og det blev i 1920 nødvendigt at søge om forlænget frist for færdiggørelsen, og i 1921 gav ministeriet den ønskede tilladelse.

Efterhånden som bygningen af SVJ skred frem, så man sig om efter rullende materiel. Trækraften blev 3 lette loko, 1 B T, fra Henschel, samt en let Triangel-motorvogn med tilhørende let bivogn. Man var også interesseret i at få en let dieselvogn, men det blev opgivet, da det svenske firma ville være mindst 1 år om leveringen. Man forsøgte sig så i Nakskov; et forslag om et diesel-elektrisk aggregat blev af Nakskov Skibsværft ændret til diesel-hydraulisk, men da man hos SVJ hørte om Præstøbanens mareridt med en Nakskov-vogn blev kontrakten annulleret.

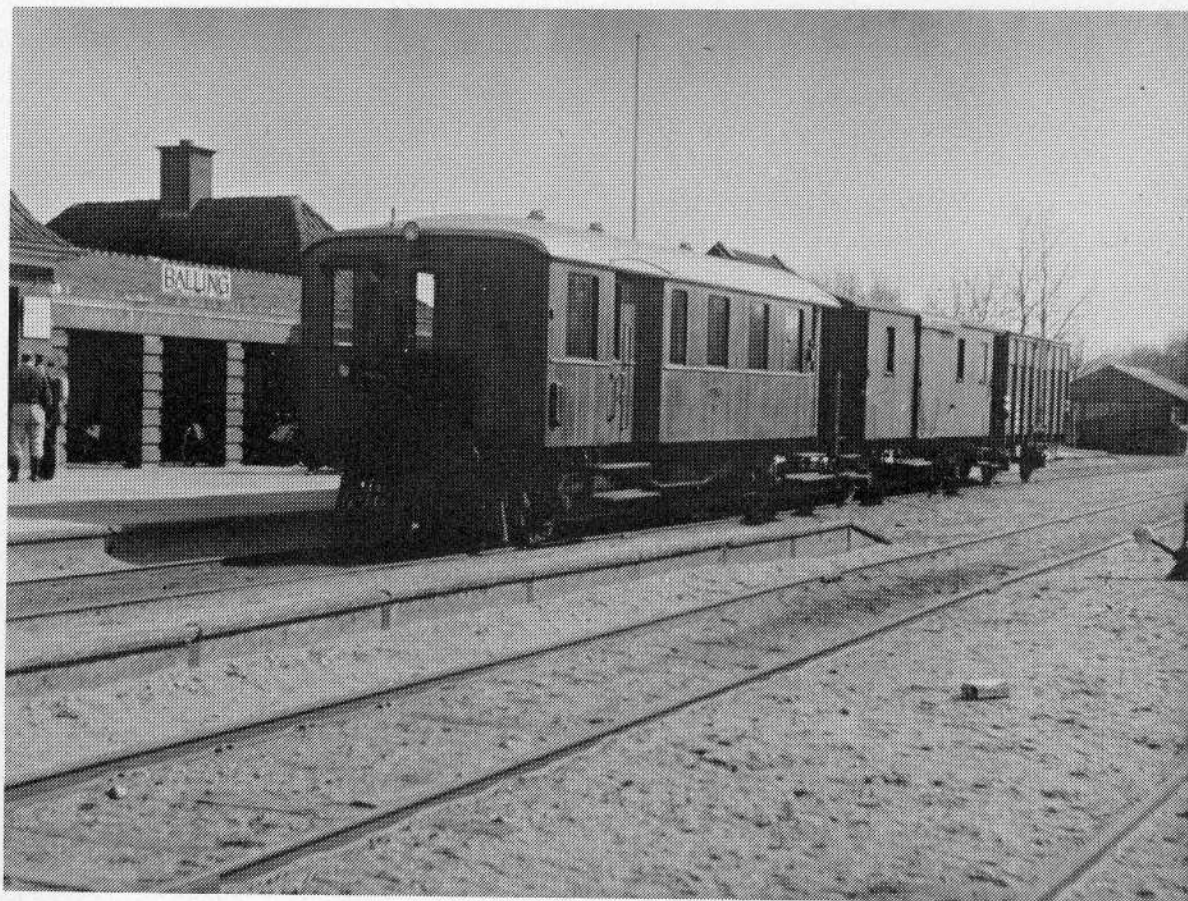
Vognparken kom efter at der var foretaget et par ændringer til at bestå af:

- 3 personvogne, III kl.,
- 1 person-, post- og rejsegodsvogn (rullelejer)
- 1 person- og rejsegodsvogn (rullelejer)
- 10 lukkede godsvogne, hvoraf 2 med skruebremse,
- 12 åbne godsvogne, hvoraf 1 med skruebremse, alt leveret af Scandia.

Der blev sluttet overenskomst med DSB om at SVJ på strækningen Skive H-Skive Nord benyttede statsbanesporet, samt at DSB besørgede stationsbetjeningen på de 2 stationer.

Banens hovedkontor og værksted blev lagt i Spøttrup, men blev flyttet til Viborg i 1927, da SVJ og MFVJ fik fælles ledelse og hovedkontor.

Personalet bestod i 1924 af:
Spøttrup: 1 driftsbestyrer, 1 overassistent, 1 elev og 1 portør,
Brodal og Malling: 1 stationsmester,



Ramsing og Hem: 1 baneformand og 1 ekspeditrice (baneformandens hustru),
 Brøndum og Vejbyvad: 1 banearbejder og 1 ekspeditrice (banearbejderens hustru)
 og af kørende personale fandtes:
 2 lokoførere,
 2 lokofyrbødere,
 1 togfører og
 1 togbetjent.

Da SVJ holdt 40 års jubilæum i 1964 var der sket væsentlige - og nødvendige - besparelser på personalet:

I Viborg var, fælles med MFVJ:

1 direktør, 1 fuldmægtig og 1 elev (heraf afholdt SVJ 30% af udgiften),

Spøttrup: 1 stationsforstander, 1 overassistent
 1 ekspedient,

Balling: 1 stationsmester,

Øvrige stationer hver 1 ekspeditrice.

Iøvrigt: 1 værkemester, 4 motorførere, 1 baneformand, 1 togfører og 1 portør (afløser for togfører, stationsmester og ekspeditricer).

SVJ blev anlagt med 12 m lange stålskinne, 24,29 kg/m. Banens største stigning var 10 o/oo og mindste kurveradius 400 m. Maksimalhastigheden var oprindeligt 45 km/h, siden hævet til 60 km/h, for skinnebusser dog 70. Banen var uindhegnet, men de vigtigste vejskæringer fik efterhånden blinklyssignaler.

Banen fulgte statsbanen til Skive N og gik derefter i vestlig retning gennem Hem, Brøndum, Balling og Ramsing til Brodal. Kort efter Brodal svingede den i nordlig retning til Rødning; denne station, endestationen, fik navnet Spøttrup (efter slottet) for at undgå forveksling med Rødning i Sønderjylland, og for at undgå forveksling med Lem ved Randers og ved Ringkøbing, kaldtes Lem i Salling for Brodal.

Banens oprindelige længde var 26,6 km. Skive H station var i mange år et af DSBs smertensbørn. Rebrusseringen for Langå-Struer banens tog forløb ganske vist ret smertefrit, men var dog upraktisk. Byen havde også visse ønsker om flytning af stationen, og det blev derfor besluttet at flytte stationen ca. 1 km mod vest, men herved måtte også strækningen mellem Skive H og Skive N forlægges og der måtte anlægges en ny station i Skive Nord. De ny stationsanlæg blev taget i brug den 2. februar 1962 og herved blev SVJ forlænget til 27,6 km.

DRIFTSMATERIEL

DAMPLOKOMOTIVER

Nr. 1, 2 og 3: Der blev i 1924 fra Henschel i Kassel anskaffet 3 stk. 1 B tenderlokomotiver med fabr. nr. 20723-25.

De var tænkt anvendt i alle på banen forekommende togarter og viste sig da også velegnede hertil. I person- og blandede tog måtte de belastes med 160 t, men kunne sandsynligvis i et langsomtkørende godstog trække ca. 250 t. Kulkassen var anbragt foran førerhuset på kedlens venstre side, vandkasserne dels i rammen under kedlen, dels som en lille smal vandkasse foran førerhuset på kedlens højre side - et udmærket arrangement, der gav maskinen et lavtliggende tyngdepunkt og føreren det bedst mulige udsyn.

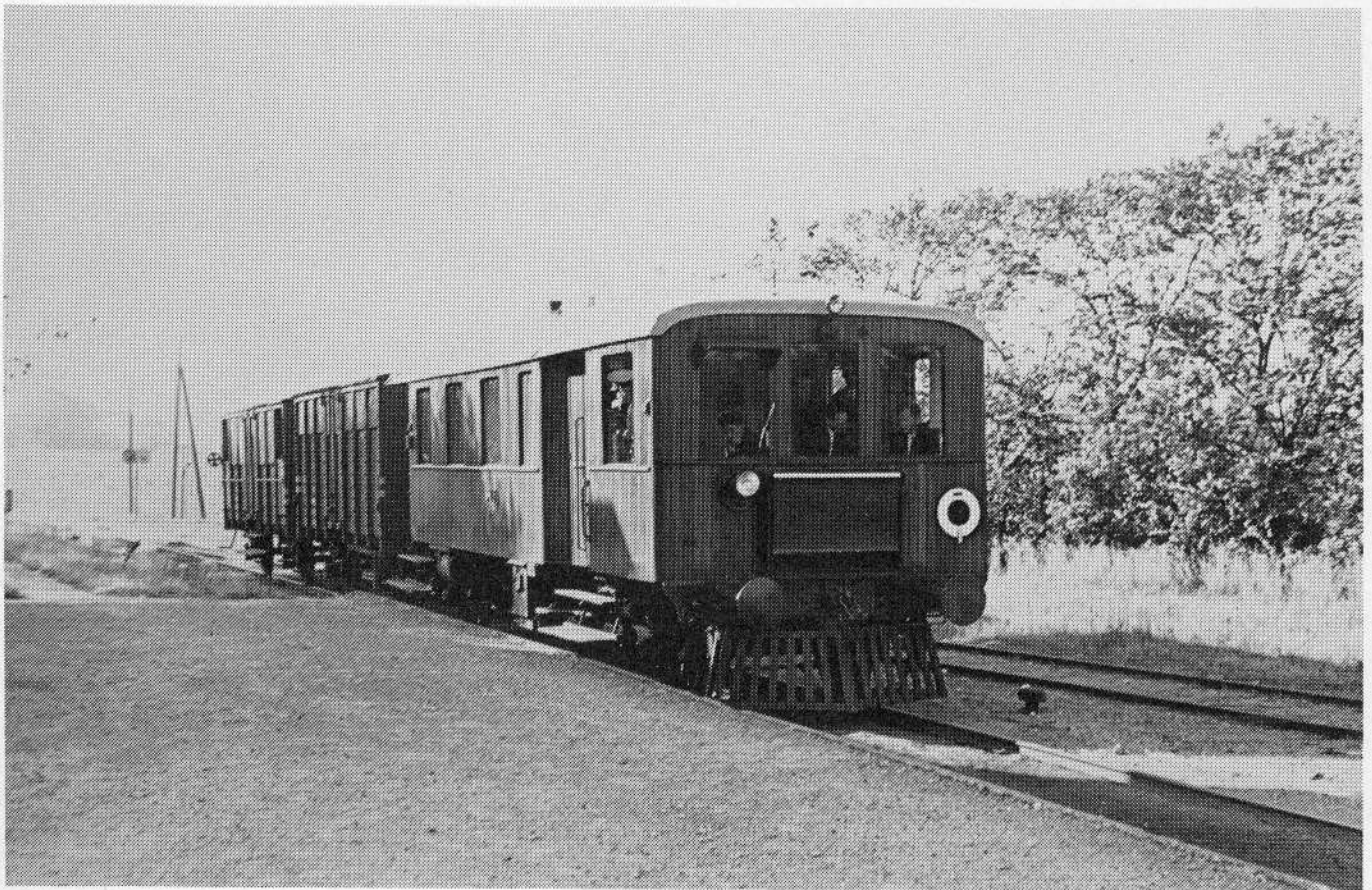
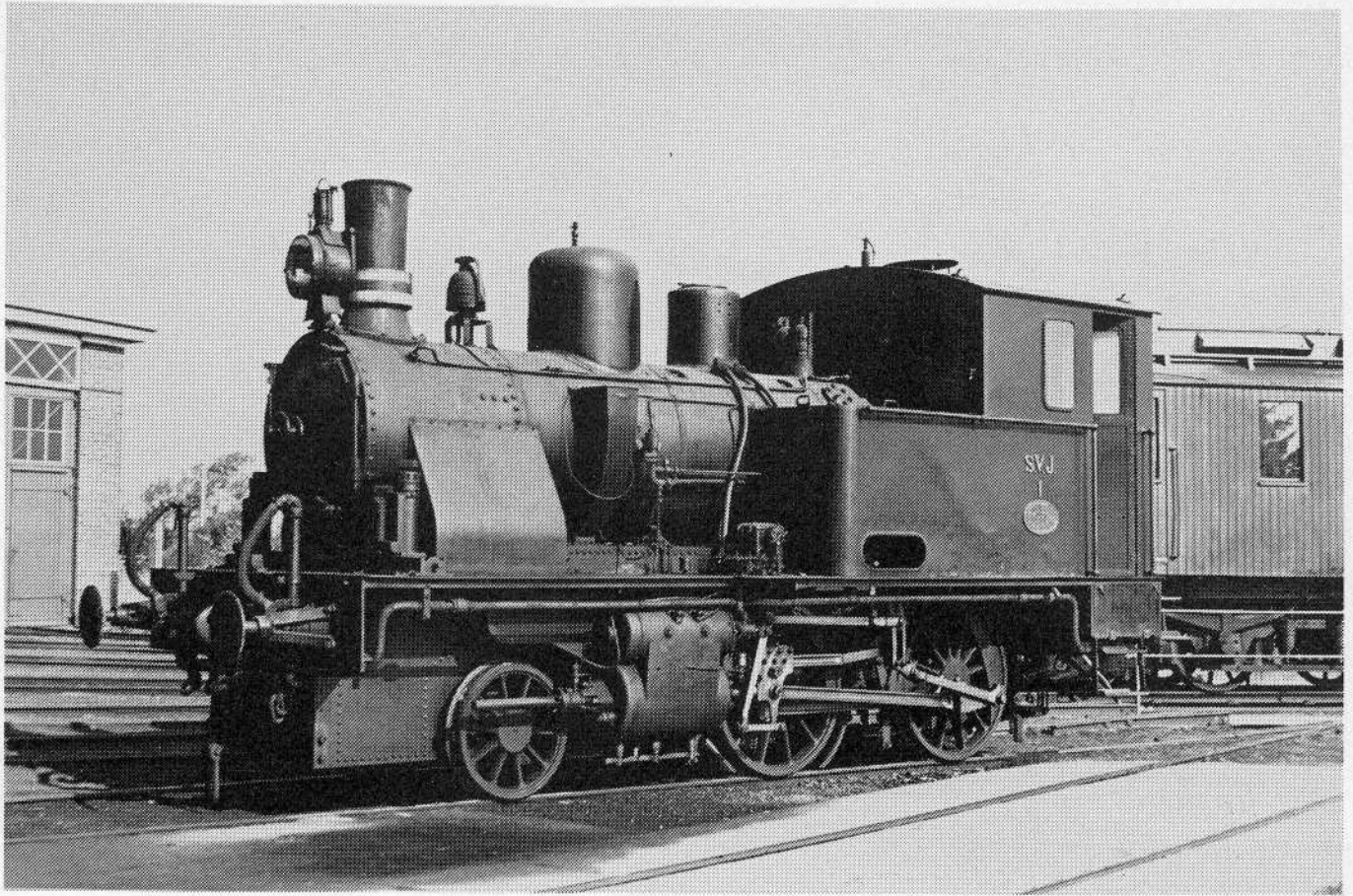
På grund af, at SVJ fra første færd har anvendt motorvogne i størst mulig udstrækning blev disse maskiner ikke særlig stærkt og effektivt udnyttet. Nr. 1 holdt stand til banens lukning og kom derefter til ære og værdighed på veteranbanen i Helsingør. Nr. 2 blev udrangeret i 1957 og nr. 3 i 1951.

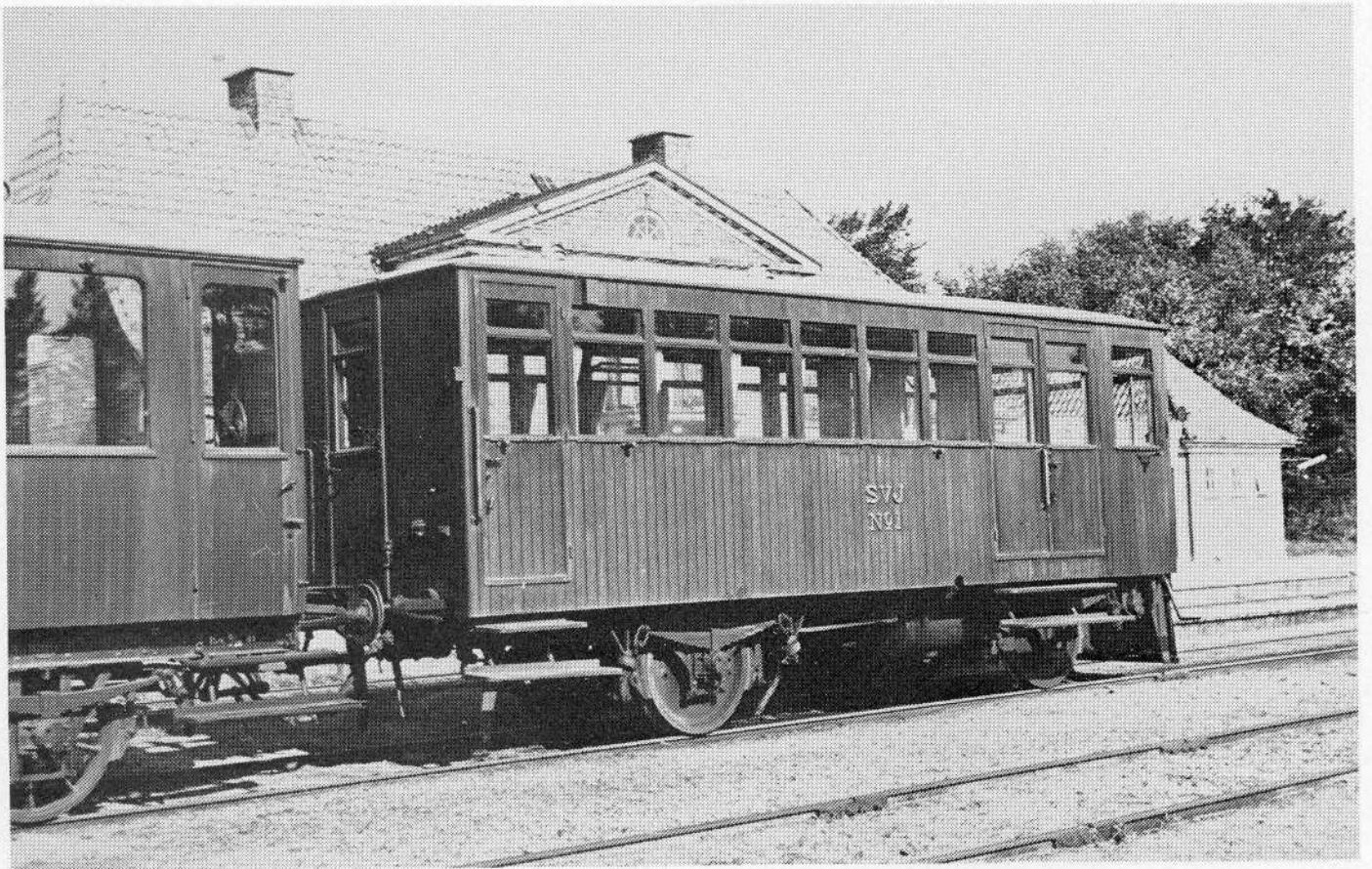
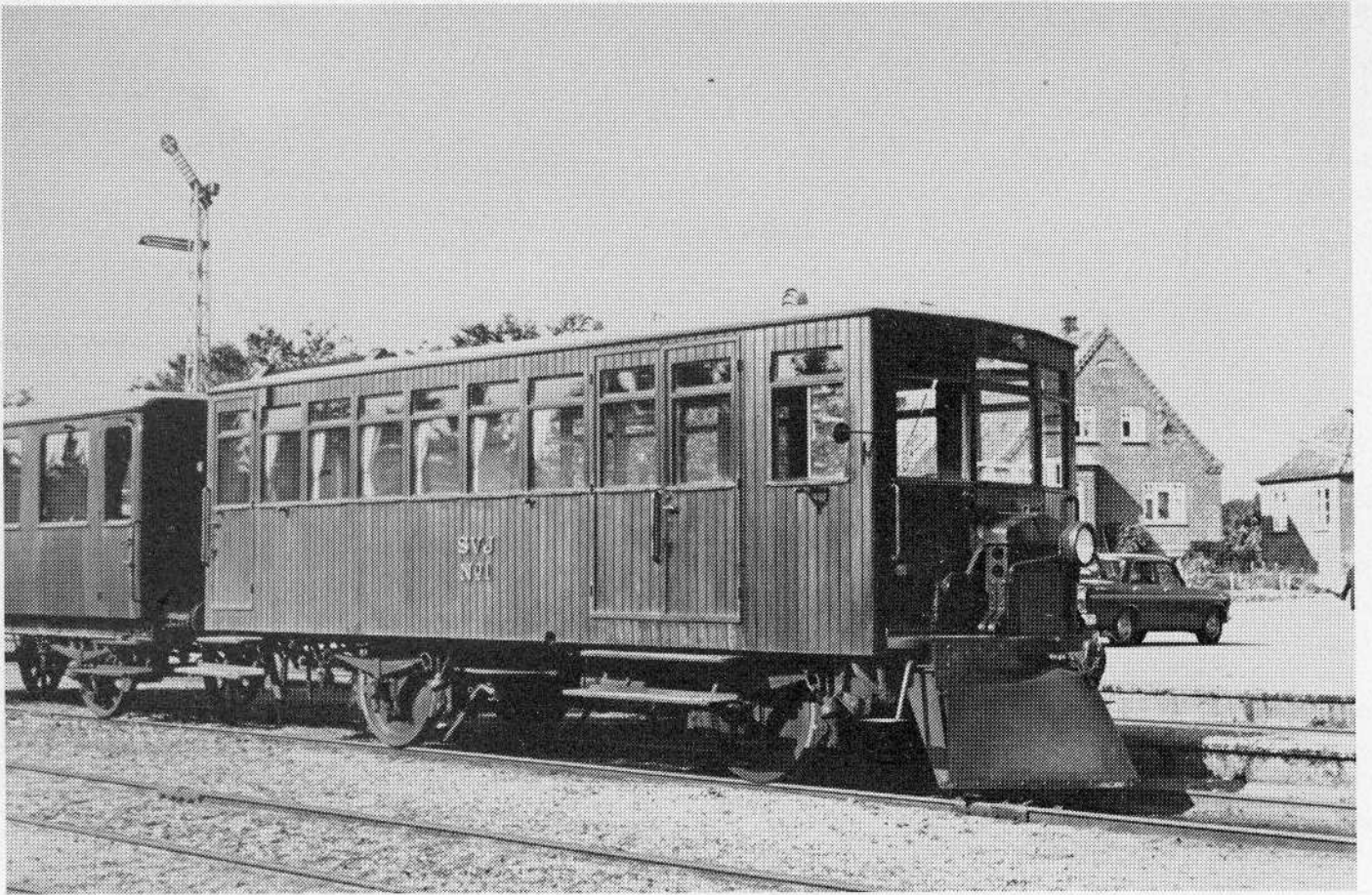
De vigtigste dimensioner var:

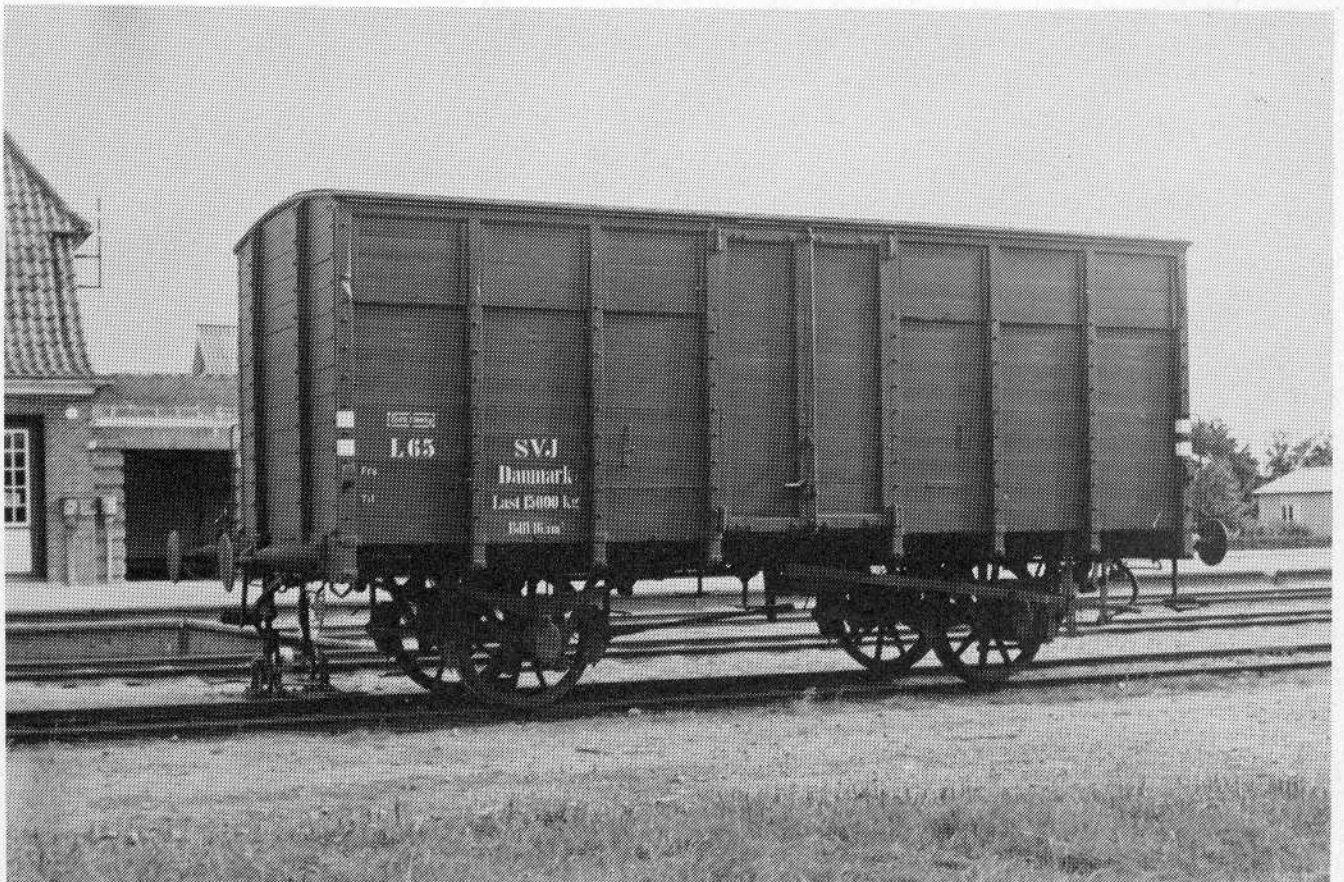
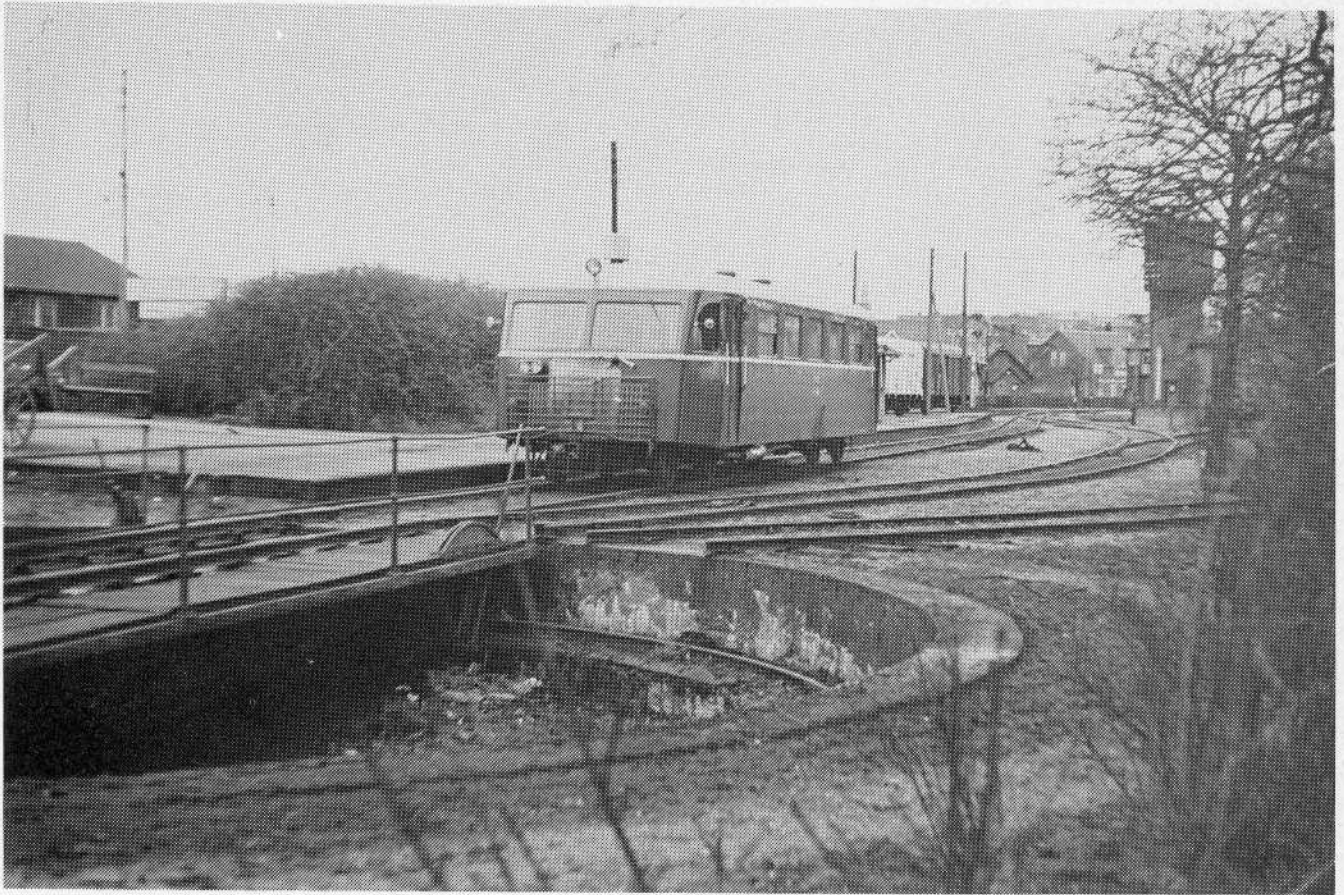
Drivhjulsdiameter	1190 mm
Cylinderdiameter	320 mm
Slaglængde	500 mm
Kedeltryk	12 ato
Ristareal	0,9 m ²
Hedeflade, fyr og rør	36,6 m ²
Hedeflade, overheder	12,6 m ²
Hedeflade total	49,2 m ²
Løbehjulsdiameter	840 mm
Vægt, tom	24,3 t
Vægt, tjenstfærdig	30,7 t
Adhæsionsvægt	21 t
Vandbeholdning	4 m ³
Kulbeholdning	0,8 t
Akselafstand	3800 mm

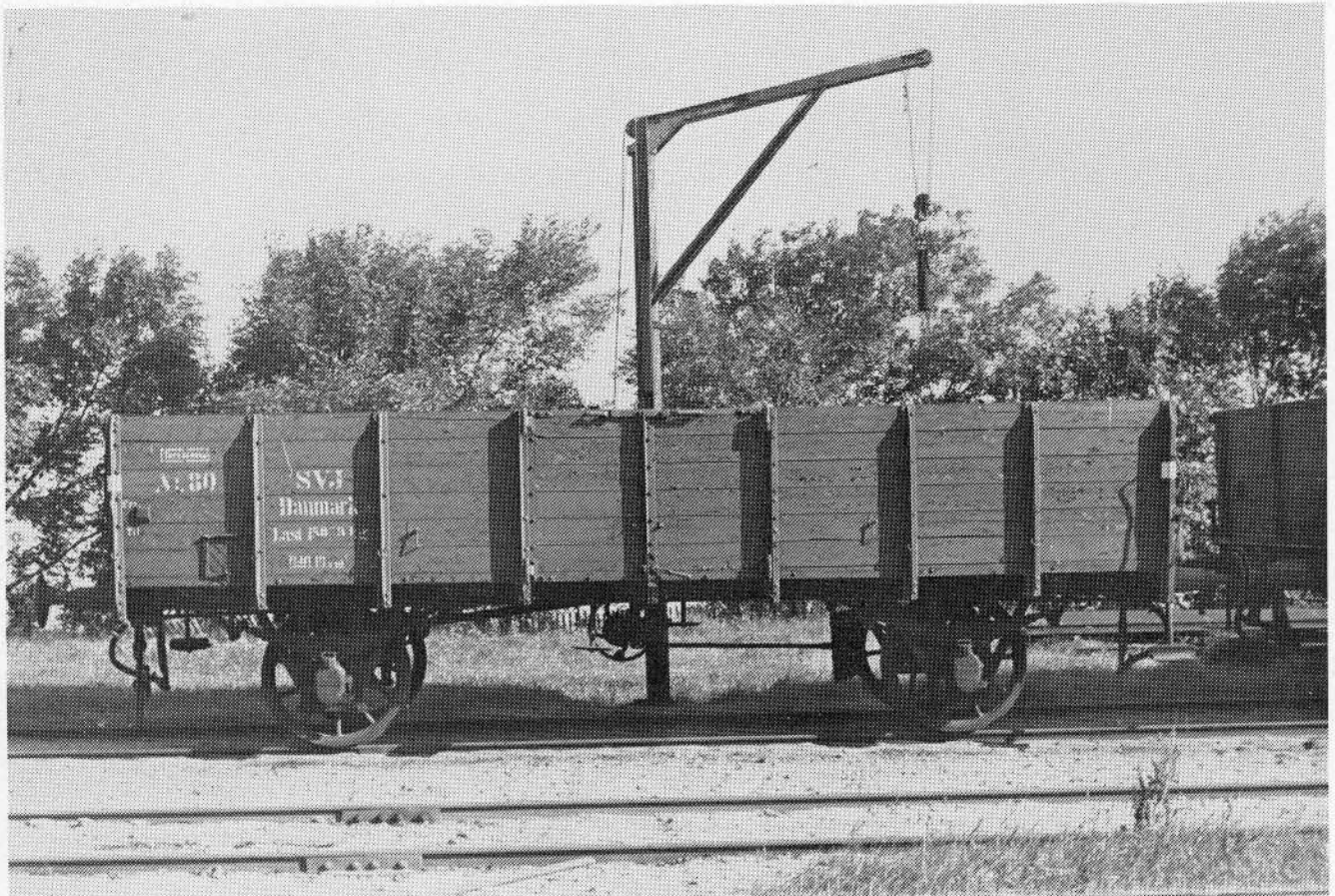
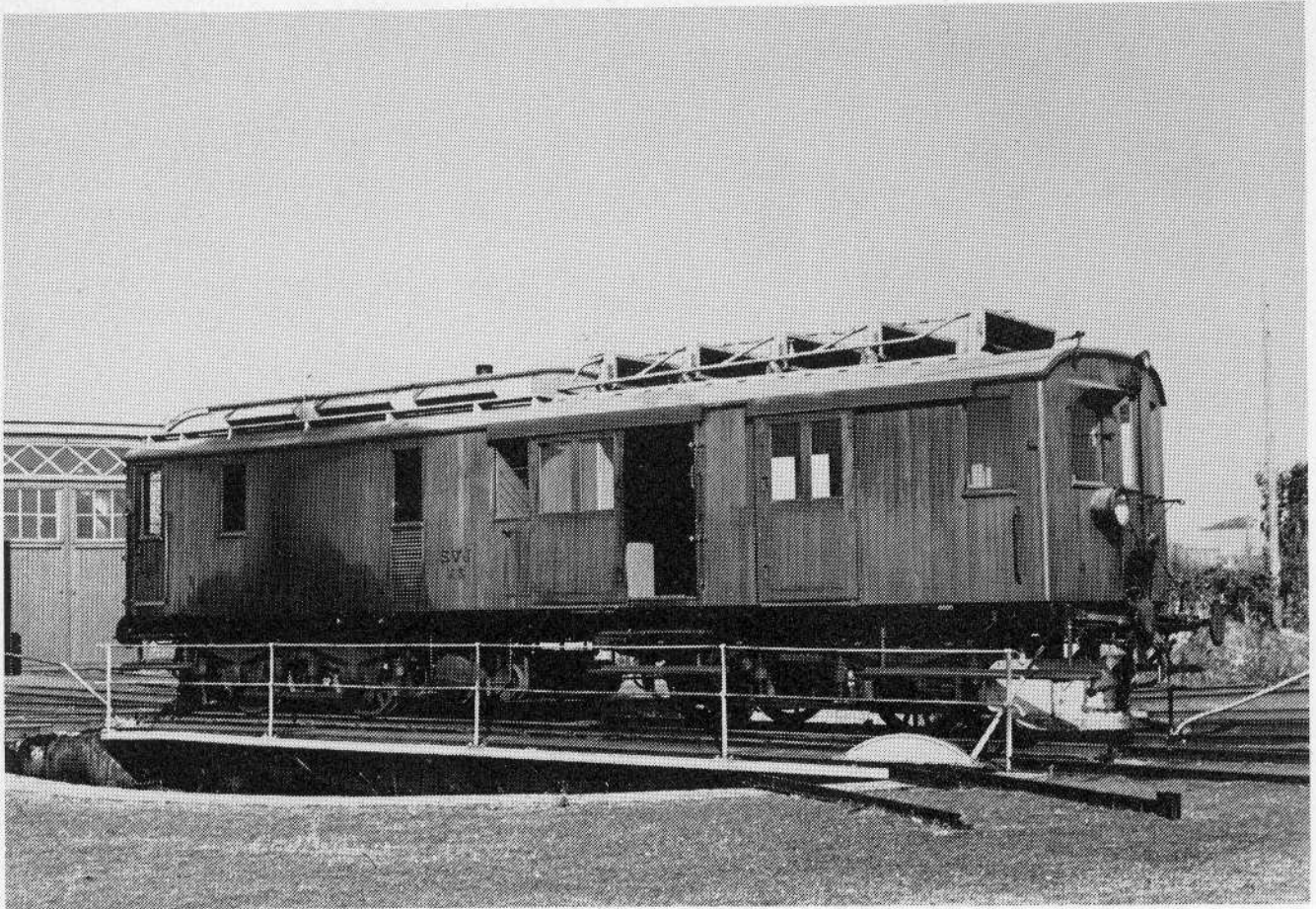
MOTORMATERIEL

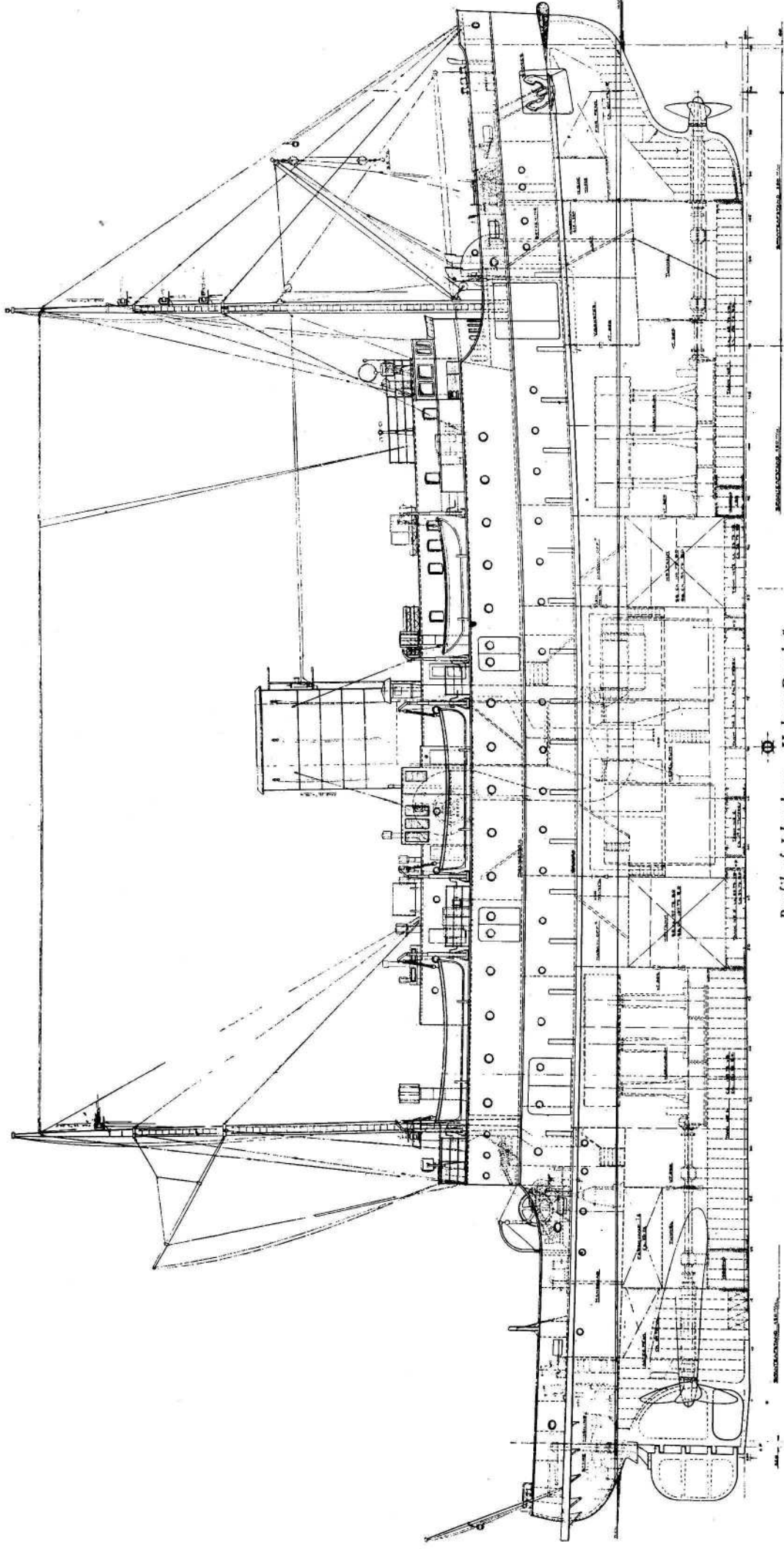
M 1: Blev leveret i 1924 efter at banens udvalg i sommeren 1924 havde deltaget i prøveture med en lignende vogn på Lemvigbanen. Motorvognen kom fra Thrige i Odense og kostede 42500 kr. Den var forsynet med en Midwest benzinmotor på 72 hk, 1600 o/m, 4 cylindre, 120 x 152 mm, vægt 9 t, akselafstand 4000 mm, længde over puffere oprindeligt 8600 mm, sene-









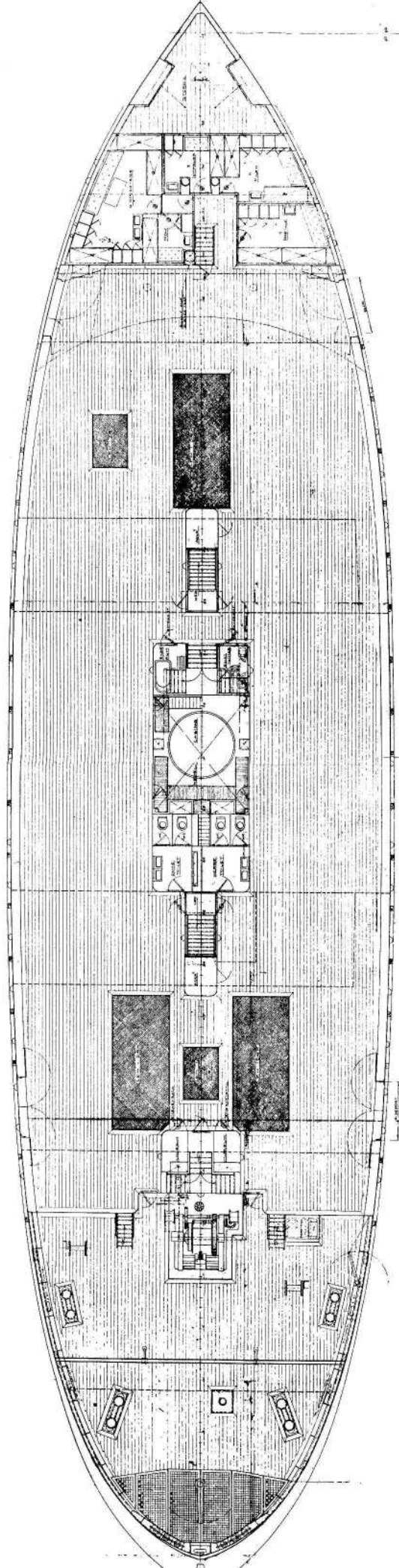


Profil af Isbryderen „Holger Danske“.

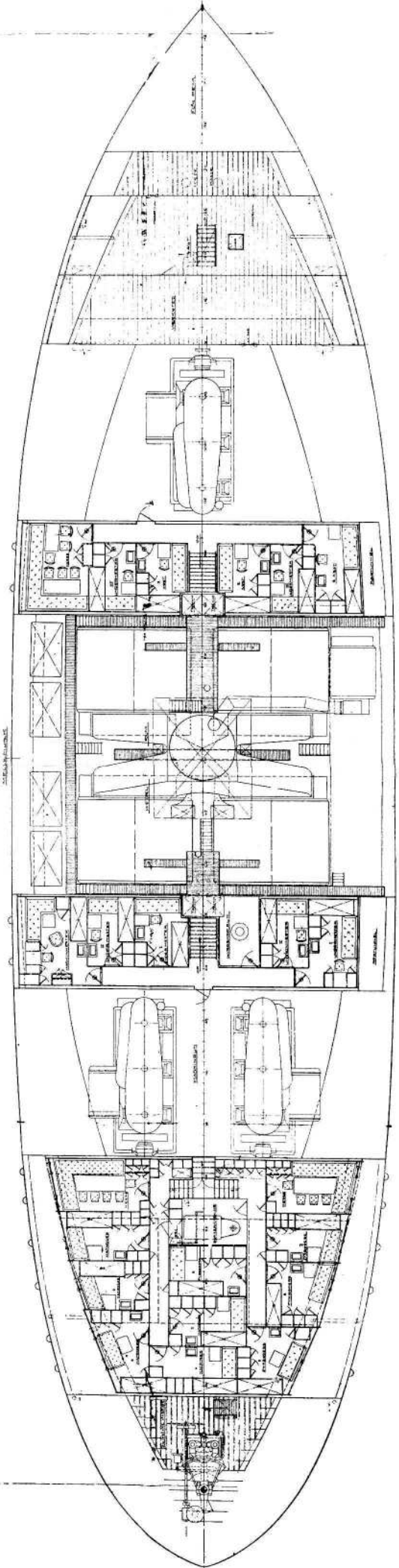
Hoveddækket er inde i Dæksburet holdt fuldstændig frit og glat, saa der kan køres ind paa det med Vogne. Agten for Dæksburet er det kraftige Bugerspil placeret. Forrest under Bakken bor Restaurationspersonalet.

Paa underste Dæk ses fra agten til for: Styremaskinrum, Beboelse for Besætningen, agreste Maskinrum med to Maskiner, Beboelse for Maskinofficerer, Kedelrummet med 4 Kedler, Beboelse for Maskinofficerer, forreste Maskinrum med 1 Maskine, Lastrum og forrest Forpeaken.

REVERSE

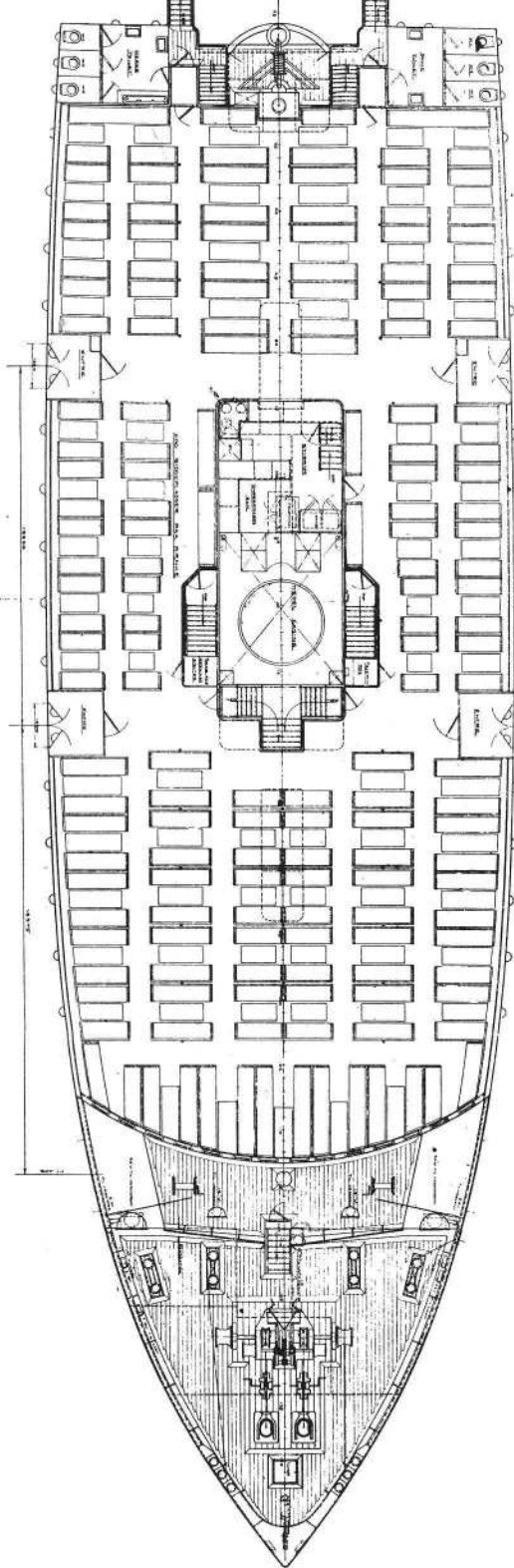


Hoveddækket.

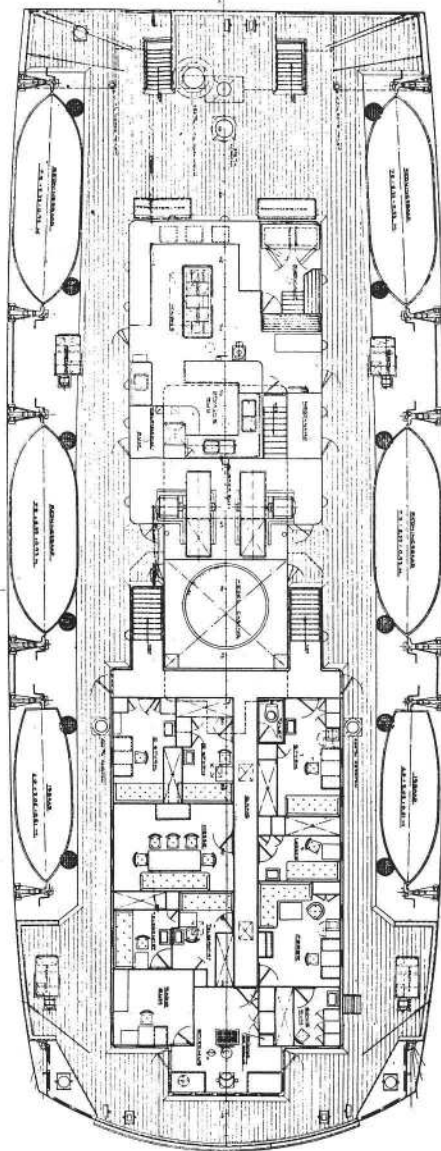


Underste Dæk.

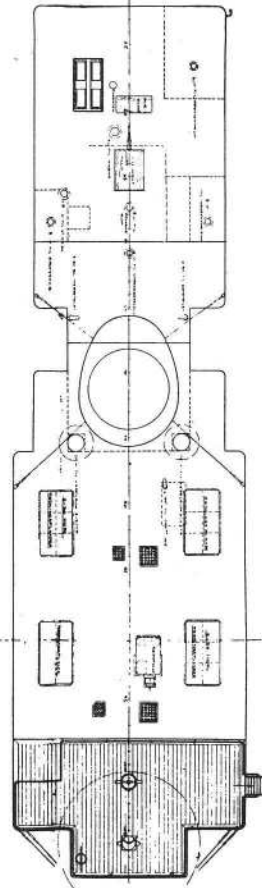
Passager- og Bæksdek.



Baadedek.



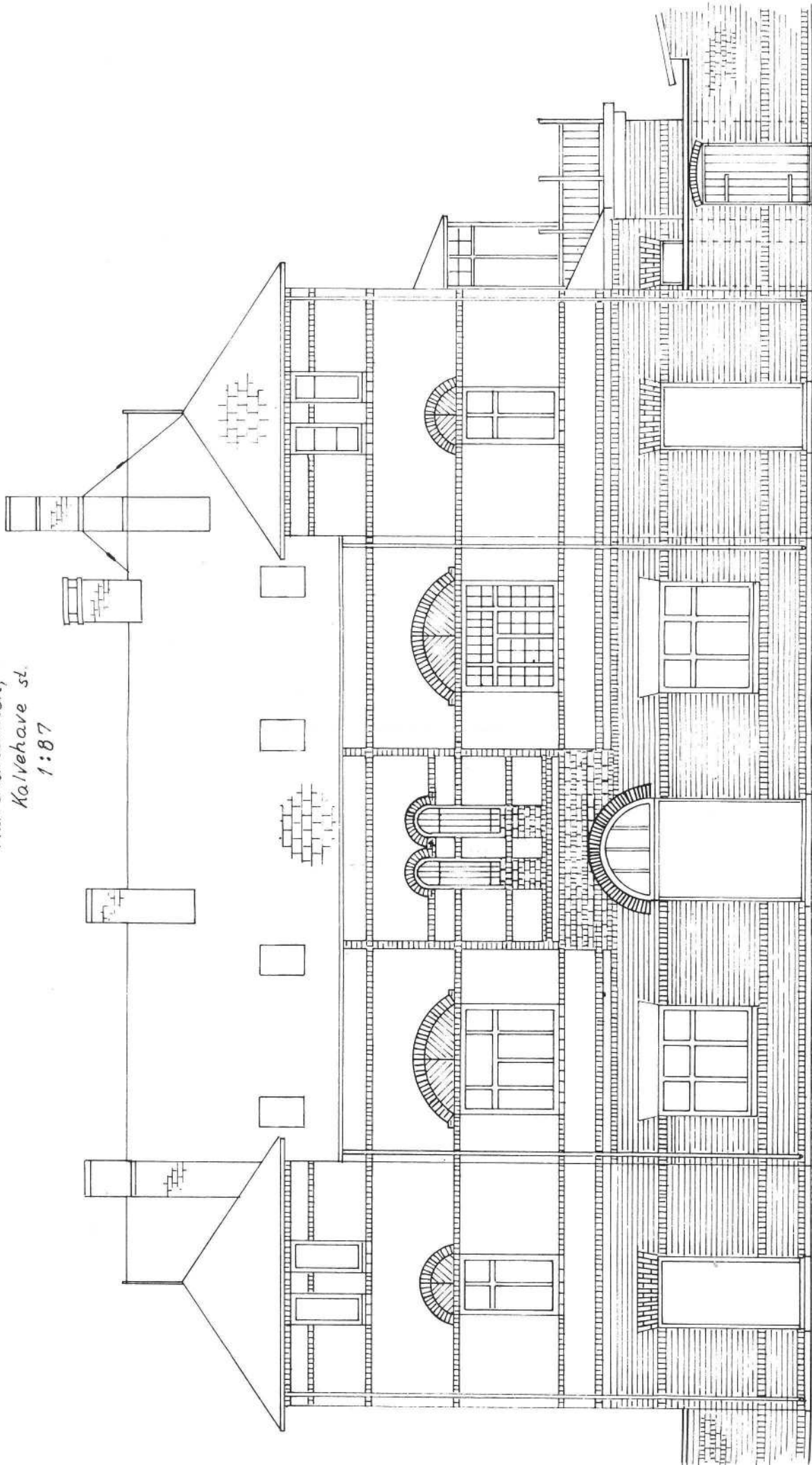
Top af Dæksburet.



Paa Baadedækket ses i Borde Redningsbaadene opstillet under Daviderne. I Dæksburet findes fra agter: Kabys med Opvaskerrum og Rum til Opbevaring af Proviant, Blæserrum med 2 Blæsere, Skorsten, Beboelse for Dæksofficerer, Radorum og Styre- og Bestikhus og forrest Kommandobroen.

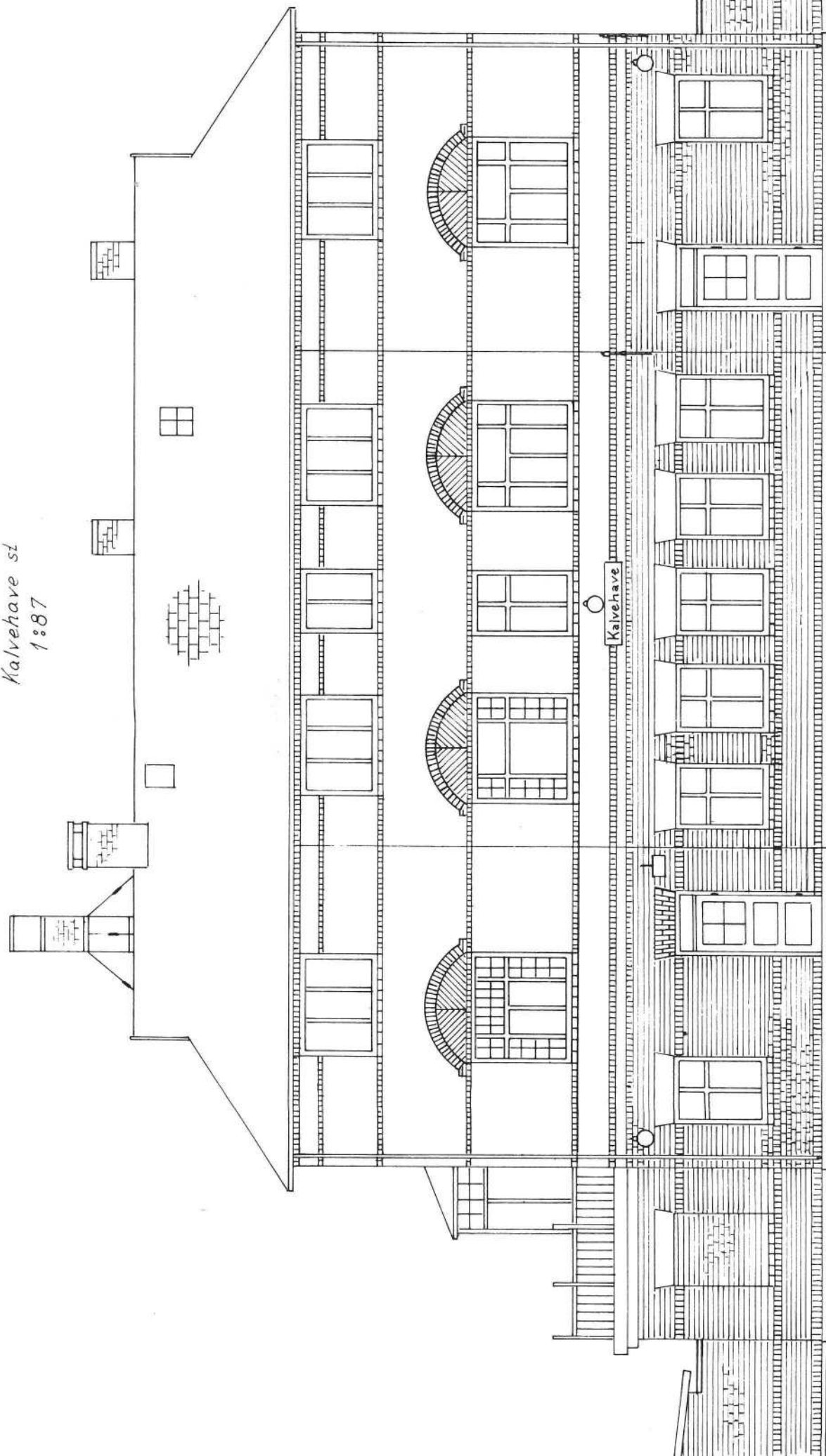
Passagerernes Opholdsrum optager hele Dæksburet. Det er monteret med faste Borde og Bænke. I den agterste Del findes Toiletterne. Omkring Skorstenscasingen ligger Nedgang og paa Agterkant af den Stirridset, hvorfra Serveringen sker. Inden for de 4 Adgangsporte i Siderne er der bygget Luftsluser.

Kalvehavebanen,
Kalvehave st.
1:87



Facade mod vej

Kalvehavebanen
Kalvehave st
1:87



Facade mod perron

Vestsallingbanen.

Særlige Betingelser

for

Udførelse af Underbygningen paa Strækningen fra Skive Holdeplads til Rødding.

§ 50. *)

Almindelig Beskrivelse af Banen.

Banestrækningen begynder udfor Skive Holdeplads Hovedbyg-
nings nordre Gavl, ca. St. 4 A + 50 m. Herfra følger Banen Skive-
Glyngørebanen paa en Strækning af ca. 3 km, hvorefter den bøjer
mod Vest til Lem og herfra videre mod Nord til Rødding.

Den samlede Længde af den her beskrevne Banestrækning er
ca. 26.05 km.

Banen skal bygges med enkelt Spor. Sporvidde skal normalt
være 1435 mm.

Banens Retningslinie og Stigningsforhold er angivne paa de
ved Bevillingshavernes Foranstaltning udarbejdede og af Entre-
prenøren undertegnede Planer og Længdeprofiler, hvoraf Genpar-
ter vil blive Entreprenøren leverede. Forøvrigt er Banens Ret-
ningslinie afmærket i Terrainet.

For saa vidt Arbejdet bortkontraheres i Parceller, vil de
enkelte af disse have følgende Omfang:

Parcel I:	St. 4A.50—	75.80,	Længde	10.13 km
—	II: »	75.80—162.82,	—	8.4 »
—	III: »	162.82—237.70,	—	7.52 »

§ 51.

Jordarbejde.

Bredden af Jordplanum skal paa den frie Bane normalt være
4.4 m. Ved Dæmninger med over 2.5 m Højde forøges denne
Bredde som angivet i § 28, 3. Stk.

*) Paragraf-Nummereringen er fortsat fra »Fælles Betingelser».

tes til Dæksten og Parament de Sten, der forefindes i de nuværende Fløje, som nedrives. Sidemurene forsynes med Granitbeklædning, svarende til det nuværende Gennemløbs indtil Vederlagshøjde.

Om Fundamenternes Dybde, Anvendelse af Pæleværker, Spundsvæge og andre Sikkerhedsforanstaltninger, vil der blive truffet Bestemmelse, naar Byggegruben er aabnet. For Fundering udover den paa Tegningerne viste Dybde og Udstrækning af Fundamenterne ydes der Entreprenøren en Tillægsbetaling paa 60 Kr. pr. m³ Beton. Hvor der maatte blive forlangt Pæleværk under Fundamenter eller Spundsvæge om disse, ydes der Entreprenøren en Tillægsbetaling af 150 Kr. pr. m³ Træ, maalt i fuldført Pæleværk eller Spundsvæg. I alle Funderingsarbejder og Tillægsbetalinger derfor er indbefattet samtlige derhen hørende nødvendige Arbejder, saasom Grundudgravning, Vandlænsning, Nedstampning af Haandsten i Byggegrubens Bund, Levering og Anbringelse af galvaniserede Bolte m. v.

Entreprenøren skal afgive nøjagtigt Regnskab over de Stationer, hvor Gennemløb og Drain anbringes.

§ 53.

Veje, Overkørsler, Overgange.

Niveaupassager og Ramper udføres i Overensstemmelse med de i Forhandlingsprotokollen for Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen Hefte 2 angivne Regler og nærmere Bestemmelser, samt med det i § 35 bestemte; for Chausseringstykkelsernes Vedkommende jfr. dog Materialfortegnelsen.

Den i § 35 bestemte Overgangsstigning indlægges saavel ved Afgravning som ved Paafyldning, naar Højden af Vejen ved Sporet forandres mere end 1.5 m. Der gives Ramperne Oprunding, saaledes at Kanten ligger 20 cm under Midten af Vejbanen.

Alle stenchauserede Veje udføres med Paklag.

Ramper for alle private Veje og disses Forlægninger, samt alle private Parallelveje og farbare Overgange befæstes ligesom den oprindelige Vej og udføres overalt i mindst 4.5 m Bredde. Hvor ingen Vej findes, belægges Ramperne m. m. med Grus, saa at de bliver ligesaa gode at befare som fast Mark.

Da Anbringelsen af Overbygningen ikke er indbefattet i denne Kontrakt, paahviler det Entreprenøren for Banen at udfylde Sporkassen med Singels eller Grus paa Overkørsels Plads.

Station	Længde af Genneml. i m		Chaussering med			Grusning	Bemærkning	
	15 cm	20-30 cm	24 cm	Sten				10 cm
				18 cm	16 cm			
	cm	cm	m ²	m ²	m ²	m ²		
Parcel II.								
Stat. 75.80 — 162.82.								
76-76.5	14				32	40	36	
77.4-79.1		7			32	36	34	
79.2-80.6		7			32	24	27	
82.2-82.6		7			32	36	34	
83.6-84		7		78	32	36	34	
84-87		7			32	40	36	
87.8-88		14			32	28	30	
91.9-92.1		14			32	100	66	
96.2-96.4		20			32			
96.9-97.3		27	255		1000	400	400	
100-101		14			32	36	34	
107-7.8		14			32	16	16	
109-9.4		16			32	180	126	
110.2-10.4		14			32	12	22	
113-13.4		14			32	96	16	
116.8-17		14			32	32	32	
119.5-20.5		14			32	1220	615	
121.5-22		14			32	36	34	
123-23.2		14			32	300	160	
130-30.5		14			32		75	
132.3-32.6		12		300	32	48	36	
133.6-33.8		14		144	32	74	40	
134-35		14			32	12	53	
137-37.5		14			32	12	22	
140.5-41		14			32	50	41	
143-43.2		14			32	520	276	
149-49.3		14			32	220	126	
150-50.6		14			32	40	36	
151.8-52.2		14		290	32	500	50	
156-56.2		14			32	206	266	
158-59		14			32	4	118	
161-62		14			32		18	
Ialt...	250	79	7	255	864	4858	2879	

Stationer og Stationsindretninger.

Paa Stationerne omfatter Arbejdet kun selve Jordarbejdet, idet dette dog ikke reguleres for Spor og Vekasser, men udføres saaledes, hvor Stationen ligger i Paafyldning, at man ved en senere Regulering vil have tilsvarende Afgravninger og Paafyldninger umiddelbart ved Siden af hinanden, og hvor Stationen ligger i Afgravninger saaledes, at den senere Regulering ikke vil kræve Paafyldningsarbejde.

Perronforkanter opsættes ikke, og Jordarbejdet i selve Perronnerne udføres saaledes, at Kanterne senere kan støbes, uden Bortfjernelse af Perronjord.

Chaussering og Grusning udføres ikke, og det samme gælder Levering og Anbringelse af Svinefold.

De vedrørende Afvandingen af Stationsbygningen i § 40 nævnte Arbejder udføres ikke.

Den i § 40 nævnte Termin er Afleveringsterminen for hele det udbudte Arbejde.

§ 55.

Arbejderne.

Foruden de i §§ 7 og 42 truffne Bestemmelser med Hensyn til de ved Anlægget beskæftigede Arbejdere gælder yderligere, at Entreprenøren er forpligtet til fortrinsvis at anvende stedlig Arbejds-kraft, forsaavidt saadan findes i tilstrækkelig og brugelig Mængde.

§ 56.

Tidsfrister.

Arbejdet skal af Hensyn til den herskende Arbejdsløshed paa-begyndes snarest muligt efter Tilbudets Antagelse og være fuld-ført den 1. Maj 1924. Saafernt denne Termin ikke overholdes fra Entreprenørens Side, ifalder han en Mulkt paa 200 Kr. for hver Dag, den fastsatte Frist overskrides. Den i § 18 nævnte Frist, inden hvilken Entreprenøren skal indsende en Opgørelse over alle de Fordringer, han mener at have paa Bevillingshaverne, fast-sættes til 14 Dage.

Bilag D.

Veje, Overkørsler, Overgange m. m.

Station	Længde af Genneml. i m		Chaussering med				Grusning 10 cm 150 m ²	Bemærkning
	15 cm	20 cm	24 cm	Sten		Grus		
				18 cm	16 cm			
Parcel I.								
Stat. 4^A. 50—75.80.								
7A	7	10	25	16	360	15	incl. ≠ Vej	
8A-9A					360	130	do.	
22A-23A			60		360	156		
24A-26A					360	120		
27A-28A	7		16		450	150	incl. ≠ Vej og Stikvej	
Stikvej fra Landevej for Matr. 8 ^a og 9 ^a								
2-3	8			26	90	30	incl. ≠ Vej	
4-5.8	14				90	37		
7-8					20	26		
*10.2-12	7	16			32	42		
16-17					32	16		
19-20					32	69		
21-22.8					32	16		
24-25	14				106	16		
28.1-29	16					19		
32-32.4	16					56	incl. ≠ Vej	
34-35	8					34		
38-39	14					16		
43.6-44	14					30	* und. Adgv.	
46-46.3	* 9					50		
47.4-47.6	14					16		
50-51	14					27		
54.5-55	14					26		
58.6-59	14		148		22	88		
60.6-61	14					24		
65.6-69	14					62		
do.						16		
71.8-72.2	* 17	8		240		60	* deraf 9 m und. Adgv.	
73.3-75					500	170		
Ialt...	179	43	233	783	512	2629	1523	

Tvistigheder.

Ingen Sag, denne Entreprise vedrørende, kan indtænkes for Rettergang eller Voldgift senere end 2 Maanedere efter Udløbet af Garantiaaret.

Bilag C.

Broer over Vandløb og Veje.

Parcel	I		III		Bemærkninger
	8 A Vandløb	169-70 Bivej	206-7 Vandløb	2.5 hvælv.	
Station	2.5	5.0	2.5	2.5	
Bro over	2.5	5.0	2.5	2.5	
Spændvidde i m	2.5	5.0	2.5	2.5	
Broens Konstruktion	2.5	5.0	2.5	2.5	
Granitmurværk at ned- bryde	11				
Granitparament atter at indmure	16				
Granitparament nyt at levere og indmure ..	12				
Klinkemurværk i Buen	0.4				
Granitdæksten at ned- tage og opsætte	4.4				
Glacis at omsætte	15			38	
Beton 1:4:7	44.5	79.5		117	
do. 1:3:5	7.25	16.0			
do. 1:2:3		1080			
Jernindlæg hertil					
Jerndragere, Bolte og 32 kg Skinner		6100			
Traadnet		24			
Rækværker		30			
5 m/m Calendrite med 25 m/m Cementpuds ..	25	42	70		
Asfaltering	33	74	85		
Betondæksten			8.6		
Dræn (10 cm) i Singels	9		45		
Glacis nyt	11		80		
Græstørvbeklædning ..					
Chaussering af Vej, 18 cm tyk		36			
		80			

For samtlige Broer:

Grundudgravning, Vandlænsning og eventuelle interimistiske Vandløbs- og Vejforlægninger.

Permanente Vandløbsforlægninger udenfor Broerne er medregnet under Bilag A: Jordarbejde.

Paa Parcel II findes ingen Broer over Vandløb og Veje.

§ 58.

Forandringer.

De Forandringer i Ydelsens Art og Omfang, som kan forlanges i Henhold til de almindelige Betingelsers § 6, maa ikke overstige 15 pCt. af den samlede Ydelse. Afdrags- og Tillægsbetalinger for saadanne Ændringer i Arbejdet beregnes efter Fordelingslistens Enhedspriser.

§ 59.

Tilbud.

Tilbud ønskes opgivet med en samlet Sum for hele Arbejdet eller for en eller flere af de i § 50 beskrevne Parceller, og Bygningsbestyrelsen forbeholder sig Ret til at antage Tilbudet for en enkelt eller to Parcellers Vedkommende, med mindre Tilbudet indeholder særligt Forbehold herimod.

Tilbud afgives under Forudsætning af, at Prisen paa engelske Stenkul, frit leveret og opløstet i Københavns Havn, er 40 Kr. pr. Ton, og at den paa Stedet for Jordarbejde i almindeligt Daglønsarbejde gældende Timebetaling inclusive Dyrtidstillæg er 1.15 Kr.

Saafermt disse Priser, under Arbejdets Udførelse, maatte undergaa Ændringer, fastsættes Enhedsprisen samtidig med Udarbejdelsen af de maanedlige Rekvitioner for det i den paagældende Maaned udførte Arbejde, paa Grundlag af de den 1ste i Maanedens gældende Priser paa Kul og Arbejdsløj efter følgende Regler:

1. For hver fulde 5 Kr., som Prisen paa engelske Stenkul, frit leveret og opløstet i Københavns Havn, er over — henholdsvis under — 40 Kr. pr. Ton, forøges — henholdsvis formindskes — Prisen med:

- 1.5 Øre pr. m³ Jordarbejde for Maskinkæsning og Lokomotivtransport;
- 1 Øre pr. m³ Jordarbejde for Haandlæsning og Lokomotivtransport.

Kulpriserne vil være at fastsætte efter Opgivelse fra Grosserer-societetets Komité i København.

2. For hver Øre, som Dansk Entreprenørforening paa Stedet gældende Timeløn inclusive Dyrtidstillæg for Jordarbejde i almindeligt Daglønsarbejde er over — henholdsvis under — 1.15 Kr., forøges — henholdsvis formindskes — Prisen med:

- c. 1.4 Øre pr. m³ færdigt Jordarbejde for Haandlæsning;
- d. 0.9 » » » — » — » Maskinlæsning;
- e. 30 » » » » fuldført Jernbeton i Broer;
- f. 15 » » » » for alt andet fuldført Betonarbejde;
- g. 2 » » » » m² fuldført Vejchaussering;
- h. 1 » » » » — Gangstibelægning;
- i. 0.5 » » » » — Grusbelægning (8—10 cm) og Belægning med 16 cm uharpet Ral.

3. Priserne for Beton reguleres saaledes:

For hver fulde 3 Kr. de samvirkende Cementfabrikkers en gross Pris pr. ²/₂ Sække frit Banevogn Skive den 1ste i den paagældende Maaned er større — henholdsvis mindre — end Prisen paa Licitationsdagen, tillægges — henholdsvis fradrages pr. m³ Beton følgende Beløb:

- k. Beton 1 : 2 : 3..... 6 Kr.
- l. do. 1 : 3 : 5..... 4 —
- m. do. 1 : 4 : 7..... 3 —

Udover de Tillæg, der følger af foranstaaende Reguleringer, vil der hverken under eller efter Arbejdets Udførelse af Entreprenøren kunne forventes noget Tillæg for mulige Prisstigninger under Arbejdets Udførelse.

De andetsteds anførte Tillægspriser for Jordarbejde, Beton og Spundsvægge udover det i Materialfortegnelsen anførte Kvantum, undergives ikke Regulering.

Med den maanedlige Rekvisionsliste indsender Entreprenøren et Bilag, hvori behørigt dokumenteret angives Ændringerne i de under 1, 2 og 3 nævnte Priser, samt opstilles en Beregning over de deraf følgende Tillæg eller Fradrag i de under a—m opførte Enhedspriser; endvidere opgives det i Maaneden udførte Antal Enheder, hvorpaa Regulering skal finde Sted, saaledes at Tillæg eller Fradrag i Rekvisionslistens Hovedsum kan finde Sted.

Parcel III.

Stat. 162.82—237.70.

Station	Gennemløb i m										Dræn i m			Bemærkninger	
	20	30	40	50	60	80	100	125	10	15	20	30			
	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm	cm			
168-69	6	15													2. Vejgrøft
173.5-74	11														
180.8-81.2	9														
181-82	10														
183-84	12														2. Vejgrøft Forst. Type af armeret Beton, evt. Sandfund.
189-89.6	9														
190-90.5	10														
193.5-94	6														
199.5-201	6														
207.2-7.6	8														2. Vejgrøft
213-14	8														
213-15	15														
226-28	15														
229-30.6	9														
232-33	10														
233.4-33.8	10														
Ialt...	71	29	15	15					6	20	11				

Hele Banen:

Stat. 4^A.50—237.70.

und. Parc. I	50	93	17	10	10	49	5	101	121	36	24	
— II	207	30	26	9				19	50	275		
— III	71	29	15	15				6	20	11		
Ialt...	328	152	58	34	10	49	5	25	171	407	36	24

Vestsallingbanen.

Fortegnelse

over

Material- og Arbejdsydelse

ved

Udførelsen af Underbygningen paa hele Banestrækningen.

(De anførte Tal maa kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtige.)

Parcel II.

Stat. 75.80—162.82.

Station	Gennemløb i m							Dræn i m			Bemærkninger		
	20 cm	30 cm	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	125 cm	10 cm	15 cm		20 cm	30 cm
75.8-77.4	8									24			2 Stkr. Dræn
76.4-78.4										20			2 Stkr. Dræn
77.4-79			8							15			
82.3-83.4	11												
82.4-82.6	7												
82.8-83.2	9		10							54			Balling Station 2. Vejgrøft
86-87													
93-95													
93.8-94.6	8												
96.2-96.4	9												
99.2-100.2													
106-6.6													
109-10													
109.6-10	9								13				
110.8-11	7								11				
113.8-14.2	9								12				
116.6-16.8	9		7						14				
117.8-18													
120.4-20.6	11												
121.5-22.5	8												
123.8-24													
124-25													
125-29.4	26												
129-30	8												
130-30.5	9												
131-32	18												
132.3-32.6	8												
133-33.5	9												
134-34.5	7												
137.5-38	10												
139-40													
140-40.6	16												
145-47.6	9												
151-51.4													
151.8-52.2													
162-62.8													
Ialt...	207	30	26	9					50	275			

- Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab ...
- Jordarbejde (Bilag A).
ca. 154000 m³ incl. Sikrings- og Beklædningsarb. ...
- Overværking med Vandløb og Veje m. m.
Gennemløb under Banen (Bilag B).
10 cm Glb. for Dræn ca. 171 m
15 - - - do. - 407 -
20 - - - do. - 36 -
30 - - - do. - 24 -
20 - Rørledning 328 -
30 - do. 152 -
40 - do. 58 -
50 - do. 34 -
60 - do. 10 -
80 - do. 49 -
100 - do. 5 -
125 - do. 25 -
Broer. (Bilag C).
St. 8 A 2.5 m Bro over Vandløb (Forlængelse)
- 169—70 5.0 - do. - Bivej
- 206—07 2.5 - do. - Vandløb
Veje, Overkørsler, Overgange m. m. (Bilag D).
4 Stk. offentlige Overkørsler (for Landeveje) ...
11 - - - do. (- Biveje)
61 - private do.
Vej- og Gangstiforlægninger, Parallelvej og farbare
Adgange
4. Skelpæle, Mærkesten og Hegn m. m.
Levering og Anbringelse af:
Skelpæle af Eg 8 cm × 8 cm × 120 cm
Kilometersten af Granit, ca. 54 Stk.
4-traadet Banehegn om Stationer, ca. 5000 m
5. Administration og uforudsete Udgifter

Fortegnelse

over

Material- og Arbejdsydelse v. Jord-, Bro- og Vejarbejde

paa

Vestsallingbanen Parcel I.

Strækningen fra Stat. 4 A + 50 m til Stat. 75 + 80 m.

(De anførte Tal maa kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtige.)

1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab
2. Jordarbejde (Bilag A).
Nr. 52100 m³ incl. Sikrings- og Beklædningsarb.

3. Overskæring med Vandløb og Veje m. m.

Gennemløb under Banen (Bilag B).

10 cm Glb. for Dræn	101 m
15 - - - do.	121 -
20 - - - do.	36 -
30 - - - do.	24 -
20 - - -	50 -
30 - - -	93 -
40 - - -	17 -
50 - - -	10 -
60 - - -	10 -
80 - - -	49 -
100 - - -	5 -

Broer (Bilag C).

St. 8 A -2.5 m hvælvet Bro over Vandløb (Forlængelse)

Veje, Overkørsler, Overgange m. m. (Bilag D).

3 Stk. offentlige Overkørsler (for Landeveje)

6 - - - do. (- Biveje)

17 - private do.

Vej- og Gangstifortlængninger, Parallelvej og farbare

Adgange

4. Skelpæle, Mærkesten og Hegn m. m.

Levering og Anbringelse af:

Skelpæle af Eg 8 cm × 8 cm × 120 cm

Kilometersten af Granit, ca. 22 Sten

4-traad. Banehegn over Hem og Brøndum St., 1500 m

5. Administration og uforudsete Udgifter

Bilag B.

Gennemløb under Banen.

Parcel I.

Stat. 4^A.50—75.80.

Station	Gennemløb i m								Dræn i m	Bemærkninger		
	20 cm	30 cm	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	125 cm				
7 A-8 A											evt. Sandfundament	
11 A-12 A		5						5				
12 A-13 A		5						5			Begge Vejgrøfter	
13 A-14 A		5						5				
16 A-17 A				5							Forlængelse af Gennemløb under Glyngørebanen	
17 A-18 A				5								
20 A-21 A					5						Begge Vejgrøfter	
22 A-23 A					5							
24 A-25 A						5					Forlængelse af Gennemløb under Glyngørebanen	
25 A-26 A						5						
26 A-27 A											Begge Vejgrøfter	
27 A-28 A												
0-1											Begge Vejgrøfter	
1-2												
2-3											2. Vejgrøft	
6.8-7.2		6				5						
7.8-8.6									10		3 Stk. Dræn	
8.8-9.4									12			
9.6-10									14		evt. Sandfundament	
14-15									15			
15.2-15.6										10	Begge Vejgrøfter	
17.8-18.2												
22.6-23.2											2. Vejgrøft	
25.6-25.8												
30.6-31	6										3 Stk. Dræn	
33-34	8											
38-39	16										evt. Sandfundament	
40.4-41.4												
43.6-44	0										Brøndum Station	
46.8-47.2	9											
51-52											Brøndum Station	
55-58.8												
60-60.4											Brøndum Station	
60-61												
62-63	11										Brøndum Station	
63-64												
64-65.6											Brøndum Station	
67-67.4												
69-70											Brøndum Station	
69.4-69.8												
70.4-70.6											Brøndum Station	
73.8-74.2												
Ialt . . .	50	93	17	10	10	49	5		101	121	36	24

Parcel II. Stat. 75.80 — 162.82.

Arbejdsst. Nr.	Station.		Paa- fyld- ning +10% m ³	Af- grav- ning +2% m ³	Afgravningens Anvendelse			Side- af- grav- ning m ³	Bemærkninger
	fra	til			i Anlægget til m ³ Nr.	Sideaf- lagring m ³			
9	75.80	83.56	1345	1345	9	1345			
10	83.56	89.69	956	1144	10	956		538	Balling Station
11	89.69	97.84	5779	5053	11	5591		63	
12	97.84	107.02	2235	2235	12	2235			
13	107.02	110.67	891	828	13	891			
14	110.67	118.43	2226	2109	14	2109			
15	118.43	134.98	4670	4447	15	4447			Ramsing Station
16	134.98	140.78	2129	2783	14	117			
					15	223			
					16	2129			
					17	314			
17	140.78	161.00	29149	28975	17	28835			Vejbyvad Trinbrædt
18	161.00	162.82	418	278	18	140			
			202	202	18	278			
			50000	49399		202		601	

Parcel III. Stat. 162.82 — 237.70.

19	162.82	174.10	8893	8320	19	8320			
20	174.10	185.33	9011	11835	20	9011			
					21	2251			
21	185.33	201.05	7235	4821	21	4821			
22	201.05	205.67	344	1871	21	163			
					22	344			
					23	1364			
23	205.67	215.82	11068	9014	23	9014			
24	215.82	226.30	914	1604	23	690			
					24	914			
25	226.30	237.70	11880	14201	25	11880	2321		Spøttrup Station
						234			
			49579	51900		49579	2321		

Hele Banen: Stat. 4^A.50 — 237.70.

151679 153399 151679 2321 601

151679 + 2321 = 154000
153399 + 601 = 154000

Vestsallingbanen.

Fortegnelse

over

Material- og Arbejdsydelse v. Jord-, Bro- og Vejarbejde

paa

Vestsallingbanen Parcel II.

Strækningen fra Stat. 75 + 80 m til Stat. 162 + 82 m.

(De anførte Tal maa kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtige.)

1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab

2. Jordarbejde (Bilag A).

ca. 50000 m³ incl. Sikrings- og Beklædningsarb.

3. Overskæring med Vandløb og Veje m. m.

Gennemløb under Banen (Bilag B).

10 cm Glb. for Dræn.	50 m
15 - - - do.	275 -
20 - - - - -	207 -
30 - - - - -	30 -
40 - - - - -	26 -
50 - - - - -	9 -
125 - - - - -	19 -

Veje, Overkørsler, Overgange m. m. (Bilag D).

1 Stk. offentlige Overkørsel (for Landeveje)

4 - - - do. (- Biveje)

27 - private do.

Vej- og Gangstiforlægninger, Parallellevej og farbare
Adgange

4. Skelpæle, Mærkesten og Hegn m. m.

Levering og Anbringelse af:

Skelpæle af Eg 8 cm × 8 cm × 120 cm

Kilometersten af Granit, ca. 16 Stk.

4-traadet Banehegn om Balling og Ramsing Sta-
tioner samt Vejbyvad Trinbrædt, ca. 1900 m.

5. Administration og uforudsete Udgifter

Fortegnelse

over

Material- og Arbejdsydelse v. Jord-, Bro- og Vejarbejde

paa

Vestsallingbanen Parcel III.

Strækningen fra Stat. 162 + 82 m til Stat. 237 + 70 m.

(De anførte Tal maa kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtige.)

1. Erstatning for midlertidigt og tilfældigt Tab.....
2. Jordarbejde (Bilag A).
ca. 51900 m³ incl. Sikrings- og Beklædningsarb.....
3. Overskæring med Vandløb og Veje m. m.
Gennemløb under Banen (Bilag B).
10 cm. Glib. for Dræn..... 20 m
15 - - - do..... 11 -
20 - - - 71 -
30 - - - 29 -
40 - - - 15 -
50 - - - 15 -
125 - - - 6 -
Broer (Bilag C).
St. 169—70 5.0 m Bro over Bivej.....
- 206—07 2.5 - do. - Vandløb.....
Veje, Overkørsler, Overgange m. m. (Bilag D).
2 Stk. offentlige Overkørsler (for Bivej).....
16 - private do.
Vej- og Gangstiforlægninger, Parallelvej og farbare
Adgange.....
4. Skelpæle, Mærkesten og Hegn m. m.
Levering og Anbringelse af:
Skelpæle af Eg 8 cm × 8 cm × 120 cm.....
Kilometerstene af Granit, ca. 16 Stk.....
4-traadet Banehegn om Brodal og Spøttrup Sta-
tioner, ca. 1600 m.....
5. Administration og uforudsete Udgifter.....

Bilag A.

Jordarbejde.

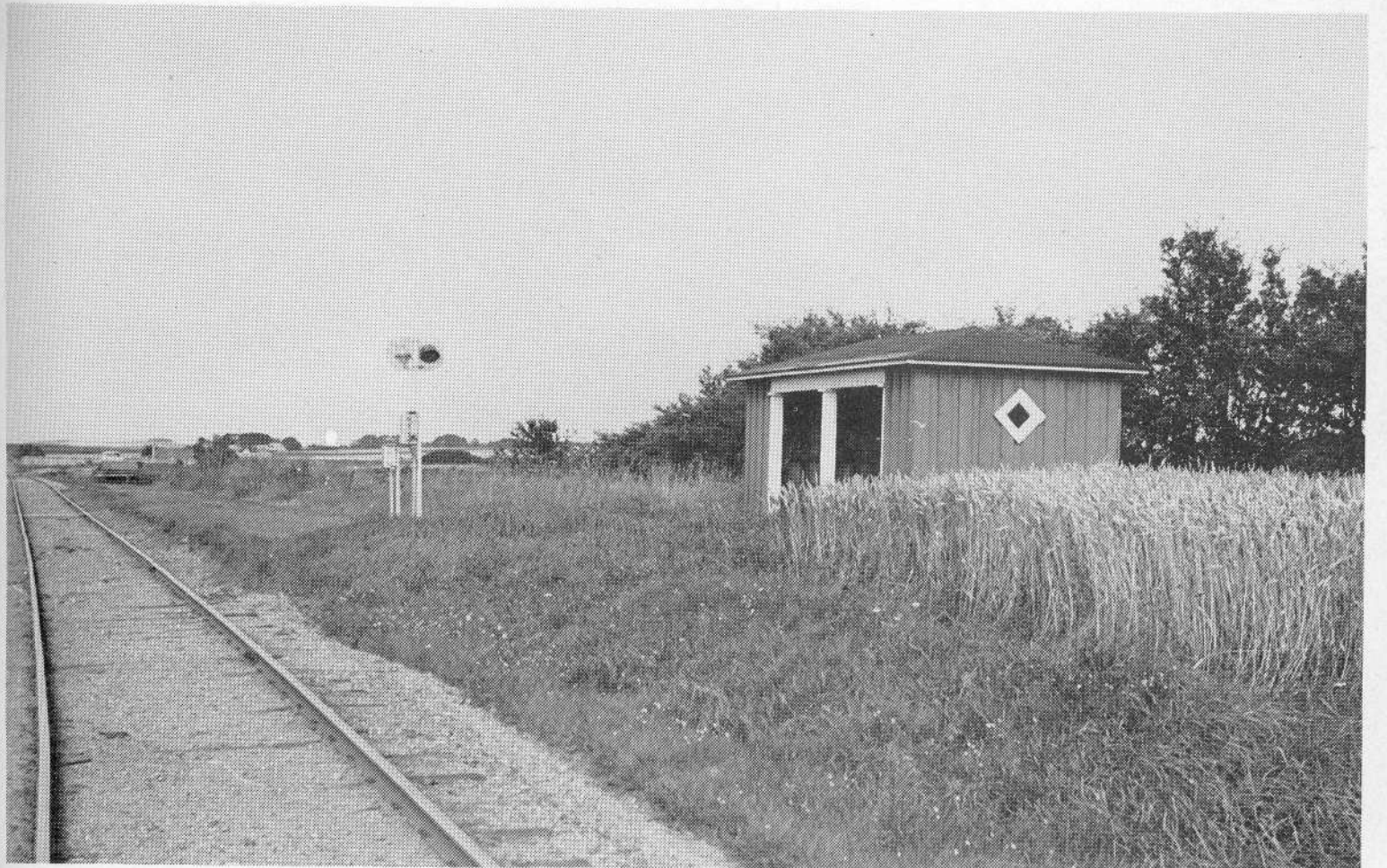
Normalt er: Planumsbredden 4.4 m. Grøftedybden 30 cm.

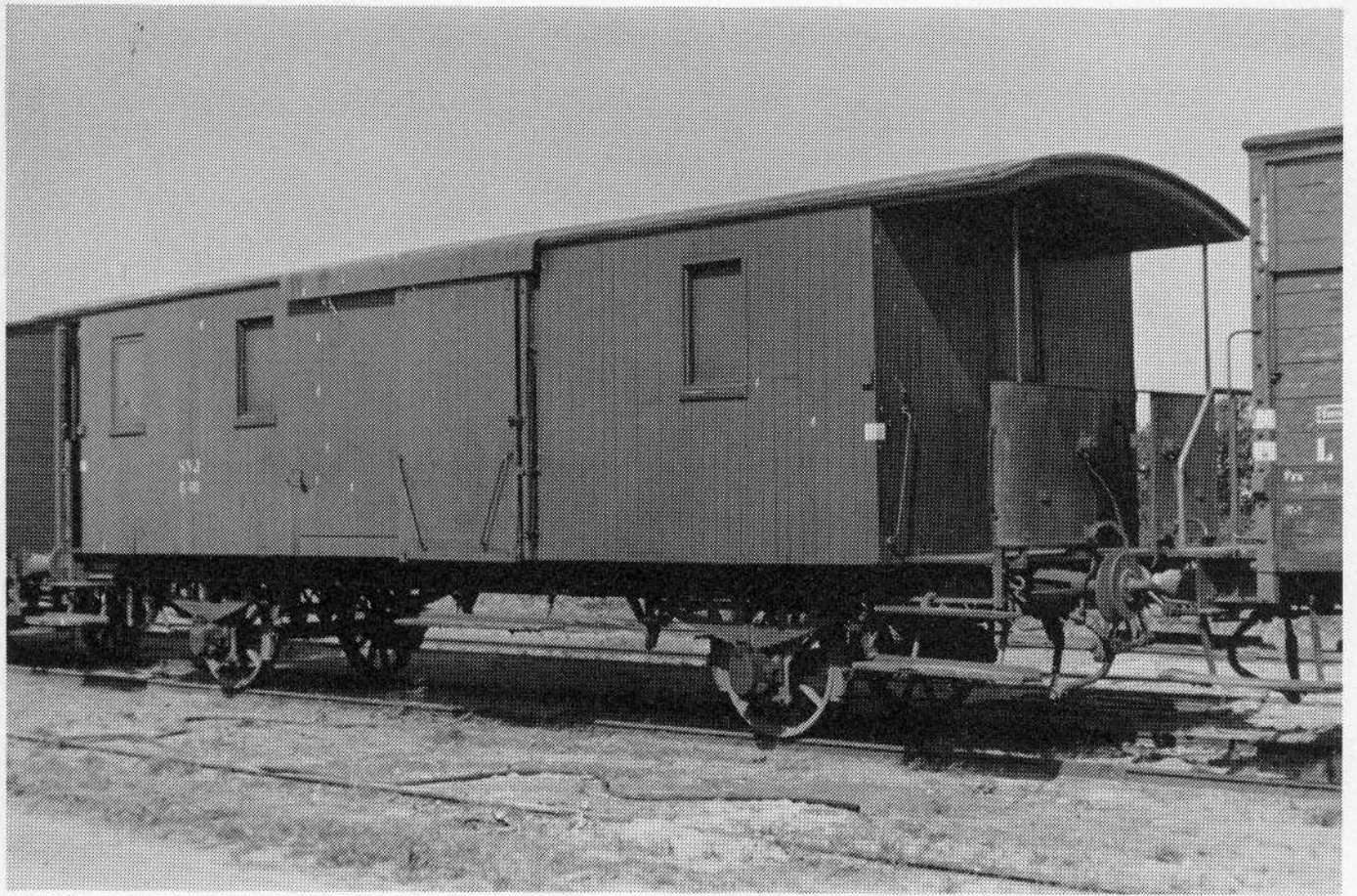
Bundbredde 25 cm. Skraaningsanlægget 1.5.

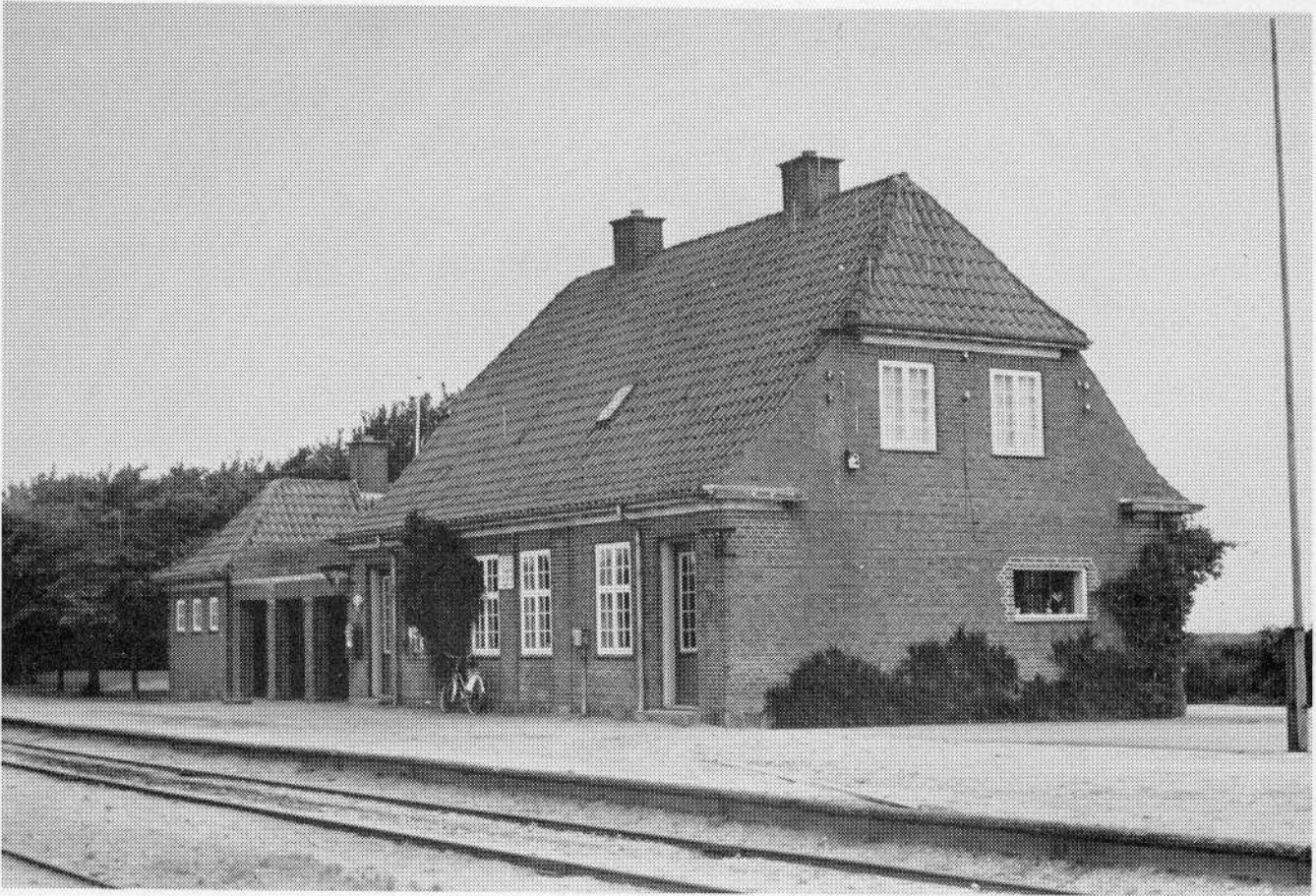
Parcel I.

Stat. 4^A. 50—75.80.

Arbejdsst. Nr.	Station		Paa- fyld- ning +10% m ³	Af- grav- ning + 2 % m ³	Afgravningens Anvendelse			Side- af- grav- ning m ³	Bemærkninger	
	fra	til			i Anlægget	Sideaf- lagring m ³	til m ³			Nr.
1	4 ^A 50	5.91	10905	10905	1	10905			Skive Holdeplads Hem Station Brøndum Station	
2	5.91	12.04	1459	1507	2	1459				
3	12.04	28.00	3395	3347	3	3347	48			
4	28.00	33.89	1583	1553	4	1553				
5	33.89	51.02	16402	16829	4	30				
					5	16402				
6	51.02	54.60	1131	1203	7	397				
					6	1131				
7	54.60	69.07	9234	7703	7	7703				
8	69.07	75.80	7705	8767	7	1062				
					8	7705				
Parallelveje m. m.			286	286		286				
			52100	52100		52100				







re 9000 mm og den havde 24 pladser på træ-sæder, der senere ombyggedes til polstrede sæder.

Til M 1 leverede Scandia en lille påhængsvogn B 1. Begge vogne var forsynet med centralpuffer og -kobling og de sammenkoblede ved, at en krog i den ene puffer blev slået ned i et hak i den anden og de 2 kroge blev derefter fastlåst med en kæde.

M 1 og B 1 bestred efter behov indtil 1934 den altovervejende del af persontrafikken, d.v.s. ca. 150 km pr. dag. Efter 1934 måtte den dele kørslen med M 2. Da SVJ i 1948 indsatte sit første skinnebustog, blev den reserve, men for at den kunne holde tid i en skinnebusplan, blev den gamle og udslidte - men absolut veltjente - benzinmotor udskiftet med en 125 hk Leyland-dieselmotor. Samtidig benyttede man lejligheden til at forsyne vognen med almindelige puffere og skurekoblinger, men kun i bagenden. Den gamle centralkobling ses stadig over kofangeren i forenden af vognen! M 1 anvendtes i banens sidste år i det daglige godstog når der kun var 1 á 2 vogne at medføre.

M 1 og B 1 blev efter banens lukning solgt til et par privatpersoner og står i øjeblikket i en remise i Jylland.

M 5: I 1925 sluttedes kontrakt med Nakskov Skibsværft om levering af et diesel-elektrisk lokomotiv med rejsegodsrum til en pris af ca. 165.000 kr. Efter værftets forslag ændredes imidlertid kontrakten til et diesel-hydraulisk loko til ca. 150.000 kr. Et lignende loko blev leveret til Præstøbanen i 1927, men måtte tilbageleveres til værftet i juni, da det var fuldstændigt ubrugeligt. I juli 1927 blev kontrakten mellem SVJ og Nakskov Skibsværft annulleret.

Scandia og Frichs tilbød i 1927 at levere et dieselloko i løbet af 7 måneder og dette tilbud blev hurtigt antaget. Det var oprindeligt tanken at bygge lokomotivet med en Frichs-motor, der ved 500 o/m udviklede 230 hk (2 loko af denne type var bygget til Ørnhøjbanen i 1926), men planen ændredes i 1928 til en motor med 600 o/m og 275 hk. Det ny loko blev leveret i 1928.

Selve vognen, der indeholdt 2 førerrum, post- og rejsegodsrum, var leveret af Scandia, medens dieselmotoren som nævnt var af Frichs fabrikat og havde 6 cylindre, 240 x 290 mm, vægt 43 t, l.o.p. 13950 mm, akselafstand 7000

+ 1810 mm. M 5 har 4 aksler, såkaldte lænkaksler, d.v.s. aksler, der kun delvis er fastlagt i vognrammen.

M 5 blev mest anvendt i lette blandede tog og i persontog, som afløser for motorvognene. I banens sidste år blev den faktisk kun benyttet, når godstoget var for stort for M 1. Mod slutningen blev postrummet fjernet og der blev ét godt, stort rejsegodsrum.

M 6: I 1934 leverede Scandia en stor bogiemotorvogn til SVJ. Den var forsynet med en 2-takts B&W-motor, der ved 1200 o/m udviklede 250 hk. De 6 cylindres dimensioner var 135 x 220 mm. Vognen havde 2 førerrum, 68 pladser og den vejede 42 t. L.o.p. 16500 mm, akselafstand ialt 11960 mm.

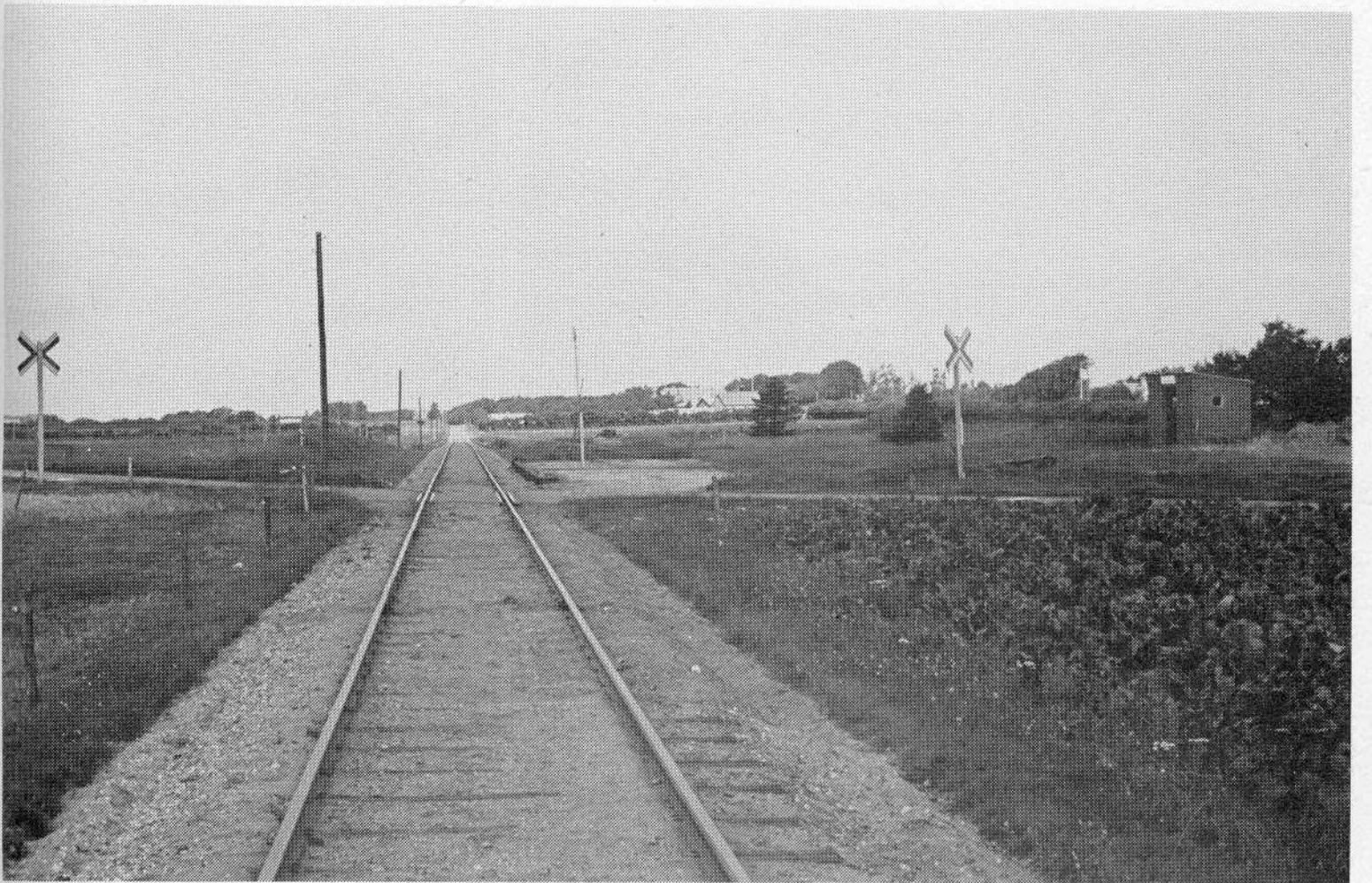
Den indsattes sammen med M 1 i persontogene, hvor der nu krævedes 2 motorvogne i tur. Men den var lovlige stor og den blev overflødig da skinnebusserne kom frem. I 1949 blev den solgt til Ebeltoftbanen, hvor den fik ny motor og den benyttedes til denne banes lukning.

M 2: købtes i 1958 fra Vejle-Vandel-Grindsted banens dødsbo. Vognen var bygget af Scandia i 1933 og forsynet med en Frichs-motor, 6 cylindre 135 x 200 mm, 1200 o/m, 115 hk. Vognen var 3-akslet med motoren trækkende på bagakslen. Akselafstand 1800 + 5400 mm, l.o.p. 11200 mm, vægt 18,8 t, 38 siddepladser.

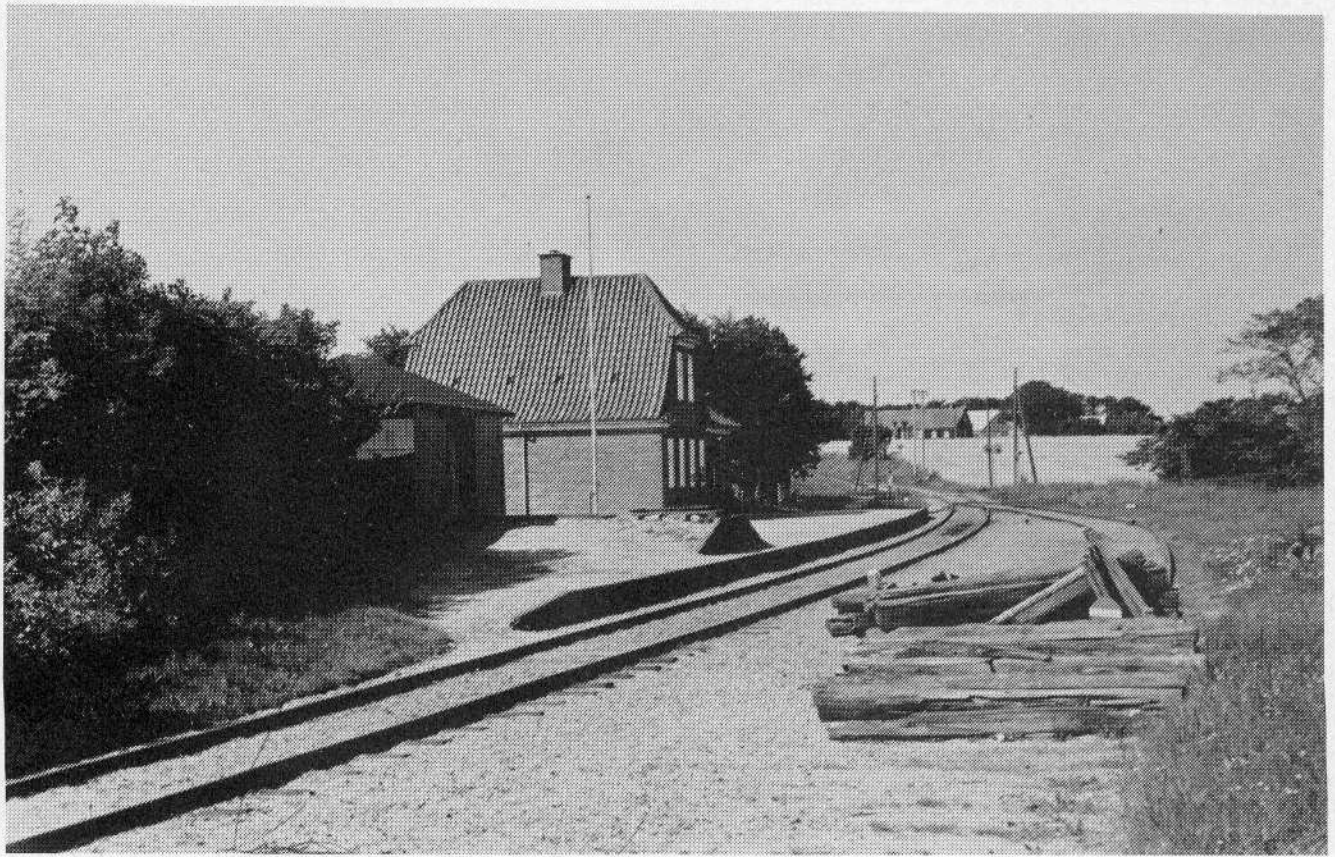
Den blev på VVGJ forsynet med automatisk Wilson-gear, samt en kardanaxsel, så motoren også kom til at trække på mellemakslen. Da der var mange kvaler med dette gear, ombyggede SVJ vognen i 1959, idet man fjernede mellemakslen og anbragte et almindeligt gear. Den blev benyttet som afløser for SM og til godstog. Efter en brandskade blev vognen sendt til reparation hos Scandia og samtidig med den fik den SM 8s skinnebusmotor.

SKINNEBUSSE

I 1948 indførte SVJ skinnebusdrift. Man anskaffede et SM-tog med Scania-Vabismotor SM 7 og SP 7, og i 1951 købtes en skinnebuspakvogn SB 6. I 1952 erhvervedes endnu et skinnebussæt, SM 6 og SP 6, og endelig indkøbte SVJ i 1963 Køge-Ringstedbanens skinnebus som SM 8. Denne vogn, der til 1958 havde tilhørt VVGJ havde oprindeligt Frichs-motor, men den er senere udskiftet med en Leyland motor på







150 hk. Denne motor blev indsat i M 2 og SM 8 fik den Scania Vabis-motor, der lå som fælles reserve for SVJ og MFVJ. Senere indkøbtes så en ny reservemotor, også Scania Vabis.

PERSON-, POST- og REJSEGODSVOGNE

Scandia leverede i 1924 3 personvogne, D 10-12, III kl. med midtgang og 56 pladser; 1 person-, post- og rejsegodsvogn, E 20, III kl. med midtgang og 30 pladser; 1 person- og rejsegodsvogn, F 30, III kl. med midtgang og 40 pladser; 1 person- og postvogn, B 1, III kl. med midtgang og 25 pladser og endelig 1 rejsegodsvogn G 40.

B 1 havde oprindeligt 3 sæt dobbeltsæder, men de gamle træsæder blev i 1948 erstattet med polstrede enkelt-sæder, der alle vender mod den lukkede endeplatform. Samtidig blev postrummet omdannet til rejsegodsrum.

I 1925 indkøbtes en personvogn fra Troldhedebanen, den var nøjagtig som D 10-12 og blev nu SVJ D 9.

D 9-12, E 20 og F 30 blev alle solgt til ophugning i 1956.

Vognenes øvrige data var:

D 9-12, vægt 13000 kg, l.o.p. 12990 mm, akselafstand 7220 mm.

E 20, vægt 14700 kg, l.o.p. 12990 mm, akselafstand 7220 mm.

F 30, vægt 14500 kg, l.o.p. 12990 mm, akselafstand 7220 mm.

G 40, vægt 11000 kg, l.o.p. 11150 mm, akselafstand 6000 mm.

B 1, vægt 6800 kg, l.o.p. 7760 mm, akselafstand 6000 mm.

GODSVOGNE

Fra Scandia kom i 1924: 10 lukkede godsvogne L 50-51 og 60-67 og 12 åbne godsvogne, AL 70 og 80-90.

I 1926 købtes 5 brugte åbne godsvogne fra TKVJ, AM 100 og 110-113, 1 bænkevogn H 45 og 4 lukkede godsvogne hos Scandia. I 1929 købtes yderligere 5 lukkede godsvogne, LK 47-49 og 53-57.

I 1941 solgte man ud af godsvognene, således at kun H 45, L 50 og 65-66 og AL 80 og 82 blev tilbage.

DRIFTEN

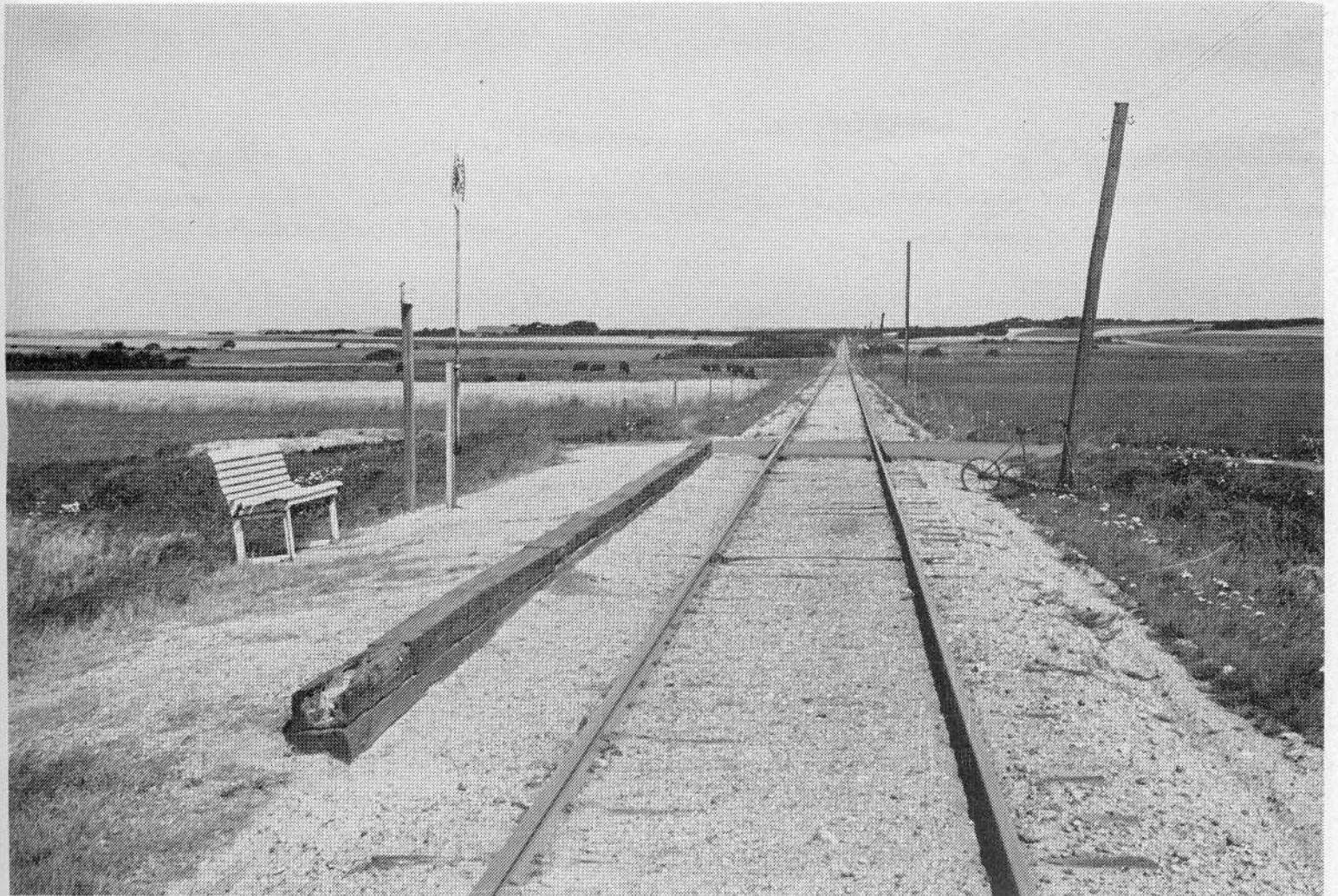
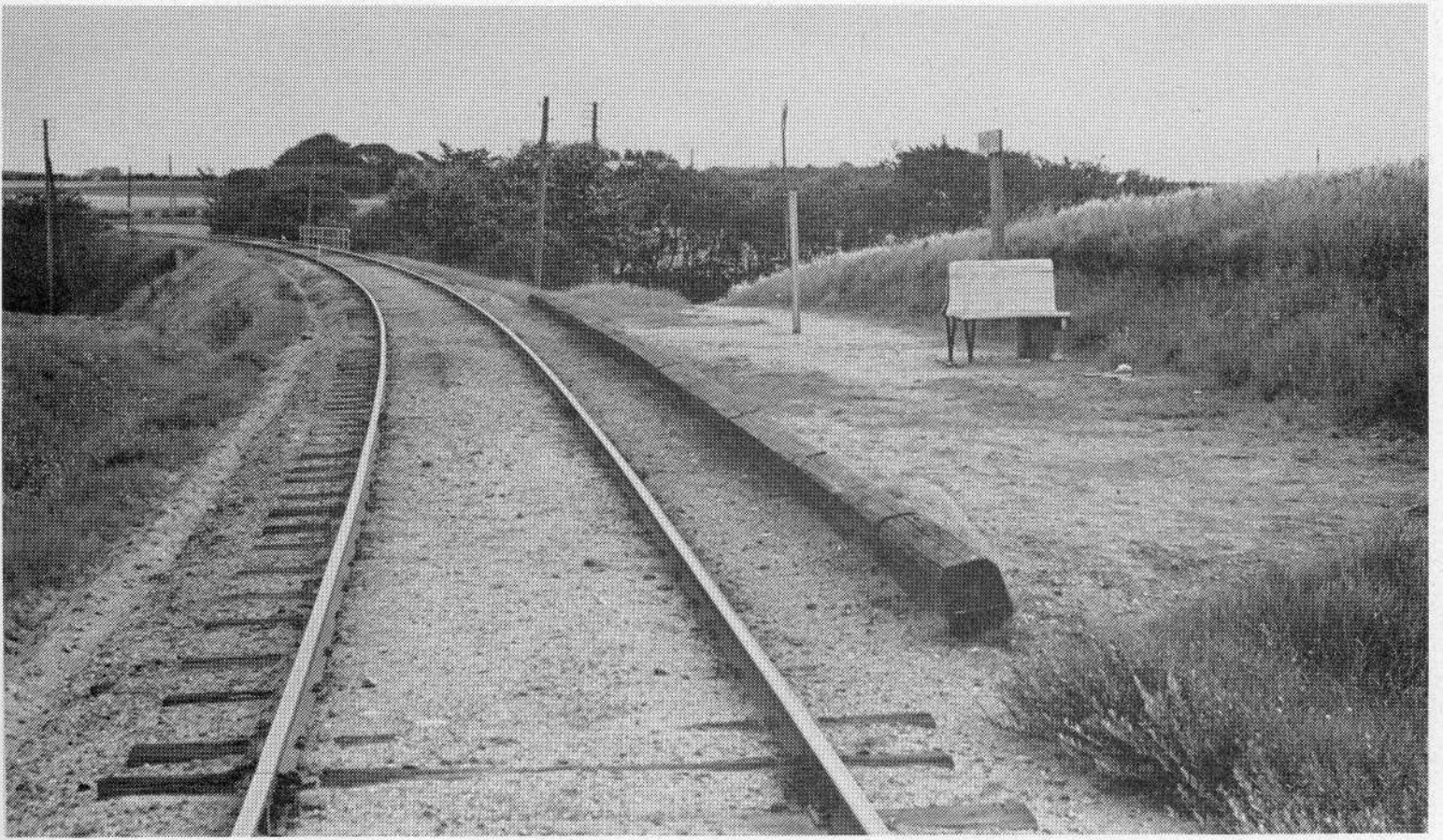
Banen åbnede med en god køreplan og den var blandt pionererne på motordriftens område. Et lille motortog bestående af en let motorpersonvogn med rejsegodsrum og en påhængsvogn (personvogn med postkupe) kørte 4 dobbeltture daglig, medens et damploko på hverdage kørte 2 blandede tog og om søndagen 1-2 persontog. Til sammenligning kan nævnes, at Skive-Glyngøre kun havde 5 togpar, og af disse var kun 2 persontog.

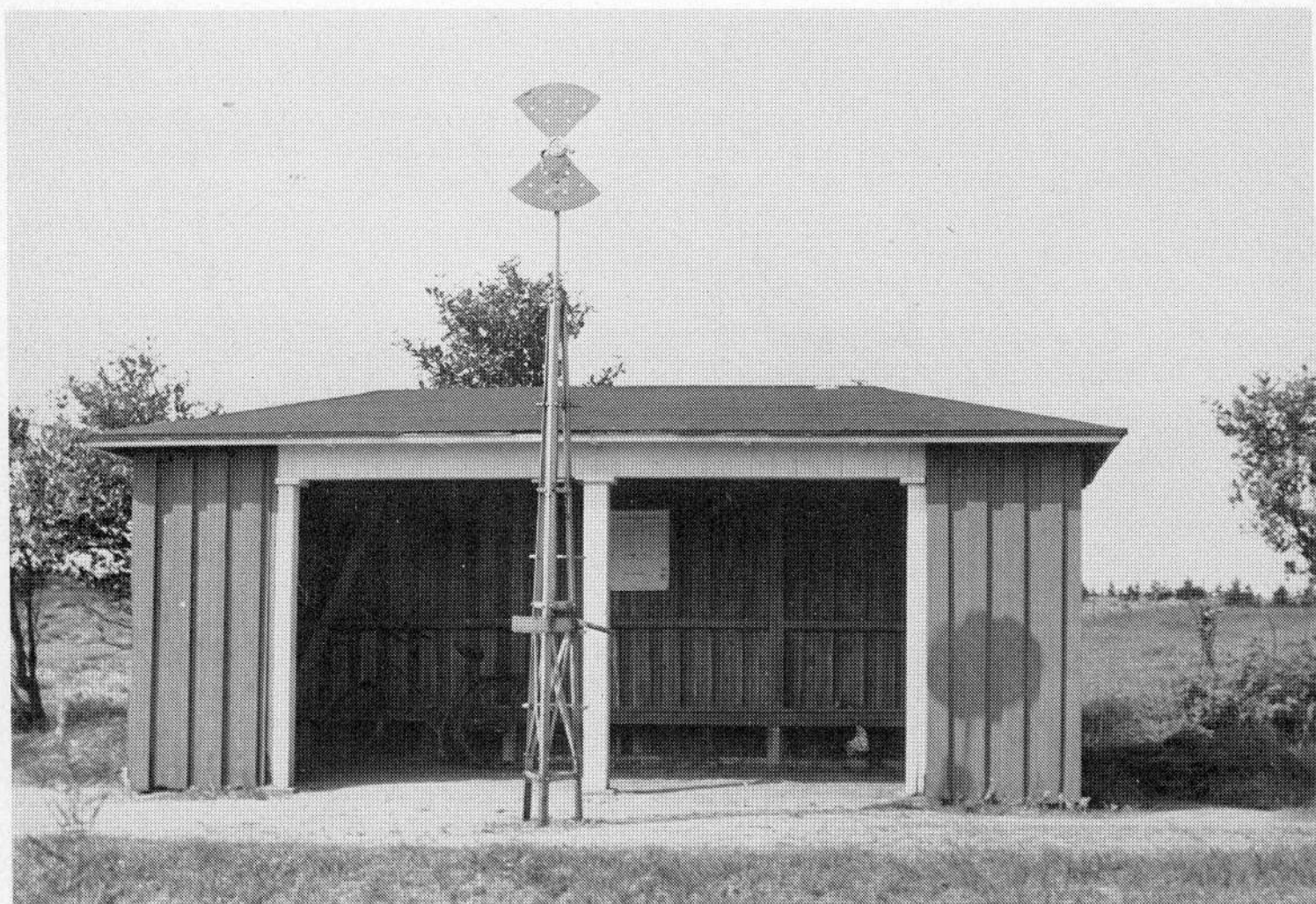
SVJ beholdt denne plan, med kun enkelte mindre ændringer, lige til 2. verdenskrig brød ud. Med anskaffelsen af først et dieselloko og senere en dieselmotorvogn blev det muligt at afkorte køretiderne noget, og da godstrafikken fra omkring 1930 mindskedes stærkt, blev det muligt at køre en hel del af de blandede tog med dieselloko og derved også for disse togs vedkommende at forbedre planen, især ved afkortede stationsophold.

Under krigen måtte banen, som alle andre her i landet, skære køreplanen stærkt ned. I 1943 løb der på hverdage 3 og på søndage 4 togpar og hen mod krigens slutning blev det helt galt. Fra 1. februar 1945 skete der en yderligere nedskæring til 2 togpar på hverdage og der løb slet ingen søndagstog. I sommeren 1945 lettete forsyningssituationen og køreplanen af 12. oktober 1945 har 4 hverdagstogpar og 5 togpar om søndagen.

Med indførelsen af SM-driften fra sommeren 1948 ændredes køreplanen totalt. Der kørtes nu 7 togpar, og de tog, der fremførtes af SM, fik køretiden sat til omkring 50 minutter, og fik samtidig stop ved nogle nyoprettede trinbrætter. Da banen i 1952 fik sit andet skinnestog forbedredes toggangen yderligere. Alle persontog kørtes nu normalt af SM, på hverdage 7 og på søndage 8 togpar, og der indsattes et hverdagsgodstog, fremført af enten motorvogn eller motorloko. Dampdriften ophørte helt fra 1953.

Var SVJ blevet åbnet mindst 10-12 år før, havde den været væsentligt bedre stillet. Dens anlæg var blevet meget billigere og den ville have nået at indarbejde en solid trafik før biltrafikken satte ind for alvor. Målt med vor målestok idag var biltrafikken i 1920'erne ganske vist kun forsvindende, men den var dog stor nok til, at den var til gene for en nyåbnet lokalbane.







Vestsallingbanen har haft en ret god og jævn persontrafik, bortset fra den første halvdel af 1930'erne, hvor de dårlige tider og bilkonkurrencen i forening måtte sætte sine spor på persontrafikken. Krigsårene gav banen mange rejsende og i 1947 - banens bedste år - nåede man helt op på 250.000 rejsende. Siden er persontrafikken faldet jævnt, trods nyt materiel og en udmærket køreplan. I banens sidste få år skete en lille bedring i persontrafikken. Banen oprettede i begyndelsen af 1930'erne et par lokale busruter, og i 1950'erne overtog man nogle private ruter i Vestsalling.

Man gjorde meget ud af persontrafikken og dens køreplan tålte sammenligning med DSBs Glyngørebane.

I 1932 købte banen et strandareal ved Vestsallings kyst. Sagen blev kommenteret således i Skive Folkeblad, 19. juni 1933:

"Arealet er på ca. 7 tdr. land (25.864 m²) med 5-600 m lang strandbred, som ligger skinnende hvid under de høje skrænter. Ned ad disse er der forøvrigt bygget 4 brede trapper, således at man forholdsvis nemt kan komme fra vandet op til det store, væsentlig lyngklædte terræn, der på sine steder er af ejendommelig bakket form og har mange indbydende gryder".

Der blev indrettet en stor teltplads med tilhørende opbevaringssted for telte, ligesom man udlejede arealer til sommerhuse, der hurtigt dukkede op i stort antal. Endvidere byggedes en pavillon til ca. 100 gæster.

Der blev i sommersæsonen indsat særlige badesærtog på SVJ, nogle endda med forbindelse til Viborg og Randers. Der arrangeredes også svømmestævner, skoleidrætsdage og foreningsudflugter til Knud Strand, og der indsatte en rutebil mellem Knud Strand og Spøttrup station.

RUTEBIL- og LASTBILDRIFTEN

I modsætning til de fleste andre baner måtte SVJ straks fra starten konkurrere med biltrafikken og for at tilføre banen rejsende fra oplandet, ydede man fra 1925 tilskud til en privat busrute Balling-Krejbjerg.

I 1929 vedtoges det at oprette station i Lime og Krejbjerg til ekspedition af passagerer, post og fragt med bil til henholdsvis Brodal og Balling. Der anskaffedes først 1 brugt rutebil, men den blev dog ret hurtig erstattet med en ny.

I 1931 anskaffede SVJ 3 lastbiler til ovennævnte godstransport og til godsudkørsel fra Spøttrup. De to busruter Brodal-Lime (3,3 km) og Balling-Krejbjerg (5,2 km) overtoges totalt i 1932. Samtidig sluttedes overenskomst med den private buslinie Skive-Lime om en vis begrænsning i kørslen. Herudover overtog man postbefordringen til Lime og Krejbjerg med tilhørende postekspedition. I 1938 åbnedes ruten Balling-Oddense. I 1954 overtog banen Skive-Lime ruterne og oprettede en rute Skive-Oddense.

GODSTRAFIKKEN

I SVJs opland var der ingen stor industri som kunne give banen betydelige og regelmæssige godsmængder. I banens første år befordredes 13-17000 t gods årlig. I 1930'erne lå mængden mellem 6700 og 9500 t, under krigen en lille stigning og i banens sidste år befordredes kun 3-4000 t årlig.

Stykgodsbefordringen har været ret god, især til Spøttrup, og der var også ganske gode kreaturtransporter. Fra Spøttrup afgik en del murstenstransporter og fra Balling var der jævnlig fisketransporter. I banens sidste år var der en del roevogne til Tyskland.

ØKONOMI

Kun i de første 5 år var driften rentabel. Det maksimale overskud nåedes i 1927/28 med 29.200 kr. Fra 1931 steg banens underskud, dog med en vis nedgang i krigsårene. Trods alle anstrengelser faldt såvel person- som godstrafikken stærkt i løbet af 1950'erne, så der var vel ingen vej uden om at standse banens drift og det skete den 31. marts 1966.

SVJ var vel en af de - ikke få - baner, der ikke stod til at redde, da landevejstrafikken for alvor satte ind. Men det er værd at huske, at man kæmpede til det sidste for at holde liv i banen, både ved at have en god køreplan og ved at have godt materiel og desuden ved at erhverve en del busruter i banens opland.

AG

Fototekst må af pladsnød søges på omslagets side 3, vi beklager. På udfoldningsarkene finder De: Særlige betingelser for udførelse af underbygningen på SVJ. De kan klippes ud og falses til et lille hefte.

DANSKE DAMPLOKO

2. del: privatbanerne

af A. Gregersen

PRIVATBANERNES LOKO.

Vore privatbaner skulle først og fremmest tjene lokale interesser - dog har enkelte i tidens løb fået karakter af hovedbaner. Det gælder Nykøbing F-Nakskov og Odense-Svendborg og tildels Odsherredsbanen; Skagensbanen og Hirtshalsbanen er jo statsbanernes forlængede arme. Andre har udviklet sig til forstads- eller nærbaner, f.eks. de nordsjællandske baner og Hads-Herredsbanen.

Fælles for vore privatbaner er, at de er anlagt med et vist statstilskud eller statsgaranti, der var betinget af, at de interesserede kommuner og amter samt private folk tegnede en vis - fra statens side nærmere angivet - aktiekapital. Man har således fra allerførste færd anlagt en ret streng økonomi, der først og fremmest beskar anlægssummen mest muligt. Det betød, at jordarbejdet indskrænkedes til det absolut nødvendige og at banerne blev anlagt med et let spor. Næsten alle baner blev anlagt uindhegnede og uden anden sikring af vejkryds end et fløjtesignal. Signalanlæg og spor aflåsning var yderst primitive og det samme gjaldt stationsanlæg.

Trækraften blev i høj grad bestemt af det lette spor og af den tilladte maksimalhastighed, der normalt var sat til 45 km/h og i visse tilfælde endda til kun 30 km/h.

Jeg har tænkt mig at inddele lokomotiverne i grupperne:

1. Alle Ålborg-maskiner
2. Loko med tender (excl. Ålborg-maskiner)
3. Tenderloko uden løbere (excl. Ab)
4. Tenderloko med løbere (excl. Ab)
5. Smalsporsloko,
6. Industriloko (meget kortfattet).

Som leverandører til privatbanerne tegnede følgende fabrikker sig:

DANMARK:

Vulcan, Maribo
Frichs, Århus
SFJs værksteder i Odense

SVERIGE

Nydqvist & Holm, Trollhättan

TYSKLAND

Borsig, Berlin
Esslingen
Hagens
Hanomag, Hannover
Henschel, Kassel
Arn. Jung, Jungenthal
Krauss, München
Maffei, München
Orenstein & Koppel, Berlin
Vulcan, Stettin

ENGLAND

Stephenson, Newcastle

BELGIEN

Cockerill, Seraing

SCHWEIZ

Winterthur

USA

Baldwin, Philadelphia

Loko med særskilt tender:

Inddelt efter hjulanordning fandtes de som:
B 1, 1 B, 2 B, C og 1 C.

Tenderloko fandtes som:

B T, B 1 T, B 2 T, 1 B T, 2 B T, 1 B 1 T,
C T, 1 C T, 1 C 1 T, 2 C T,
D T, 1 D 1 T,
1 B + B 1 T.

LOKO MED TENDER - Ålborg Privatbaner

løbe nr.	type nr.	nr.	cylinder		driv- hjul- diam. mm	ke- del- tryk ato	rist m ²	kedel		total m ²	bemærkn.
			diam. mm	slag mm				hede- flade m ²	over- heder m ²		
101	2Bn2	1-15	305	450	1170	12	0,9	41/46	---	41/46	1-11: H 41 m ² 12-15: H 46 m ²
102	1Bn2)		370	520	1450	12	1,3	75,85	---	75,85	155 rør
103	1Bn2)	21-24	370	520	1450	12	1,3	74,3	---	74,3	157 rør
104	1Bh2)		370	520	1450	12	1,3	55,9	12,5	68,4	
105	Cn2)		330	500	1170	12	1,08	61,9	---	61,9	
106	1Cn2)	16	330	500	1170	12	1,08	61,9	---	61,9	
107	1Ch2)		330	500	1170	12	1,08	55,93	12,5	68,43	
108	1Ch2)		330	500	1170	12	1,08	55,93	12,5	68,43	
109	1Cn2)	19-20	330	500	1170	12	1,08	61,9	---	61,9	
110	1Ch2)		330	500	1170	12	1,08	60,3	12,5	72,8	
111	1Ch2	°)	400	500	1170	10	1,07	51,6	12,5	64,1	°) nr. 10, 26-31 og 37.
112	1Ch2	°°)	400	500	1170	12	1,07	51,6	12,5	64,1	°°) 32-26 og 40

TENDERLOKO

121	2Bn2T	6-7	305	450	1170	12	0,9	41	---	41	
122	Bn2T	17	295	400	900	12	0,6	36,1	---	36,1	
123	Cn2T	18	295	400	900	12	0,6	36,1	---	36,1	
124	Cn2T	25	295	400	900	12	0,75	36,9	---	36,9	
125	Cn2T	33	400	550	1100	12	1,15	58,1	(25,8)	58,1	
126	Cn2T	38-39	380	500	1030	12	1,3	53,4	---	53,4	

Smalspormaskiner som:

1 m spor: B T, C T, C 2 T, 1 C T, 1 C 1 T,
B + B T.

791 mm spor: B T, 1 B 1 T, C T, C 1 T.

Først vil jeg gennemgå de enkelte typer - og dernæst anvendelsen bane for bane, dog gøres Ålborgbanerne helt færdige i samme afsnit d.v.s. såvel beskrivelse som anvendelse.

I målskemaerne har hver type fået et løbe nummer og når der i det følgende henvises til dette nummer sættes det i "", f.eks. "103".

Alle typer i målskema 1 har fra nr. 100 og opefter, i skema 2 200 og opefter o.s.v. - Smalspor nummereres dog S 1 og opefter.

ÅLBORGBANERNE

Banerne bestod af 4 banestrækninger, nem-

lig syd for Limfjorden: AHJ, Ålborg-Hadsund Jernbane, anlagt 1900, nedlagt 1969, 56 km, og Ålborg-Hvalpsund Banen, AHB, anlagt fra Svenstrup til Års i 1899 og forlænget til Hvalpsund i 1910. Nedlagt 1969, 66 km (banens tog er altid blevet gennemført til og fra Ålborg). Nord for Limfjorden lå strækningerne til Fjerritslev henholdsvis Frederikshavn over Sæby. Åbnet 1897 hhv 1899, længde ialt 135 km incl. sidebanen fra Aså til Ørsø, som blev åbnet i 1914. Nedlagt i etaper i 1962, 1968 og 1969. Togene gennemførtes til og fra Ålborg.

Ålborgbanernes loko:

2 B n 2 - 2-akslet tender "101 og 218 samt 121", bygget mellem 1894 og 1900 til Ålborgbanerne, Vejle-Give Jernbane (VGJ) og Ods-herredsbanen (OHJ).

Vægt tom	adh.	tjf.	tender ax. stk	vand m ³	kul t	vægt t	akselafstand loko fast mm	total mm	tender ialt mm	loko - tender mm	længde over puffere mm	max. hastighed km/h
18,2	12,8	19,8	2	3,3	2,2	13,5	2100	5450	2000	9275	11600	60
24,5	17,8	26,5	2	5,5	3	18,4	4090	4090	2400	8708	12250	70
24,5	17,8	26,5	2	7	3	19,8	4090	4090	2400	8708	12250	70
24,5	17,8	26,5	2	7	3	19,8	4090	4090	2400	8708	12350	70
22,2	23,4	23,4	2	4,3	2,2	14,5	2800	2800	2000	7450	10985	60
22,8	19	24	2	4,3	2,2	14,5	4800	4800	2000	9450	11800	60
22,8	19	24	2	4,3	2,2	14,5	4800	4800	2000	9450	11800	60
22,8	19	24	3	6,5	3,5	20	4800	4800	2000	9450	11800	60
22,8	20,1	24	2	4,3	2,2	14,5	4800	4800	2000	9450	11980	60
22,8	20,1	24	3	6,5	3,5	20	4800	4800	2960	10220	12830	60
24,8	20,3	27	3	7,3	1,7	19,5	1670	5160	2750	10100	12835	60
24,8	20,3	27	3	7,3	1,7	19,5	1670	5160	2750	10100	12835	60

19,7	15	24	-	2,25	0,7	---	2100	5450	---	---	8000	60
15,5	19,2	19,2	-	2	0,5	---	2000	2000	---	---	6400	60
16,5	20,2	20,2	-	2	0,5	---	2100	2100	---	---	6400	60
16,5	22,1	22,1	-	2,8	1	---	2200	2200	---	---	6740	60
28,1	36,3	28,3	-	4,5	1	---	3200	3200	---	---	8310	60
25,6	33,3	33,3	-	4	1	---	3000	3000	---	---	8850	60

Bygge år	fabr.	nr.	banenr.	bem.	1899	Jung	336	OHJ 2, udr.	1931
1894	Jung	185	VGJ 1, -14	som VVGJ 1 udrangeret 1950	1899	Jung	337	OHJ 3, udr.	1934
1894	Jung	186	VGJ 2, -14	som VVGJ 2 udrangeret 1950	1899	Jung	366	OHJ 4, udr.	1936
1894	Jung	186	VGJ 2, -14	som VVGJ 2 udrangeret 1950	1899	Jung	374	FFJ 10, 07 VGJ 3, 14 VVGJ 3, udr.	1933
1896	Jung	266	FFJ 1, udr.	1935	1899	Jung	375	FFJ 11, udr.	1935
1896	Jung	267	FFJ 2, udr.	1935	1900	Jung	392	AHJ 12, udr.	1935
1896	Jung	268	FFJ 3, udr.	1935	1900	Jung	393	AHJ 13, udr.	1935
1896	Jung	268	FFJ 3, udr.	1935	1900	Maribo	3	AHJ 14, udr.	1935
1897	Jung	313	FFJ 4, udr.	1935	1900	Maribo	4	AHJ 15, udr.	1935
1898	Jung	330	FFJ 5, udr.	1935					
1898	Jung	331	FFJ 6, omb.	2BT i 1915, udrangeret 1935					
1898	Jung	332	FFJ 7, omb.	2BT i 1915, solgt i 1922					
1898	Jung	333	FFJ 8, udr.	1935					
1898/99	Jung	334	OHJ 1, 01 HTJ 1, udr.	1931					
1898/99	Jung	335	FFJ 9, udr.	1935					

Maskinen var konstrueret af Busse, hans A-maskine stod model til dem. Privatbanemaskinen var blot en lille A-maskine (som om A-maskinen i sig selv ikke var lille nok). De havde da også alle A-maskinens egenskaber, gode som dårlige. De gode: enkel konstruktion, let tilgængelige bevægende dele, letløbende (trods de små hjul nemt 60-65 km/h), økonomiske.

De dårlige: for lille kedel (heraf den gode økonomi, der ganske vist betød, at de let blev overbelastede), svage, for lille tender, især var en større vandtank ønskelig.

A-maskinens karakteristiske udseende gik igen: lavtliggende, temmelig lang kedel, sandkassen indbygget i rammen, den store platform foran røgekammeret samt førerhuset. Den lette og lave tender gjorde dem til både åbne og kolde maskiner, og her må man erindre sig det noget barske nordjyske klima, en ting som man ved senere anskaffelser tog hensyn til. Udvendigt gangtøj, Tricks-styring og fladglider.

Givebanens loko 1 og 2 havde et kedeltryk på 10 ato, alle de andre havde 12 ato.

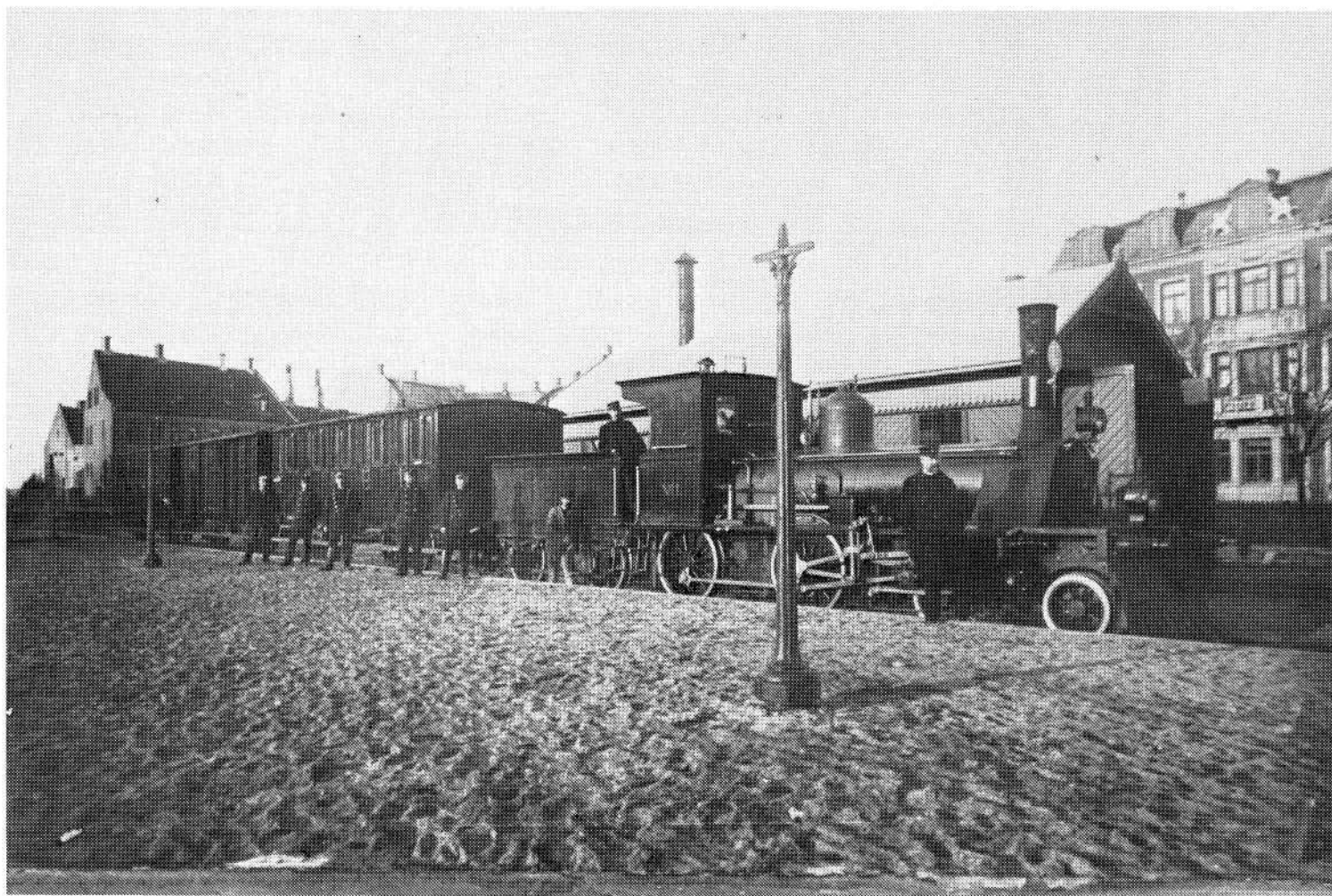
Medens Ålborgbanerne anskaffede et sværere loko til Hvalpsundbanen på grund af denne banes ret store stigninger og kun anvendte 2 B-maskinerne på Hadsundbanen og de to nordenfjordske baner, anskaffede Givebanen og OHJ disse loko trods disse baners stærke stigninger, men herom senere.

I de første år anvendtes nr. 1-15 i alle togarter, men efterhånden som man købte 3-

koblede loko og man mere og mere adskilte person- og godskørslen, overgik de til brug i banens persontog, hvortil de var godt egnede, da det var lette tog på 2-4 2-akslede vogne. Nr. 10 blev i 1914 solgt til Givebanen og til brug på Aså-banen blev nr. 6 og 7 ombygget til tenderloko: Førerhuset lukkedes bagtil, kul-kassen anbragt på førerhusets bagkant, medens vandkassen blev anbragt helt fortil på siden af kedlen. Nogen skønhedsåbenbaringer blev de ikke, men anbringelsen af vandkassen over bogien skete vel af hensyn til vægtfordelingen. En anden af maskinerne, nr. 12, blev i 1928 forsynet med overheder og rundglider, vel en tvivlsom forbedring på en så lille maskine anvendt i hyppigt standsende tog. Givetvis er den effektive hedeblade blevet forringet - den var lille nok i forvejen - men man har opnået en mere tør damp.

1B n/h 2 - 2-akslet tender, ANSJ/AHB nr. 21-24 "102-104", kaldet Nibemaskinen.

1898 Cockerill 2093, ANSJ 21, udr. 1949



1898 Cockerill 2094, ANSJ 22, udr. 1949

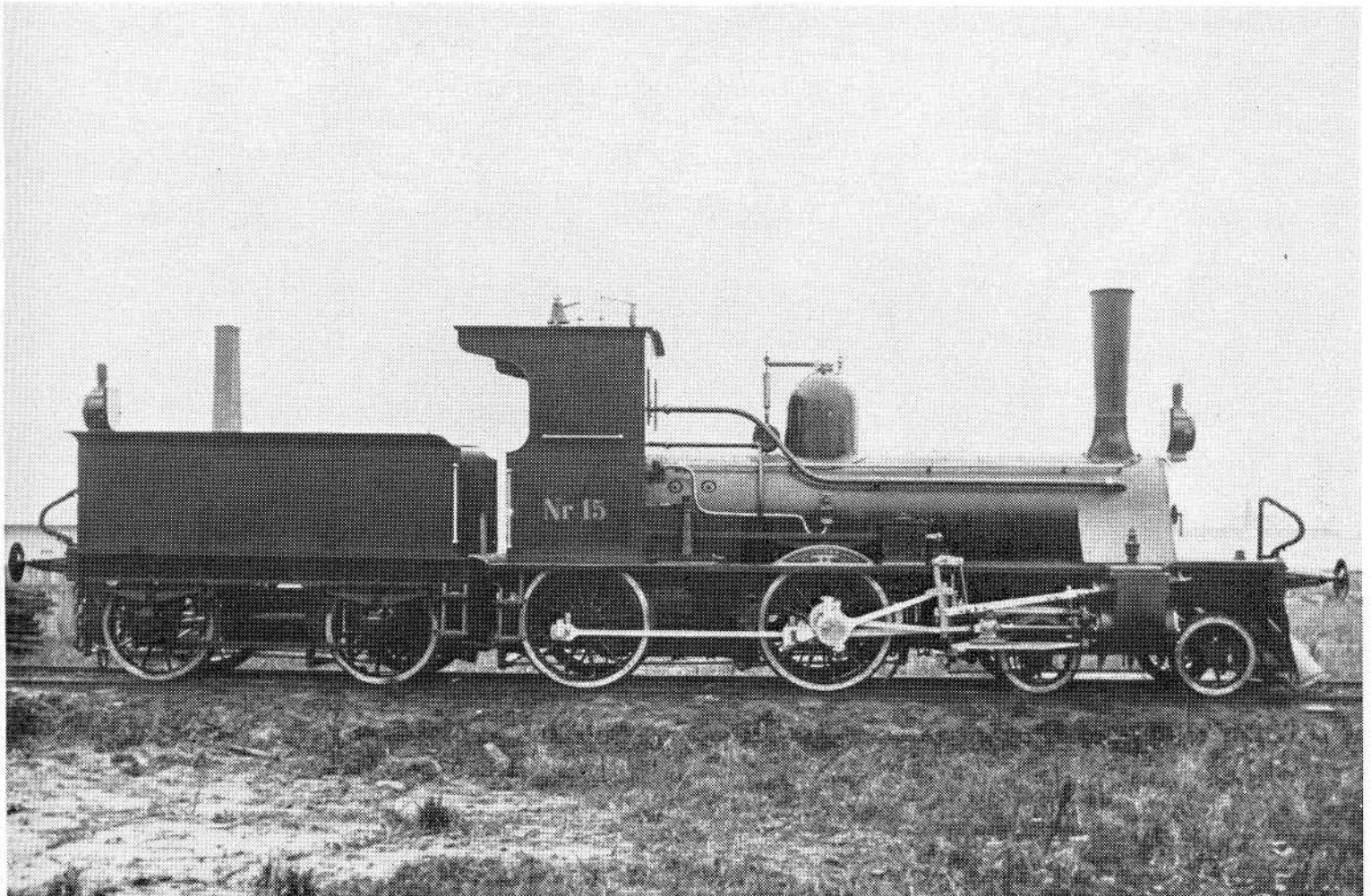
1898 Cockerill 2095, ANSJ 23, udr. 1949

1902 Cockerill 2385, ANSJ 24, udr. 1949

Til ANSJ turde man ikke anskaffe de små, lette 2 B-loko af hensyn til banens stigninger. Man fik ikke alene en væsentlig kraftigere, men også en mere robust maskine, idet man i forhold til 2 B-typen havde valgt en maskine, hvor såvel ristearreal som adhæsionsvægt var forøget med ca. 50% og kedlens hedeblade til næsten det dobbelte. Ganske vist var drivhjulsdiameteren 280 mm større, men med et stærkt forøget cylindervolumen og det højere akseltryk var det en maskine, der helt anderledes "gik på" end de lette 2 B-maskiner. Alle 3 aksler lå fast i rammen, dog var forløberen sideforskydelig.

I tiden op mod århundredskiftet steg il- og persontogtrafikken stærkt på de europæiske hovedbaner, desuden fik man tungere vogne og større hastigheder. Det betød, at man måtte have sværere loko, men da der ikke skete en sporforstærkning i takt med trafikstigningen og

ej heller drejeskiverne blev udskiftet med længere, stilledes der store krav til den tids lokokonstruktører. Det begrænsede akseltryk klarede man ved at give maskinen flere hjulsæt, værre var det med byggelængden. I centraleuropa opstod der i 1890'erne en type 1 B-loko, hvor man begrænsede akselafstanden mest muligt, dels ved at afkorte afstanden mellem bagakslen på loko og forakslen på tender, men først og fremmest blev selve maskinens akselafstand sammentrængt ved at bagakslen, der altid var en drivaksel, lå under førerhuset og bag fyrkassen og ved at anbringe forreste kobbelaksel foran fyrkassen, men lidt bag midtpunktet af loko, regnet efter dets længderetning. I stedet for - som hidtil - at anbringe cylindrene nogenlunde over forakslen, satte man dem nu mellem foraksel og kobbelhjulsaksel. Der blev især i 1890'erne bygget adskillige ret store loko efter dette system, f.eks. DSB Ks og KPEV S 1 og P 3, og det smittede også af til loko for mindre baner med korte drejeskiver, f.eks. Gedserbanens nr. 9-14/S 351-56, samt til Nibemaskinen.



Typisk for disse loko var, at drivstængerne lå indenfor kobbelstængerne, og når man så disse maskiner køre, syntes man, der var forfærdelig mange bevægende dele, der fór planløst rundt mellem hinanden, men det skyldtes den sammentrængte type, samt at driv- og kobbelstang under kørslen foretog klippende bevægelse (Tyskerne kaldte dem "Saksere"). Nibemaskinen havde fladglider og Heusingerstyring og omskiftning med skifteskrue, men i modsætning til Ks og S, der havde udvendige damprør fra dom til gliderkasse, lå Nibemaskinens damprør indvendigt. Førerhuset var ret rummeligt, fyrkassen svagt skrånende, sandkassen sad på kedelryggen mellem dom og førerhus, og sandrøret udmundede umiddelbart for forreste kobbelhjul. Såvel køre- som løbeegenskaberne var gode - en god lille persontogsmaskine, der var vellidt af personalet.

Med 1920ernes høje kulpriser blev maskinens økonomi forbedret ved at forsyne kedlen med en overheder, samtidig blev de forsynet med rundglidere. Tenderen, der oprindeligt kun rummede 5,5 m³ vand blev omkring 1911 ombygget, så vandrummet blev forøget til 7 m³ men stadig med 3 t kul.

Kedlerne havde i mange år 155 rør og en hedeplade på 75,9 m², senere fik de 157 rør og nu var hedepladen reduceret til 74,3 m². Som overhederloko havde maskinen 85/12 rør.

Nr. 21-24 blev fortrinsvis benyttet som persontogloko på Hvalpsundbanen, i de første år i alle togarter. Selv om banens spor endte i Svenstrup J. gennemførtes alle tog til og fra Ålborg.

C n 2/1 C n 2/1 Ch 2, AHJ loko 16.

1903 Borsig nr. 5108, omb. 1905 til 1 C n 2, forsynet med overheder 1914/15 og senere med 3-akslet tender, udrangeret 1949. "105-112".

Nr. 16 var Ålborgbanernes første 3-koblede loko. Det viste sig straks, at vægtfordelingen var dårlig - det forreste hjulsæt trådte for hårdt, ca. 8,5 t, men man tog en rask beslutning og forsynede den med en forløber og samtidig blev kedlen rykket 0,5 m frem. Mod tidligere at virke lidt "sammentrykt" fik den nu en ret stor platform foran røgekammeret. I 1914/15 blev maskinen forsynet med overheder (12,5 m²), en størrelse, der gik igen ved alle Ålborg-overhederloko; samtidig blev førerhuset enten ændret eller fornyet - det havde nu sidevinduer. Den lille 2-akslede tender, der

kun rummede 4,3 m³ vand og 2,2 t kul blev udskiftet med en 3-akslet med 6,5 m³ vand og 3,5 t kul. Bay nævner i sin privatbanebog at det skete i 1931, men banernes driftsmaterielfortegnelse af 1923 nævner nr. 16 som havende 3-akslet tender - mærkværdigvis nok nævner driftsmaterielfortegnelsen en totallængde (lop) på 11.800 mm både før og efter tenderudskiftningen.

Allerede ved sin anskaffelse havde nr. 16 rundglider og var vist som sådan den første af sin art her i landet (ej heller DSB var på det tidspunkt så moderne), dertil Heusingerstyring (skiftearm) og en lille - typisk Borsig (T3) - sandkasse på kedelryggen. Sandrørene førtes ned foran det midterste hjulsæt, drivhjulssættet.

Maskinen anvendtes i de første år fortrinsvis i blandede tog og i godstog, men efterhånden også i persontog.

1 C (n)h 2, nr. 19-20, 10, 26-32, 34-37, 40. "106-112".

1907	Borsig	6292	FFJ 19,	udr. 1949
1907	Borsig	6293	FFJ 20,	udr. 1949
1909	Nydqvist	910	FFJ 10,	udr. 1953
1910	Henschel	9854	AHB 26,	udr. 1966
1910	Henschel	9855	AHB 27,	udr. 1953
1910	Borsig	7609	AHJ 28,	udr. 1966
1913	Henschel	12380 ^o	FFJ 29,	udr. 1953
1913	Henschel	12481	FFJ 30,	udr. 1952
1913	Henschel	12482	FFJ 31,	udr. 1966
1915	Henschel	13415	FFJ 32,	udr. 1966
1916	Henschel	13965	FFJ 34,	udr. 1966
1920	Henschel	17762	FFJ 35,	udr. 1966
1920	Henschel	17763	FFJ 36,	udr. 1952
1921	Borsig	10866	AHJ 37,	udr. 1952
1924	Henschel	20139	FFJ 40,	udr. 1952

^o skal muligvis være 12480

Før Ålborg privatbaner blev anlagt var disse nordjyske egne stærkt "underudviklede", men banen skabte mulighed for udvikling af alle grene af erhvervslivet og det gav sig bl.a. udslag i en stærkt øget trafikmængde på banerne. Man var begyndt med yderste sparsommelighed, det gav sig f.eks. udslag i det lette materiel, der hurtigt viste sig at være for svagt, man fik flere vogne og med den større togvægt kom naturligt kravet om kraftigere loko, og hvad var naturligere end et 1 C-loko. Det var

et held for banen at man valgte et 3-koblet loko fremfor et større 2 B-loko. Man har vel skelet lidt til DSBs D-maskine, der hurtigt kom til at køre på de fleste jyske baner, bl.a. Randers-Ålborg-Frederikshavn. I 1907 anskaffedes to 1 C-loko til FFJ, nr. 19-20, men allerede 2 år efter gik man over til en lidt større type. Nr. 19-20 kom til verden som våddamp-loko, de havde oprindeligt 140 kedelrør og en hedeblade på $61,9 \text{ m}^2$ efter driftsmaterielfortegnelsen (DM) 1910, 12 og 19. Først DM 1923 angiver 95/12 rør og hedeblade $60,3 \text{ m}^2$ (fyr og rør) og $12,5 \text{ m}^2$ overheder - ialt $72,8 \text{ m}^2$.

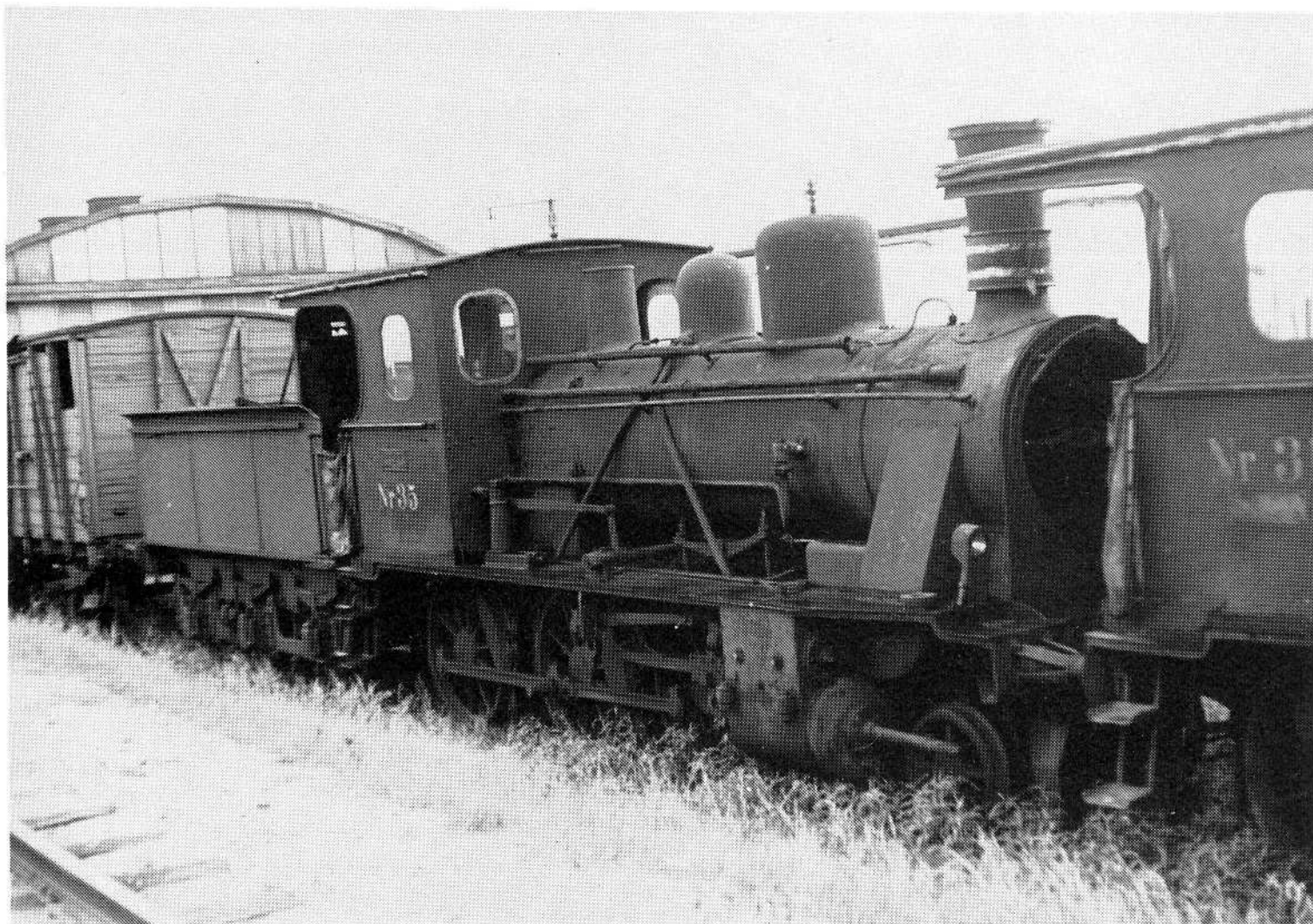
For de øvrige maskiners vedkommende er DM uklar, idet man i de 3 første DM angiver 86 rør og hedeblade $51,6 \text{ m}^2$ for endelig i 1923 at angive 86/12 rør og hedeblade $51,6 \text{ m}^2$ plus $12,5 \text{ m}^2 = 64,1 \text{ m}^2$. Man har nok i de 3 første DM udeladt eller glemt overhederen.

Alle loko havde rundglidere og Heusingerstyring med skiftearm. Domen var rykket lidt frem, sandkassen var ikke længere af den kantede preussertype, men formet som domen,

og nu havde man flottet sig og anbragt 2 sæt sandingsrør, det ene udmundede foran de forreste kobbelhjul, det andet umiddelbart bag det mellemste, der for alle maskiners vedkommende var drivhjulet. Kedeltrykket var 10 ato for nr. 10, 26-31 og 37, de øvrige havde 12 ato.

Forløberen lå i en Bissel-truck (1-akslet truck med sin omdrejningstap i lokorammen over det forreste kobbelhjulsæt). Tenderen var 3-akslet, den havde en med 2 vinduer forsynet forskærm, der nåede op i højde med førerhusets tag, der rakte så langt bagud, at det sammen med tenderens forskærm dannede et lukket førerhus. Et prisværdigt initiativ i en tid, hvor hensynet til personalet i marken som regel var ret begrænset.

Disse maskiner var meget populære blandt personalet, både på grund af det gode førerhus og de gode løbe- og køreegenskaber. Det var maskiner, der fuldt ud svarede til, hvad der var ventet af dem, og de blev da også flittigt anvendt i alle togarter. Efter at man havde fået tilstrækkelig med motorvogne, blev



de forbeholdt godstog - og sneplovstog ikke at forglemme - samt under krigen i svære tørvetog. De store dieselloko, og en stærkt faldende godsmængde slog dem ud i løbet af 1950'erne. Udrangeringen begyndte i 1949 med nr. 19-20 og afsluttedes i 1966 med nr. 26 og nr. 31-35. Nr. 34 undgik skæreblanderens ved at blive hensat på Vesterkørets skolelegeplads.

Tenderloko "121-126".

2 B n 2 T nr. 6-7 "121" er tidligere omtalt, de blev ombygget for at betjene den lille Aså-Ørsø bane, men her blev der hurtigt indsat motorvogne, så nr. 7 blev solgt i 1922/23 til Andersen & Cordes og nr. 6 blev udrangeret i 1935. Under 2. verdenskrig kørte man med en lille traktor på banen.

Rangerloko:

I Ålborg havde privatbanerne sin egen godsplads, og i Nørre Sundby var havnestation (en station på Sæbybanen), og begge steder fik man hurtigt brug for rangermaskiner.

1903 Borsig 5200	APB 17 "122", B T, solgt i 1924 til SB 4, udr. 68.
1903 Borsig 5261	FFJ 18 "123", C T, solgt i 1941 til Kås briketfabr. derfra til Frederiksværk Stålvalseværk i 1947.
1909 Hanomag 5528	APB 25 "124", C T, udr. 1952.

APB = Aalborg Privatbaner, d.v.s. fællesdriften af godsstationen i Ålborg.

Med 0,9 m hjul var det udprægede rangerloko. De var bygget med fladglider, Heusingerstyring, havde rammevandkasse med fyldetragt op langs kedelsiden og små sidekulkasser. Sandkassen på kedelryggen havde 2 sæt sandingsrør. De har kun forrettet rangertjeneste i Ålborg og Nørresundby - og muligvis også i Sæby.

Nr. 17 blev i 1924 solgt til Skagensbanen til rangering i Skagen, blev kort efter erstattet af en traktor. Har siden været reserve og var hensat urepareret - udrangeret 1968.



Nr. 18 blev i 1941 solgt til Briketfabriken i Kaas (til rangering), videresolgtes i 1947 til Stålvalseværket i Frederiksværk, der sled den op, hvorefter den blev ophugget.

Nr. 25 blev udrangeret i 1952.

C h 2 T, "125", APB nr. 33.

1910 Maffei 3172. SNNB nr. 2, købt af APB i 1916, udrangeret i 1952.

Ved SNNB havde maskinen kulkassen bag førerhuset (1,0 t). Vandkassen var en rammevandkasse. Højtliggende kedel med smårørs-overheder, rundglider og Heusingerstyring med skifteskrue. Der var noget Bayersk over den, især var skorstenen ægte Maffeisk. Sandkassen på kedelryggen med sandrør til både foran og bag det midterste hjulsæt. Turbodynamo.

Ved SNNB havde maskinen følgende data: Rør 24/72, længde 3150 mm, diameter 57/63 mm. Hedeflade fyr 5,88 m², rør 53,25 m² og overheder 25,83 m² eller ialt 84,46 m². Vægt 36,3 t.

Ålborgbanerne flyttede kulkassen til 2 mindre langs kedelsiden, hver på 0,5 t indhold. Hvorfor man foretog denne forandring på maskinen er mig en gåde - da kulbeholdningen forblev den samme, var der ikke tale om nogen vægtreduktion. Turbodynamoen og overhederen blev fjernet, ingen af delene var til nogen nytte på en rangermaskine. Hedefladen blev formindsket til 59,1 m².

Akselafstanden forblev uforandret, l.o.p blev 8310 mm. Styringens skifteskrue bibeholdtes. Den blev anvendt til rangering i Ålborg - undertiden i Nørresundby.

Det var en god og robust maskine, lidt klodset i det, og ej heller nogen god løber, men vi må erindre os, hvad den er bygget til: SNNB roetog på 400-450 t, og da persontog på en privatbane før 1. verdenskrig med maksimalhastighed 45 km/h blev betragtet som tilfredsstillende, opfyldte disse maskiner også denne betingelse.

C n 2 T, "126".

1923 Henschel 20054 FFJ 38, udr. 1966

1923 Henschel 20055 APB 39, udr. 1966

Bygget til rangering i Ålborg og Nørresundby og med disse loko var behovet for svær rangerkraft dækket. De kom da også til at forrette rangertjeneste indtil de blev erstattet af 2 dieseltraktorer (165 hk Leyland), men da var

godsmængden også blevet betydelig reduceret.

De var i ydelse som en DSB-F - lidt i underkanten! - men med de små hjul og den lille akselafstand en velegnet maskine til en havnebanes kurver og til lokalgodstog fra Ålborg gennem den skarpe kurve ("krøllen", kurveradius 165 m, stigning 10 promille) nord for Limfjordsbroen ned mod havnestationen i Nørresundby.

Kedlen lå lavt og vandkassen var anbragt mellem rammen, begge dele lettede udsynet for føreren, kulkassen foran førerhuset på kedlens venstre side. Fyldetrage til vandkassen på begge sider af kedlen. Sandkasse på kedelryg, med dobbelte sandrør der førtes tæt foran og bag det midterste hjulsæt, drivhjulssættet. Fladglider og Heusingerstyring med skifteskrue og klokke på kedelryg mellem dom og sandkasse.

Ålborgmaskinerne inddeltes i 4 klasser:

1. Lette loko for 35 lbs. baner (17,5 kg/m).
2. Svære loko for 35 lbs. baner.
3. Rangerloko.
4. Svære loko for 45 lbs. baner (22,5 kg/m).

Nummerfordeling:

FFJ havde numrene: 1-11, 18-20, 25-32, 34-36, 38, 40 og ny nr. 10.

AHJ: 12-16, 28 og 37.

AHB (ANSJ): 21-24 og 26-27.

APB: 17, 25, 33 og 39.

Ja, det var så Ålborgbanerne - vi fortsætter med privatbanernes loko med tender i næste artikel, der kommer på lige så hurtigt som det passer i redaktionens dispositioner.

AG

Tekst til de i artiklen bragte fotos:

Side 46: FFJ nr. 1 i Ålborg kort efter åbningen (Jbm), side 47: AHJ nr. 15 (Jbm), side 49: FFJ nr. 35 (hol) og side 50: FFJ nr. 38 (JS/DMJKs fotoarkiv).

Må vi benytte lejligheden til at opfordre vore læsere til at hjælpe os med billeder af privatbanernes loko? Vi konstaterede ved en gennemgang af vore arkiver, at det var meget småt med illustrationsmuligheder herfra. Billeder bedes sendt til redaktionen, hvorfra de vil blive returneret i uskadt stand. - Tak!

VI BYGGER:

MINE PRODUKTER

Efter i SIGNALPOSTEN, 11. årgang, nr. 5 at have set de meget fine modeller fra JMJK, fik jeg lyst til at vise mine egne frem også. Det er kedeligt, at der ikke er flere modelbyggere, der viser billeder af deres modeller. Dels gør 0-materiel sig godt på billeder, og desuden kan vi allesammen lære af andres erfaringer. Jeg har bygget i H0 i mange år, men det er altid det rullende materiel, der har interesseret mig, så det var sådan set naturligt at gå over til at bygge vogne i 0 til brug i OMJK, som jeg har været medlem af i mange år.

Den første vogn, jeg begyndte på, var en Qr. Jeg købte en tegning hos Tegningsarkivet, og det var en meget fin tegning med alle de-

taljer. Jeg besluttede, at nu skulle jeg såndelig "dupere raket", så jeg tog næsten alle detaljer med, ihvertfald dem, der kunne ses. Jeg må indrømme, at jeg snød med bremseholdere og andet, som normalt ikke ses, undtagen hvis vognen vælter.

Jeg gjorde mange erfaringer med denne vogn, det må indrømmes. Først og fremmest blev jeg klar over, at den rigdom af løsdele, man kender til i H0, var det noget skralt med i 0. Min ellers så udmærkede hobbymand så uforstående på mig, da jeg spurgte om løsdele i 0. Jeg begyndte så at kontakte udenlandske hobby mænd, og jeg fik da skrabet så meget sammen, at jeg ikke skulle lave det hele selv. Følgende løsdele er brugt til Qr-vognen med leverandør i parentes: Cylinderpuffer (Heinzl) modelkobling (Heinzl), akselbokse (OMJK), hjul (OMJK) og bremseklodser (Darstaed). Heinzl afgik desværre ved døden, og hans enke solgte firmaet til M og F, som desværre droppede 0-afdelingen, så nu må jeg finde andre leverandører.

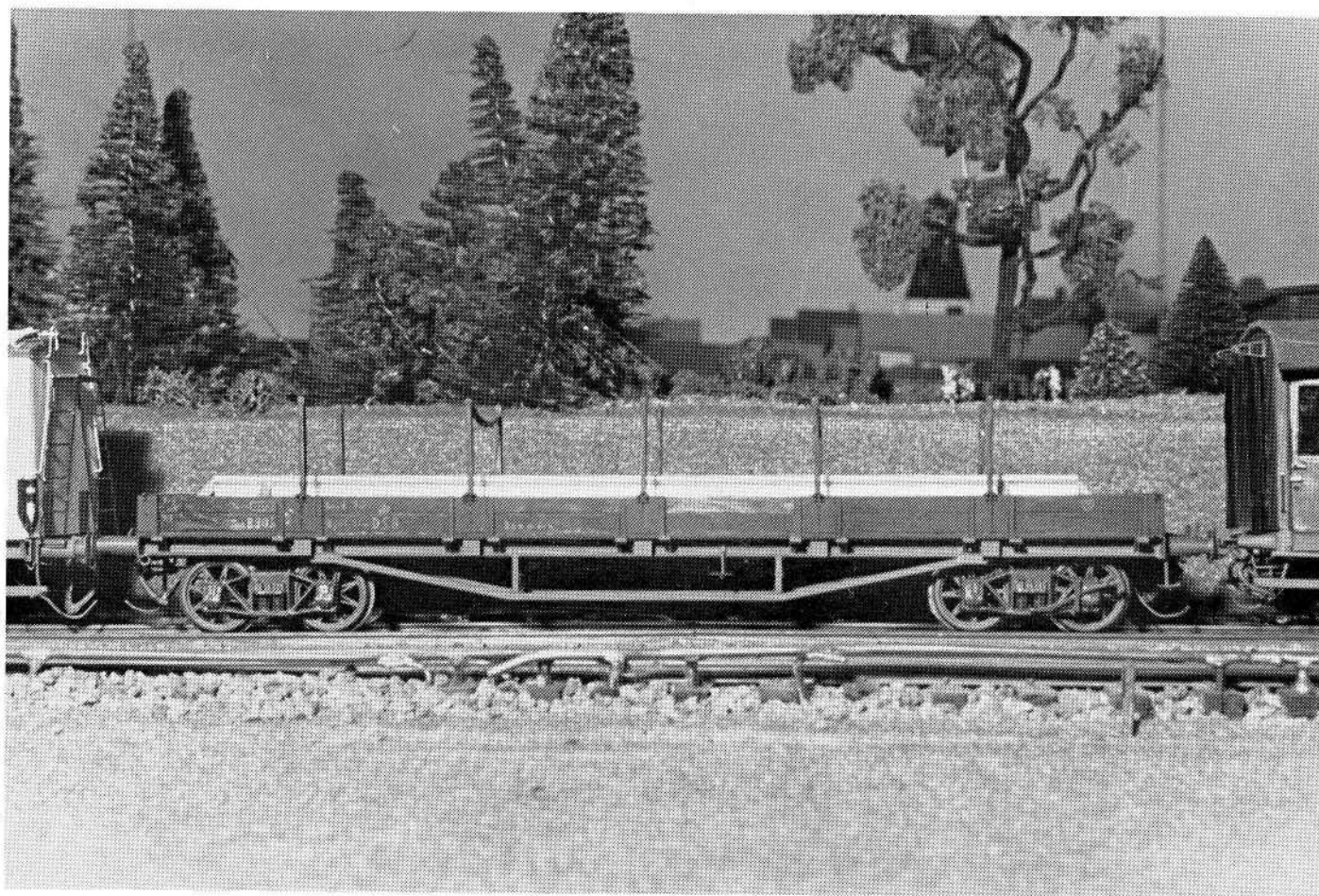
Efter megen hovedbrud fandt jeg en metode at gå frem efter ved bygningen. Først laver jeg pufferplankerne af de kendte NEMEC-profi-



ler, og lodder puffere og holdere til modelkoblingen fast. Længdedragerne lodder jeg så sammen ved hjælp af to tværdragere. Så er det faktisk ikke så svært at lodde længdedragerne sammen med pufferplanken, da tværdragerne sørger for den rette afstand. Om man skal lodde akselgaflerne på før samlingen eller efter, må komme an på ens temperament. Jeg saver dem ud af messingplade, da jeg gerne vil have dem så stabile som muligt. Jeg ved, at nogle klipper dem ud, men jeg synes ikke resultatet bliver så pænt, og man er så nødt til at bruge en tynd plade, så gaflerne let bøjer. Det er ganske vist et tålmodighedsarbejde at save i messing, men jeg har opdaget, at man lige så godt kan bruge en træklinge som en metalklinge og så går det lidt hurtigere og den knækker ikke så tit. Ifølge OMJK-standard skal akslerne være affjedrede, en bestemmelse, som jeg er bange for, holder en hel del fra at bygge vogne. Jeg gik imidlertid på med krum hals, for jeg skulle jo som sagt dupere. Selve akselboxen solgte man i OMJKs handelsafdeling, og den var såmænd også ganske udmærket bortset fra, at den var støbt af loddetin, så det var om at være forsigtig med loddekolben i dens nærhed.

Selve fjederen blev lavet som en rigtig blad-fjeder. Jeg købte et stykke tyndt fjederbronce, hvis tykkelse nøjagtigt svarede til tykkelsen i model. Jeg har set nogle bruge tætningsliste, men det er for tyndt, og fjedrene kommer til at fjedre for meget og bliver for bløde i det. Det er et pokkers arbejde at klippe de mange strimler ud, så jeg blev lykkelig, da jeg senere erfarede, at Old Pullman sælger strimlerne færdige. Det giver også et pænere resultat, da man aldrig kan klippe to strimler præcis lige brede i hånden. Jeg lagde samme antal blade i som på forbilledet, og det kom da også til at passe. For at bladene ikke skal forskubbe sig, borede jeg et hul i midten på dem alle sammen og stak en lille stift ned i. Jeg ved, at nogle lader stiften fortsætte ned i et hul i akselboxen for at styre fjederen. Det har jeg nu aldrig gjort, men jeg tror det er en god ide. Det øverste blad bøjer jeg op i begge ender, så fjederen kan holdes på plads af det lille led.

De fleste vil nok blive forskrækkede, når de ser på billedet (jeg håber også, at de bliver benovede). Det er nu ikke så svært. Af en lille strimmel på ca. 2 mm bredde tildanner jeg dem forholdsvis nemt. Jeg borer først de to huller,



og så tager jeg den lille strimmel uden at klippe noget af. Så har jeg nemlig hele strimlen at holde i. Jeg tager så en rundfil, og filer et par tag mellem hullerne på hver side. På den måde bliver strimmelen "tynd" på midten og får den rette facon. Den bliver så klippet af og enderne bliver rundet pænt.

Jeg skal indrømme, at der ryger et par stykker hver gang, som jeg taber på gulvet - og man kan godt spare sig at lede efter dem. Nitterne henholdsvis til at holde fjederen og til at holde leddet i holderen på vangen er rigtige nitter. Jeg fik fat i nogle af messing, og jeg vil tro, at de fleste kan skaffe sig sådan nogle. Holderen på vangen bøjes af en strimmel messing, som Old Pullman også har i en tilpas tykkelse. På det sidste er der imidlertid kommet brev fra GMJS i Sverige. De har lavet en holder med led og det hele på, lige til at lodde på vangen og montere fjederen i. Desværre passer den kun til Arlöf-vogne, men dem har vi jo også haft nogle af. Den er støbt i messing og er meget fin.

I OMJK vil vi nu forsøge at få dem til at støbe flere forskellige typer til andre vogne, for det vil lette arbejdet kolossalt. Når under-

vognen er færdig med alle detaljer på, altså dem, jeg gider lave, kaster jeg mig over vognkassen. Her bruger jeg et gammelt simpelt system fra min H0-tid.

Jeg må tilstå, at jeg absolut ikke er tilhænger af Guldbæks system med de mange lærer og falsninger. Med den udmærkede lim man kan købe i dag, kan jeg ikke se, at det skulle være nødvendigt. Jeg skærer simpelthen sider og gavle ud i 2 mm krydsfiner. På Q-vognen lader jeg gavlen gå ud i fuld bredde, da sammensætningen skjules af hjørnestolperne. På de andre vogne er det siderne, der går udenpå gavlen, da vognen så kommer til at se pænest ud fra siden. Til bund bruger jeg et stykke tykt finer, men hård masonit kan også bruges. Bunden stifter jeg fast til et underlag, og så er det ikke svært at få sider og gavle til at stå pænt, når de er savet nogenlunde nøjagtigt ud. Man kan lige kontrollere med en vinkel på underlaget.

Når vognen er tør næste dag, kan man lige hive stifterne op, og man har så en god solid vognkasse, som man kan sætte detaljer på. I mine mange år som modelbygger har jeg aldrig været ude for, at en vogn er skilt ad, så jeg



mener ikke, at det er nødvendigt med andre omstændelige systemer. Det skræmmer bare folk fra at bygge vogne.

Til taget er brugt et stykke 2 mm finer, som er dampet over en kedel vand. Tagpap er ikke sandpapir, men noget mørkegråt slibepapir, jeg har fundet i en farvehandel. Hvad det i grunden skal bruges til, ved jeg ikke, men besøg den nærmeste farvehandel, så vil jeg tro, at man kan finde det samme. Det er pænere end hvis man bruger sandpapir og så maler det. Detaljerne fremgår forhåbentligt af billedet, men jeg vil lige nævne den temmelig synlige bøjle under pufferplanken. Det er OMJKs standardkobling, som virker ganske udmærket. Den er ikke køn, og jeg var tidligere noget imod den, men jeg har måttet bøje mig, da jeg ikke kan finde på noget bedre system.

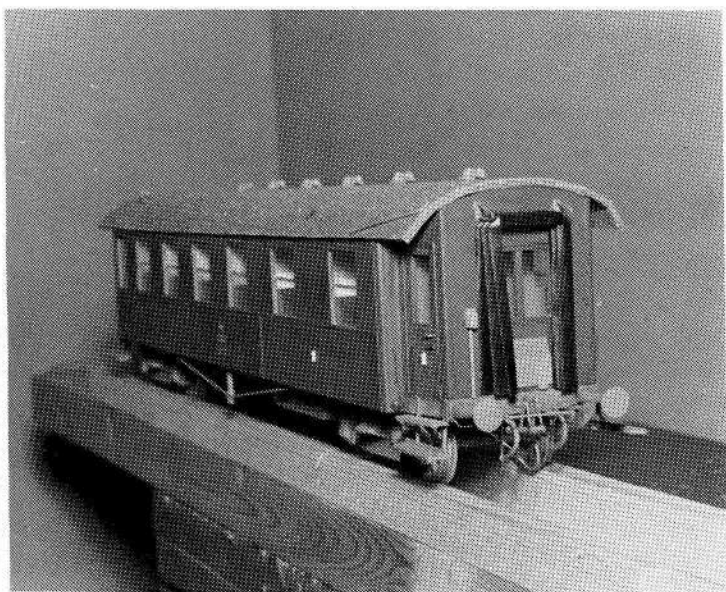
Efter Q-vognen kastede jeg mig over en anden af mine yndlingsvogne: Tgs. Tegningsarkivets tegning er noget udetaljeret, men et besøg på den lokale godsbanegård hjalp lidt på det. Her var bogierne det svære, mender fandt jeg nogle velegnede hos Old Pullman. De er endda fjedrende. De er ikke helt korrekte, men det er der vist ingen, der lægger mærke til. Hjulene er de smukke stjernehjul fra GMJS; de kommer rigtig til sin ret på den spinkle bogie. Pufferne er igen Heinzl, som jeg har et lille lager af. Vognen er læsset med nogle profiler, som er klodset op efter alle kunstens regler.

Opus 3 er en anden gammel kending, nemlig Ikt. Her skulle bruges nogle spinklere akselboxe, og dem havde OMJK også godt nok, men der var bare for lidt "krave" på dem, så

de ikke kunne komme til at bevæge sig i akselgaflerne. Jeg måtte så lave nogle kraver af messingstykker, og så "didde" akselboxene udenpå. Resultatet blev såmænd meget pænt, men jeg håber stadig, at der er en eller anden, der vil begynde af støbe denne type akselboxe, så det bliver lidt nemmere at bygge gamle vogne. Cylinderpufferne er denne gang fra Hermann, som også solgte mig bremseslangerne. Imidlertid var de lige store nok, så det kan knibe med at løfte bøjlen på OMJK-koblingen. Jeg må skære lidt af den i fremtiden, altså bremseslangen. Moralen ved en hvid vogn er, at man bør være god til at lave påskrifter og andet. Jeg er kommet til at ryste på hænderne på mine gamle dage, og det ses desværre tydeligt på vognen. Tidligere havde vi et medlem af OMJK, som simpelthen var eminent til at male påskrifter. Desværre er han ikke medlem mere, så nu må vi selv klare det.

Mit indtil videre sidste opus er en personvogn, litra At. Bogierne er igen fra Old Pullman og udstyret med GMJS-stjernehjul blev det såmænd ganske nydeligt. Vognen er opbygget efter den sædvanlige recept, men jeg skal indrømme, at taget voldte mig en del kvaler. Alle kupemellemrum savede jeg i facon efter taget, og jeg regnede ærlig talt med, at jeg kunne dampe et stykke 2 mm finer så meget, at det kunne komme til at passe. Men ak, det gik alligevel ikke. Så måtte jeg tage to stykker 1 mm finer og lime dem på af to gange, og så lykkedes det. Jeg er imidlertid blevet overbevist om, at man skal bruge et tagprofil, det gør det hele meget nemmere. Pufferne er denne gang fra Hermann. De er ikke helt korrekte, da de kun har to slidser i kurven, men de syner ganske pænt. Imidlertid har GMJS også her lavet noget nyt. De har støbt en kurv i messing, og den er virkelig smuk. Nu mangler vi bare nogen, der kan levere stok og plade til, men det kommer måske. Harmonikaen er også fra Old Pullman, men den er nu ikke så fremragende, så man ikke selv kan folde en lige så pæn. Hermann har nogle meget fine af gummi, men de er for små til danske forhold. Underligt nok, for jeg troede, at harmonikaer var ens over hele Europa.

Vognen er bygget af krydsfiner og ikke af metalplade. Det er nu nemmere at save i træ end i metal, og hvis man er lidt omhyggelig, kan siderne blive ligeså glatte som i metal. Atvognen står på min "transportskinne". Når



man gerne vil sætte mange detaljer på vognene, kniber det med at transportere dem, uden at de lider overlast. Jeg har derfor limet et par lister på et bræt, og vognen holdes fast af et par elastikker i hver ende, enten hen over pufferne eller over taget. De to steder tager ingenting normalt skade.

Jeg håber, at man har kunnet få nogle ideer af mine beskrivelser, så man måske har fået lyst til at bygge selv. Vi kommer nok ikke udenom, at vi er et beskedent antal 0-byggere, så enhver ny er velkommen i vore rækker. Hvis man skulle være interesseret i nærmere detaljer over min byggemetode, vil jeg være fræk nok til at henvise til min bog: Modeljernbane for begyndere, hvor jeg har beskrevet systemet nærmere. Der er også et billede af en vogn under bygning, og det kan måske bedre forklare sagen end mange ord.

HGC

FRA SIDEGANGEN

EN 0-BYGGERS TRÆNGSLER

Den i 11. årgang nummer 6 bragte artikel med ovenstående overskrift, har fremkaldt en del indlæg fra vore læsere. Nogle bringes her og kan give lidt lys på problemet, men der er flere "angrebne", der endnu ikke har reageret - måtte de gøre det nu!

JMJK, Jørgen Henneke, kommenterer:

Med stor interesse har jeg læst om min gode ven og kollega udi den ædle modeljernbanehobby, hr. HGCs trængsler på vognbygningsområdet. I det efterfølgende skal jeg knytte nogle kommentarer hertil og nogle bemærkninger til problemet i almindelighed.

Da jeg for 5-6 år siden meldte mig under JMJKs faner på statsbanernes loftsetage her i Århus, havde jeg et og andet at kritisere. Bl.a. forekom det mig, at klubben savnede en indkøbsafdeling.

Vips blev jeg gjort til leder af en sådan, d.v.s. man henstillede at jeg omgående fik en sådan op at stå, som det så smukt hedder på nudansk.

Fra min tidligere H0-periode var jeg bekendt med en vis messingprofilfabrikant Nemec

udi det tyske. Han blev tilskrevet og snart efter bugnede mine skuffer af herlige messingprofiler i alle varianter og afskygninger.

På et bestyrelsesmøde drøftede vi mulighederne for et samarbejde med andre klubber i unionen for om muligt at erhverve de specielle løsdeler hos hinanden, som nu engang ikke produceres, da de i reglen er ærkedanske i design.

En henvendelse til vor ven Adam endte resultatløst - han havde dårlig tid i øjeblikket og der var ikke tegn på, at der ville ske noget i den ende af landet med det første.

Men Odense da. Her havde vi jo læst om de herligt aktive medlemmer i OMJK, som færdigede både bogiesider, akselboks og meget mere. Et svar på mit forsigtige postkort betydede mig kort og godt, at jeg jo kunne melde mig ind i klubben, hvis jeg agtede at købe noget som helst.

Summa summarum: vi begyndte for os selv. Af uransagelige grunde kom unionen aldrig ind i billedet - man forbandt vist noget meget overordnet med den. Noget med MOROP kongresser i fjerne egne af Europa, samt nogle NEM-normer om hjuls udseende og mål. Men en lokal samlingsorganisation på det mere jordske plan - nej.

Nå, men som sagt, jeg gik igang med at undersøge markedet for løsdeler til spor 0. Efterhånden lykkedes det at skaffe svenske egerhjul (skivehjulene laver vi selv), amerikanske lindetræsplader med riller, tyske cylinderpuffer m.m. For nylig lykkedes det vor dynamiske formand (han rødmer ved dette adjektiv) at overtale en maskinsnedker til at producere nogle meter tagprofil, og efter flere forsøg udi den ædle støbekunst har jeg selv overladt dette til et støbeteam i klubben. Om nogen tid forventes de at barsle med fine aksellejer, bogiesider og ventilatorer af diverse tilsnit.

Via den indledningsvis nævnte flinke hr. HGC fik jeg i efteråret kontakt med en tysk spor 0-sammenslutning, hvis fulde navn og adresse findes efter denne epistel. Jeg skrev derned og forklarede op ad stolper og ned ad vægge om vore trængsler og stor var min glæde, da jeg fik en lang, hyggelig skrivelse fra formanden, der kunne berette om tilsvarende plager i tyske 0-klubber. Foreningen var blevet dannet bl.a. med det formål for øje at samle alle disse isolerede småtingsfabrikanter, der ofte lavede meget fine ting i spor 0 og som ligeså stille døde bort på grund af tidernes al-

mindelige ugunst. Vedlagt skrivelsen var 3-4 eksemplarer af husorganet "Spur 0 Lokomotive".

Grundet denne pæne modtagelse vedtoges det på et bestyrelsesmøde i JMJK i november at indmelde klubben i den tyske sammenslutning fra 1. januar 1976 - formedelst 40 DM årligt.

Sideløbende hermed har vi for ganske ny- lig efter at have gennemgået de sidste tre-fire årgange af det tyske blad "Eisenbahn Magazin" tilskrevet 10-15 tyske "Modellbahnzubehörfabrikanten" om kataloger og prislister.

Alt i alt må det siges at JMJKs indkøbs- afdeling idag er ret godt rustet til at leve op til de krav, som medlemmerne efterhånden med rette kan stille til en klubs handelsafdeling (dette her får jeg nok på puklen for).

Dog skal det siges, at ret megen mere ud- adventt aktivitet kan det nok aldrig blive til under de nuværende omstændigheder. Dertil er min fritid for knap. Forsendelsesafdeling og den slags ting bliver let for uoverskuelige, men vi er i JMJK villige til at hjælpe andre klubber i den udstrækning vi tidsmæssigt kan overskue det. Og lad mig understrege, at det ikke er nødvendigt at være medlem af klubben for at købe vore ting, sådan som det åbenbart er be- tingelsen andetsteds.

Lad dette være sagt til HGC. Jeg har nok engang sagt til ham, at han skulle være med- lem af JMJK, men han har nok taget mine ord for pålydende. Skulle nogen klub efter gennem- læsning af dette få lyst til at høre mere eller eventuelt at få en kopi af vort varesortiment med prisliste kan de skrive til

JMJK
Jørgen Henneke
Skovvejen 46 G, 3.,
8000 Århus C.
Tlf. (06) 12 00 16 (meget ustabil)
eller (06) 13 77 77 (lidt mindre ustabil).

Den tyske sammenslutning hedder:
Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau Spur 0
R. Ruchte
D 8900 Augsburg
V. Parsevalstrasse 17
Vesttyskland.

Fra JS/DMJKs tegningsarkivarer:

I anledning af HGCs indlæg (nr. 6/75)

"En 0-byggers trængsler" skal her gives nogle generelle oplysninger om JS/DMJKs tegnings- arkiv, ligesom de konkrete punkter i indlægget skal forsøges besvaret.

Som det fremgår af navnet, er tegnings- arkivet en afdeling under Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub, og har således ingen økonomiske eller organisatoriske relationer til hverken DMJU (Dansk Modeljern- baneunion) eller SIGNALPOSTEN. At tegnings- arkivet så nyder en udstrakt good-will begge steder er en anden sag.

Tegningsarkivets opgave er at samle så mange tegninger som muligt om jernbaner og beslægtede emner, samt at bringe disse på en form, så de kan reproduceres til en rimelig pris. Udvalget af tegninger må derfor dels være alsidigt, dels blive præget af, hvilke tegninger det er muligt at fremskaffe.

Det skal her bemærkes, at vi faktisk sæl- ger en del tegninger af typen "forslag til auto- matisering af toiletterne på Smørum Nedre sta- tion eller noget i den retning" (bygningstegnin- ger). Som det fremgår af nyhedslisterne, bli- ver antallet af tegninger stadig forøget i den takt det er muligt at fremskaffe egnet materia- le. I denne forbindelse skal vi endnu engang ef- terlyse tegninger, som vi med tak modtager, enten som gave eller til låns for affotografe- ring, ligesom vi altid er glade for at høre om vore kunders ønsker med hensyn til nye tegnin- ger, som vi så - efter fattig evne - forsøger at fremskaffe.

Tegningernes kvalitet er ganske rigtigt meget svingende, og HGC skal medgives, at enkelte bør udgå af kataloget. Kravet til teg- ningernes kvalitet er imidlertid også meget svingende, således at hvad den ene modelbyg- ger finder passende med hensyn til detaljer ik- ke er tilfredsstillende for den anden, så teg- ningsarkivet må anlægge det synspunkt, at lidt er bedre end intet. Når kataloget engang om et par år skal nyoptrykkes, vil det selvfølgelig blive gennemgået kritisk, både hvad angår teg- ningernes kvalitet som tekstmæssigt. Dette ar- bejde, der kræver en stor indsats, både ar- bejds-mæssigt og økonomisk, er som sagt først på programmet om et par år.

Med hensyn til målforholdet på tegnings- arkivets tegninger, opereres med mange for- skellige. Dette har flere årsager. Dels bygger vore kunder i forskellige målforhold, så det vil være umuligt at tilfredsstillende alle. Dels tåler

ikke alle tegninger at blive nedfotograferet, idet stregtykkelsen sætter en grænse for mulighederne. Som sidste punkt skal det ikke uvæsentlige punkt anføres, at tegningsarkivet økonomisk skal hvile i sig selv. Med den billige kopipris vi kører med, kan vi vælge mellem at udsende ganske få, men nedfotograferede og perfekte tegninger, eller at udsende så mange tegninger som det er muligt at fremskaffe, i det målforhold, de nu engang er tegnet i, og for nogles vedkommende i en let forringet kvalitet.

Med ovenstående bemærkninger håber vi, dels at have besvaret HGCs spørgsmål tilfredsstillende, dels at have givet nogle få almene oplysninger om JS/DMJKs tegningsarkivs mål og midler.

T. Bejerholm skriver således:

Jeg har, med en blandet glæde og bekymring, læst HGCs indlæg i dette blad, 11. årg. nr. 6., og for en nybegynder i klubarbejde må jeg sige, at jeg ikke er glad ved at læse om samarbejdsproblemer klubberne imellem, og især ikke denne tilsyneladende manglende indsats fra DMJUs side, for at få samarbejdet til at glide, da dette organ vel er det bedste forum for at få ryddet småproblemer af vejen, som kan hindre et fornuftigt samarbejde. Svaret, som E. Beyer giver i samme nummer, synes jeg desværre kun er en meget dårlig undskyldning, for hvad er da DMJUs opgave, hvis ikke man kan formidle samarbejde klubberne imellem. Så kan jeg med min bedste vilje ikke se, hvad vi skal med DMJU. Så se at komme op på mærkerne derinde(ude) og få skabt et DMJU alle kan være stolte af og tilfredse med.

Angående byggetegninger må jeg sige, at SP ganske vist ikke bringer mange 0-tegninger, men dette er jo også et blad, som skal formidle (model)jernbanestof i et bredt udsnit, og ikke et tegningsblad. Om H0-tegninger til 0 kunne det nok lade sig gøre at tage et par fotokopier og derefter sætte sine egne mål (0-mål) på. Den samme fremgangsmåde kan bruges til andre, f.eks. 1:20, man må jo stadig tænke på, at man ikke kan få serveret alt på et fad. Med hensyn til løsede til modelbygning har og vil det vel altid være et problem. Men ved at bruge sin fantasi skulle mange problemer nok kunne løses (selvfølgelig ikke alle), da de fleste HOBBY-forretninger har en mængde ting, som ikke er specielt fremstillet til modelbane, men

måske alligevel godt kan bruges efter en smule tilretningsarbejde med en fil, sav eller kniv.

Nu er det jo også et spørgsmål, om det ikke kunne betale sig selv at prøve at fremstille ting selv, du nævner selv problemet: tagkølere til M0 og andre af Frichs fremstillede maskiner. Hvad om man selv fandt en fremstillingsmetode og derefter skrev en artikel i SP til glæde for andre. Jeg er sikker på, at redaktøren ville blive henrykt for en sådan artikel.

Jeg kunne samtidig benytte lejligheden til at opfordre de garvede modelbanefolk, som givetvis får og gemmer på en stor viden på dette felt, til at komme ud af busken og lade deres viden gå videre til os mere uerfarne for at vi kan føre denne sunde hobby videre til den unge generation.

Disse mange modelklubmedlemmer, der ikke holder et så godt blad som SIGNALPOSTEN burde faktisk skamme sig. Jeg troede, måske i naivitet, at havde man en interesse, så dyrker man den også i fællesskab, og dette medfører også, at man bør støtte, vi kan vel sige, vort eneste rigtige jernbaneblad, netop for at redaktøren kan skabe et så godt blad som muligt, hvilket jeg synes han gør virkelig godt. Jeg tror bare der er for få, der påskønner den indsats han gør for os andre, men det betyder ikke, at vi skal undlade at kritisere, det skal vi for det giver mulighed for at få et måske endnu bedre blad.

For at slutte med en "rose" til HGC: det var et virkeligt godt indlæg, som jeg håber vil få de garvede og DMJU ud af busken og give nogle gode og udtømmende svar.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Afstøbning i messing af originalnummerplade fra K-maskine nr. 542 fremstilles efter bestillinger modtaget senest 1 måned efter bladets udgivelse.

Pris råstøbt: 225,- kr.

Kopier af alle andre plader m.v. leveres efter aftale.

Svend Jørgensen
Blichersvej 3
3000 Helsingør
Tlf. (03) 21 81 46

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Nyboder Hobby har udsendt en duplikeret liste over løsdele i metal, plast m.v. Den fås mod frankeret svarkonvolut til adressen: Kronprinsessegade 51, 1306 KøbenhavnK.

Jeg vil - i anledning af den standende diskussion - give et lille uddrag om dele til størrelse 0:

Aksellejer af metal,
 Aluminium egerhjul,
 Puffere (pose med 4 stk.),
 ROCO færdige skinner (kr. 14,-),
 Elektriske sporskifter, kr. 94,-/par,
 Byggesæt af engelske vogne - 5 forskellige -
 pr. stk. kr. 24,85,
 Originale skruekoblinger, kr. 31,85/par,
 Alm. koblinger (krog/kæde), kr. 2,-/stk.
 Skinnestrengene nysølv 3,5 mm,
 Skinnestrengene nysølv 4,8 mm,
 Sveller af træ eller plast,
 Marx Lüder motorer, katalog kr. 3,-,
 Messingskruer og møtriker i metrisk gevind:
 1,0 - 1,2 - 1,4 - 1,7 - 2,0 - 2,6 og 3,0 mm,
 Messingprofiler af mange slags (ny liste kommer om kort tid),
 Krydsfiner fra 0,6 mm,
 Ledning, telefonbøsninger, kontrolbordslamper trykknapper m.v.

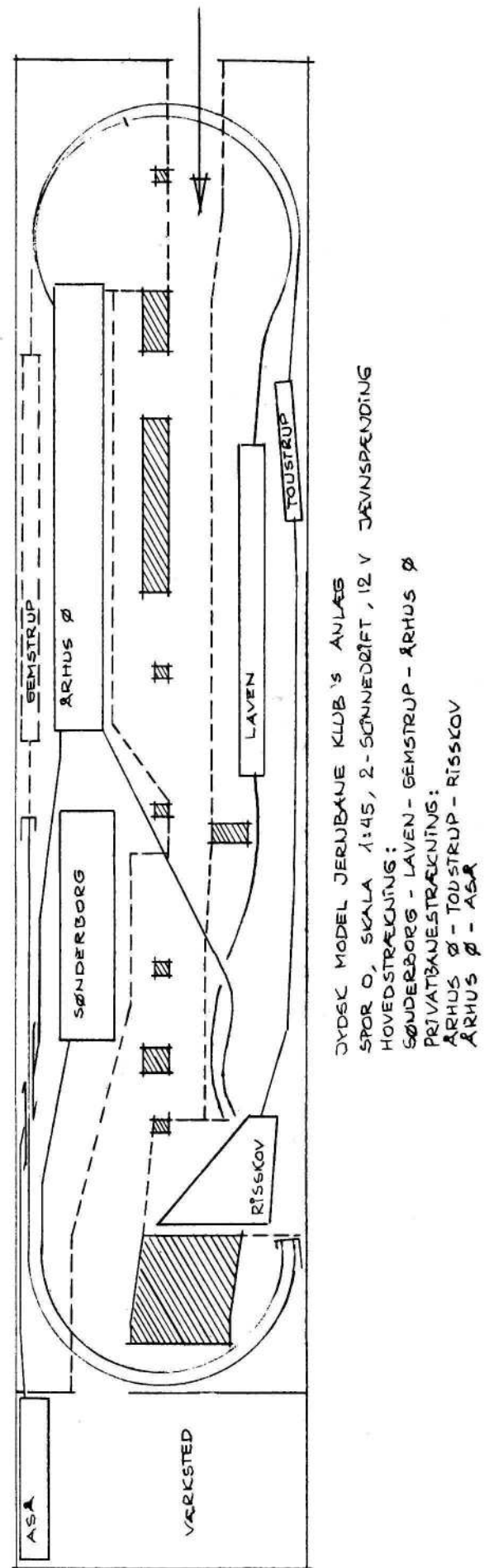
Listen over dele til H0 er meget længere og jeg har ikke plads til at skrive den af. Jeg bemærker, at: metalstøbt overdel til litra S incl. røgskærme til kr. 42,- igen er på lager.

Udenlandske tidsskrifter og bøger findes også i den alsidige Møllers butik, der som hans slogan siger: KUN fører modeltog.

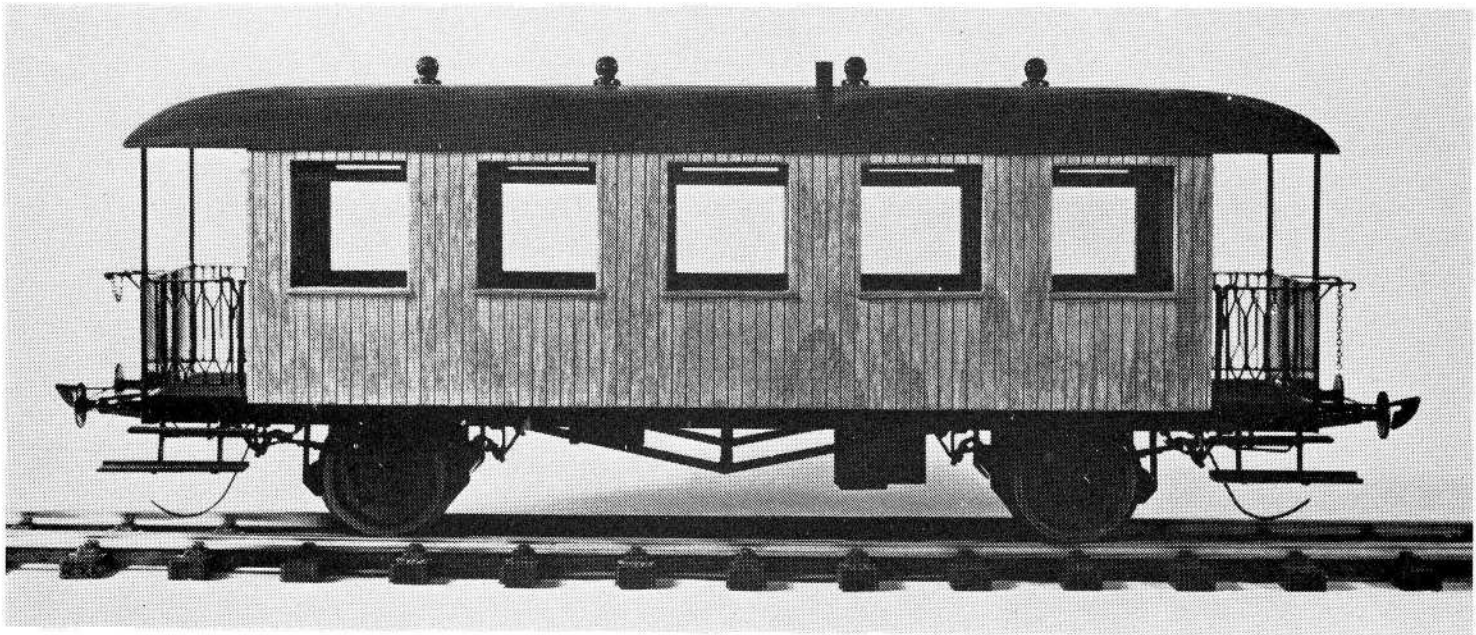
Klubnyt

JMJKs jubilæumsarrangement 4.-5. okt. 1975.

JMJKs 30 års jubilæum var et week-end program som afvikledes på bedste måde. Lørdag var der kørsel på anlægget for klubbens medlemmer, gæster og for pressen. En ny kø-



DYDEK MODEL JERNBANE KLUB'S ANLÆG
 SPOR 0, SKALA 1:45, 2-SØNNEDØFT, 12 V JÆVNSPÆNDING
 HOVEDSTRÆKNING:
 SØNDERBORG - LAVEN - GEMSTRUP - ÅRHUS Ø
 PRIVATBANESTRÆKNING:
 ÅRHUS Ø - TOUTSTRUP - RISSKOV
 ÅRHUS Ø - ASA



reput til Laven station blev taget i brug, den fungerede perfekt og hele anlægget kørte strålende.

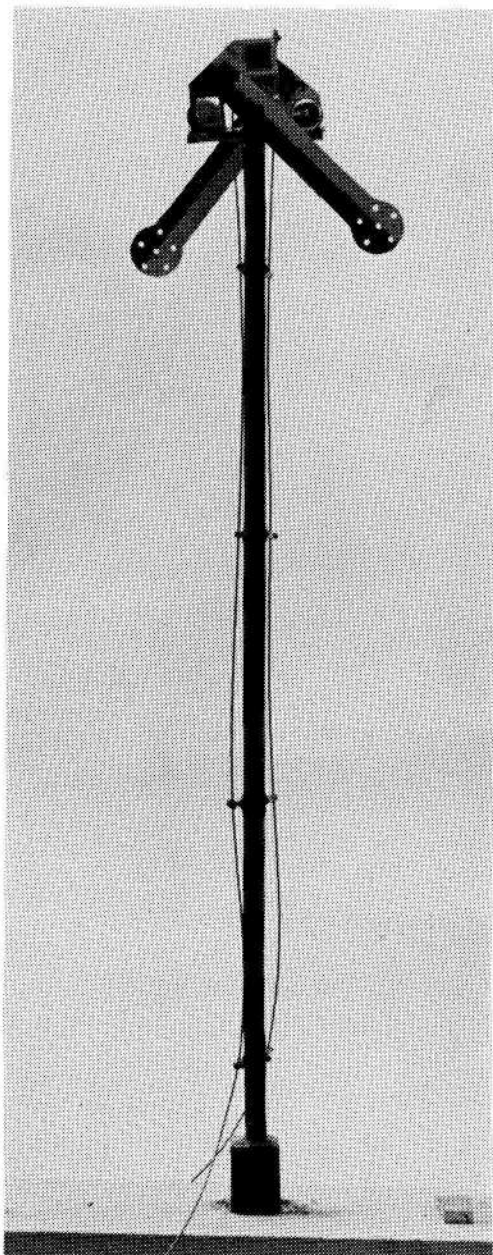
Lørdag aften var der festmiddag på Malting kro. Kørslen foregik med Lynette fra HHJ med Leif Jensen ved styrepulsten. Der var taler og skåler for klubbens fremtid. Årets flidspræmie blev uddelt, denne gang var den delt i

tre: til Ole Skytte Jørgensen, Carl Johan Joensen og Kurt Østergaard for deres store arbejde med det elektriske anlæg. Også resultatet af årets byggekonkurrence blev offentliggjort, den var delt i 4 grupper. Trækraft blev vundet af Finn Lekbo med en skinnebus, TFJ SM 4. Personvogne blev vundet af Kaj Stender med en DSB FA 4702. Godsvogne blev vundet af Niels Jørgen

Hansen med en skinnebusbagagevogn, TFJ SB 20. Tilbehør blev vundet af Kurt Østergaard med en signalmast til privatbanen. Efter et par jernbanefilm, den ene om medlemmernes aktivitet og adfærd på anlægget, afsluttedes aftenen med kaffebord inden selskabet blev fragtet med HHJ tilbage til Århus.

Søndag var der åbent hus for byens borgere. Ca. 200 fandt i løbet af dagen vej til vort lokale på banegården, flere gange var der så tæt med mennesker, at det var umuligt at se mere end et par meter frem for sig, så interessen for modeljernbaner er ikke så ringe. Alt i alt en god week-end for JMJK, så vi ser roligt frem til det næste jubilæum.

K. Stender



Fototekst: Klubnyt, JMJK: Side 60 ø: TFJ SM 4 og SB 20, n: DSB FA 4702. Herunder: Signal til privatbanen og på bagsiden: TFJ SM 4 og SB 20 passerer Gudenåbroen. (Foto: Kim Kruse Petersen og Niels Jørgen Hansen).

Redaktøren tillader sig herved nok en gang at bede diverse klubbestyrelser - eller andre der har fingeren på pulsen i klubberne - om at tilstille SIGNALPOSTEN nyheder fra klublivet, enten om arrangementer eller byggeaktivitet - eller noget andet, der kan give ikke-klubmedlemmer mulighed for at følge med i sagerne og evt. derved få blod på tanden. Meddel derfor også om byggeaftener og tider, og om man vil modtage gæster på anlæggene.

Tekst til billederne i artiklen om SVJ:

- Side 25 ø: SVJ remise på gl. Skive H, 1961
n: SVJ M 2 i Balling, 1961 (Prb)
 - Side 27 ø: SVJ nr. 1 i Spøttrup (EVP)
n: SVJ M 2 i Vejbyvad (EVP)
 - Side 28 ø: SVJ M 1 i Spøttrup (EVP)
n: SVJ M 1 i Spøttrup (EVP)
 - Side 29 ø: SVJ SM 6 i Skive, 1961 (hol)
n: SVJ L 65 i Balling (hol)
 - Side 30 ø: SVJ M 5 i Spøttrup (EVP)
n: SVJ AL 80 i Hem (hol)
 - Side 31 ø: Skive Nord, ny (hol)
n: Tolstrup (hol)
 - Side 32 ø: SVJ G 40 i Spøttrup (hol)
n: Grove (hol)
 - Side 33 ø: Brøndum (hol)
n: Svejgaard (hol)
 - Side 35 ø: SM 8 på Hem st. (hol)
n: Volling (hol)
 - Side 36 ø: Balling (hol)
n: Ramsing (hol)
 - Side 37 ø: Vejbyvad (hol)
n: Brodal (hol)
 - Side 39 ø: Viadukten (hol)
n: Betryk (hol)
 - Side 40 ø: Spøttrup, remisen v. åbningen (SVJ)
n: Nørhede (hol)
 - Side 41 ø: Spøttrup v. indvielsen (SVJ)
n: Spøttrup med SM 8 (hol)
- (EVP) fotos er fra 1966, (hol) fra 1964 hvor intet andet er nævnt.

