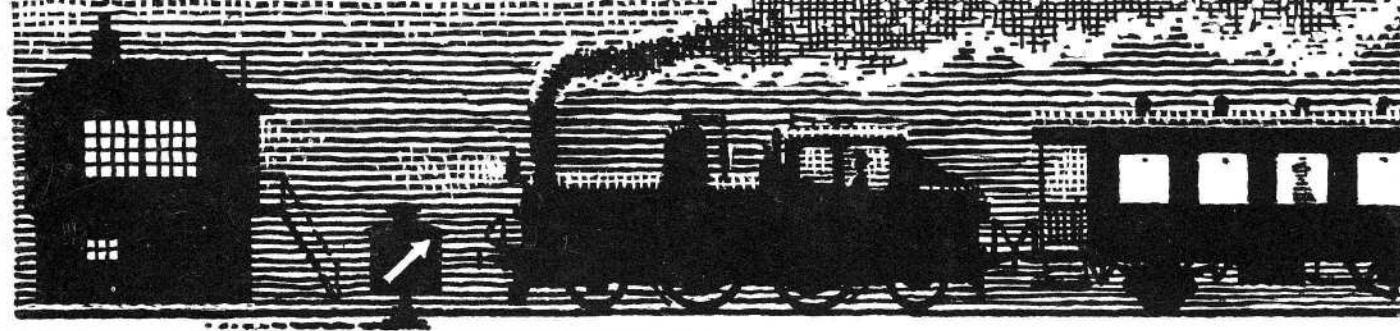


# SIGNALPOSTENT



12. ARG.  
1976

NR  
JUN 2

# Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

De sidder nu med 12. årgangs anden fjerdedel i hånden, og jeg håber, at De stadig er tilfreds! I hvert fald har antallet af fornyelser af abonnementet givet mig det indtryk. Indtil nu har lidt over 800 fornyet abonnementet, og dertil kommer 44 splinternye abonnenter - som her ved bydes hjerteligt velkommen i kredsen.

Den med overgangen til 4 årlige numre påregnede portobesparelse forsvandt op i den blå luft pr. 1. april, hvor P&T igen tillod sig en "beskeden" portoforhøjelse på "kun" 50%. Og det i en tid, hvor man prædiker om besparelser og tilbageholdenhed.

Portoen for pakker, 2. vægtsats, steg med "kun" 60% (fra kr. 5,- til kr. 8,-), men det kommer nu ikke forlagets kunder til skade, idet de hidtil gældende priser på vore publikationer ikke ændres og heller ikke reglen om, at forsendelse sker portofrit for køberen mod forudbetaling af købet.

Bestiller De derfor f.eks. DAMPTRÆKKRAFT i model, ved at indbetale kr. 138,- på girokonto 6 49 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, "sparer" De altså nu kr. 8,- mod før kr. 5,-.

Iøvrigt blev afsætningen af DAMPTRÆKKRAFT til bibliotekerne skuffende lille. Vi har derfor fået et antal eksemplarer af bogen "i materie", d.v.s. falset og optaget, men liggende i løse ark, tilovers, og kan tilbyde bogen i denne stand til en pris af kr. 105,-.

Er De derfor interesseret i at kunne tage enkelte sider ud, eller i at "klippe bogen i stykker", således f.eks. at fotos kan gemmes i baneorden, så er chancen der nu.

Vort katalog sendes stadig til interesserede, lad blot et ord falde herom til redaktionens adresse.

Samme dag som jeg lagde sidste hånd på op-sætningen af dette nummer, kom den længe ventede meddelelse om årets MOROP-kongres. Den lød som følger:

## MOROP-KONGRES 1976

Den 23. MOROP-KONGRES afholdes i år i Tjekoslovakiet i byen Plzen i dagene 6. - 10. september 1976.

Program og anmeldelsesblanketter m.v. samt oplysninger om priser og indrejsepapirer m.v. fås ved henvendelse til DMJUs formand,

E. Beyer,  
Bremensgade 25 st. tv.,  
2300 København S.

Vedlæg en frankeret svarkonvolut med tydelig adresse påført.

Fra det foreløbige program kan nævnes følgende ture og udflugter:

Tirsdag 7/9: Rundtur i og omkring Plzen.

Onsdag 8/9: Heldagstur til Marienbad og Karlsbad.

Torsdag 9/9: Heldagstur i Sydböhmen.

Fredag 10/9: Udflugt til jernbaneanlæg ved Plzen.

Lørdag 11/9: Ekstraudflugt til Prag.

En deltagelse i kongressen er en enestående lejlighed til at bese jernbaner i et ellers - for os danske - lukket område!

Dette nummer blev også på 96 sider (som nr. 1 havde). Med den nye aftale, jeg har med min trykker, skal sidetallet helst være deleligt med 16 for at undgå det, der betegnes "vendeplade", der fordyrer fremstillingen noget. Men det giver rigtignok svare problemer, når bladet skal "komponeres". Jeg håber dog, at De synes om resultatet - jeg er selv delvis tilfreds, bortset fra, at jeg stadig har mere stof, som jeg gerne ville have haft med. Utroligt at skulle nævne begrebet pladsmangel, når vi udsender 96 sider; det var noget andet, da numrene var på omkring 32 sider - skulle man synes.

Nå, der er ikke mere plads til mine udgydelser denne gang. På genhør i nummer 3, der udsendes ca. 1. september 1976.

Holtrup

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

12. ÅRGANG, NUMMER 2

JUNI 1976

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen .....	omsl.	2
Jernbaneoplevelser: Særtog på Himmerlandsbanerne .....		62
Danske "Jernbanefærger": Holger Danske gennem 32 år .....		80
ADAMs hjørne .....		88
Motormateriellet: De lange Scandia Kielervogne .....		97
Motorlisten: 1 APB .....		105
Jernbanebøger .....		107
Jernbanemuseet .....		109
Mellemstationer .....		110
Klubnyt .....		113
Industribanemateriel: Tidlige danske motorloko .....		120
Ombygning af industrimateriel .....		129
Sikringsanlæg på modelbanen: Strækningssikringsanlæg .....		133
KB, bygninger .....		135

Forsidebilledet: 14/6 1975: SP-redaktionens særtog på broen over Trend å  
(foto: J.G.)

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 kvartallets 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

# JERNBANEOPLEVELSER

## HIMMERLANDSBANERNE - SÆRTOG PÅ

SIGNALPOSTENS redaktionskomite plejer at lade et af de årlige redaktionsmøder foregå uden for medlemmernes egne hjem, dels for afvekslingens skyld, dels for at nyde samværet - redaktionsmedlemmerne imellem - i længere tid end en enkelt aften, og dels for at benytte lejligheden til at studere vort forbillede på en ny måde.

Jeg ved ikke, om denne artikel kan give andre grupper af jernbaneentusiaster impuls til noget lignende, men har besluttet mig for at delagtiggøre vore læsere i vore oplevelser - for én gang skyld at skrive lidt om os selv.

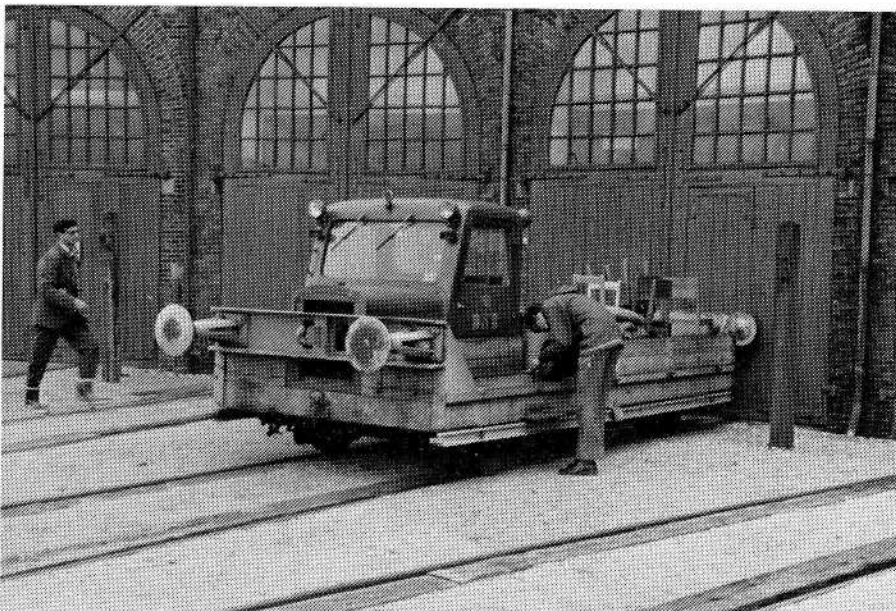
I 1974 var vi på en tur på Slagelse-Dalmose-Skælskør - det var en heldagstur, men altså kun én dag. I 1975 besluttede vi os til at ville besøge Viborg-Løgstør, og det blev hurtigt klart at det måtte blive en flerdagestur, da udgangspunktet var København.

Turen startede fredag aften den 13/6 1975 med tog til Kalundborg, hurtigruten til Århus, tog videre til Viborg, hvor vi overnattede i Missionshotellets anneks, der viste sig at være en villa med netop så mange værelser, at vi hver fik sit. Lørdag morgen gik turen til Viborg H., hvor den til turen chartrede trolje blev hentet i remisen, eftersat og startet op. Da vejret ikke var helt så godt som vi kunne have ønsket, fik

vi en godsvogn (lukket, forstås) på slæb, hvilket gav anledning til megen tænderskæren fra troljens gear og nedsatte udsynet bagud betragteligt. Nå, der blev brug for vognen som regnskjul, så vi fortrød ikke at have taget den med. Turen ad den for så mange år siden nedlagte personbane var vidunderlig. Bl.a. fordi der ikke var anden trafik at tage hensyn til. At så egnens bønder heller ikke tog hensyn til os, men rask væk afspærrede banen for kreaturtransporter, må vi tilgive dem. De vidste jo ikke noget om det sære tog.

Sporet lå uventet godt, og de fleste blinklys ved vejoverskæringerne fungerede automatisk, så de store køreproblemer opstod ikke. De fleste af stationsbygningerne lå der stadig i næsten urørt stand, men spornettet var noget indskrumpet de fleste steder. Da vi havde fhv. trafikkontrollør Wienecke med på turen som speciel gæst, blev alle spørgsmål om banen og dens tidligere trafik, spornet o.m.m. besvaret på bedste måde, og vi lærte ikke så lidt.

I Løgstør var det redaktørens mening at toget skulle køre helt ned til skibsværftet, men så skulle ikke være, da sporet var taget op fra kort efter sporskiftet i havnegaden. Han havde også regnet med, at toget kunne holde ud for hotellet, hvor vi spiste middag, men også det måtte opgives på grund af det manglende spor. Turen tilbage til Viborg forløb som udturen, bortset fra, at vejret var lidt ringere. Tilbage-



Tidlig morgen i Viborg, troljen klargøres!

komsten til Viborg skete kun lidt forsinket (i forhold til vor køreplan) og efter at godsvognen var blevet afleveret, troljen eftersat og sat på plads, gik turen til hotellet for en hårdt tiltrængt hvile - for nogle vedkommende i hvert fald.

Søndag morgen var hele styrken på benene temmelig tidligt. På sådan en tur skal tiden jo ikke sløses bort. Et par stykker ville benytte lejligheden til at prøve færgefarten Hvalpsund-Sundsøre og forlod selskabet for at tage toget til Skive. Den tilbageblevne del besøgte Viborg station fra øverst til nederst og fra ende til anden, godt og vel endda, idet vi spadserede et par kilometer ud ad sporet mod Herning for at se lidt på udkørslen i denne ende af stationen og også for at finde rester fra MHVJ.

Derefter gik turen så hjemad ad samme rute som uturen. Også på denne tur fik vi frit lejde ombord på hurtigfærgeren, så nu ved vi meget mere om skibe end vi havde troet muligt.

Fra broen overværede vi indsejlingen gennem Kalundborg fjord til færgelejet - et betagende syn. Og for mig er det stadig en gåde hvordan en kaptajn bærer sig ad med at lægge et så stort skib til kaj - eller i leje - uden at man kan mærke det mindste stød i skibet. Udsynet fra broen er lukket af skibsside, bovport og hvad ved jeg, men alligevel ved han helt nøjagtigt, at nu er der fire meter igen, og at nu har vi kontakt. Det er imponerende dygtigt arbejde.

I toget hjem mod København diskuterede vi turens forløb, og jeg bad da de øvrige tur-

deltagere om at nedskrive deres opfattelse af turens forløb til brug for en senere artikel i bladet.

De modtagne indlæg følger herunder.

#### Holtrup

Groth havde før afrejsen udarbejdet en lille oversigt over banernes historie - den nåede jeg ikke at skrive før turen, men så meget bedre vil den nok gøre sig for bladets meget større læserkreds.

Allerede i 1871 var tanken om at anlægge en bane i Himmerland fremme. Disse tanker blev først til virkelighed i 1893, men helt nemt var det nu ikke gået med at få planerne realiserede. Efter at Sallingbanen og Assensbanen var blevet færdige i 1884, mente regeringen, at turen nu var kommet til at anlægge en bane i Himmerland, et område, der var som en stor, tom firkant - jernbanemæssigt set. I 1886 forelagde indenrigsministeren et forslag om anlæg af en let, normalsporet bane fra Hobro til Løgstør.

Dette forslag blev fra flere sider modtaget meget velvilligt, men der var også politikere, der fremkom med kritik, en kritik der vel ikke kan være helt ubegrundet, når vi i dag 90 år efter kan se tilbage på den skæbne, banen fik. Digteren og redaktøren af Fædrelandet, Carl Ploug, imødegik forslaget med bl.a. at sige, at den bane ikke i mange menneskealdre ville have udsigt til at kunne betale sig. Og

Turdeltagerne på Hornum st.

Fra venstre:

Erik V. Pedersen

Ole Faurhøj

A. Gregersen

Ole Buskgaard

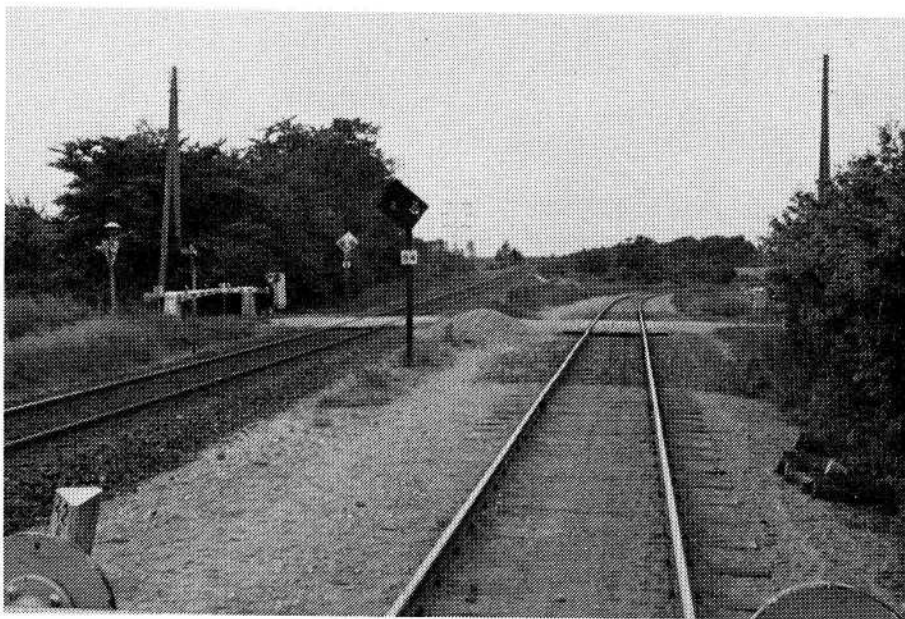
G. Wienecke

J. Groth

H. Alkjær

Ib V. Andersen





Vi har forladt Viborg og tager nu afsked med banen til Skive for at fortsætte vor ensomme tur ad sporet til højre mod Løgstør

netop i en periode, hvor omtrent hvert sogn kæmpede for at få sin bane, havde Ploug mod til at fortsætte med at sige, at han ikke kunne indse, at enhver jysk flække - hertil regnede han også Løgstør og Nibe - skulle have krav på at få en bane af samme længde og bredde som statsbanernes lige til deres porte, før langt vigtigere jernbaneforhold var afgjort. Han tænkte her på Slagelse-Næstved banen. Man har vist ikke svært ved at ane optakten til en af de sædvanlige studehandler jernbanemæssigt set, hvor de sjællandske rigsdagsmænd kun vil stemme ja til en bane i Jylland, hvis de jyske ditto vil stemme ja til en bane på Sjælland.

Lovforslaget om Himmerlandsbanerne kom ikke igennem et nedsat landstingsudvalg det første år, og først i 1886/87-samlingen kom forslaget frem igen med diverse ændringer. Og så begyndte kampen, der netop drejede sig om en bane i Jylland og en bane på Sjælland, men som samtidig var en kamp imellem folketingets forslag og et temmelig anderledes forslag, fremsat af landstinget. Denne kamp kunne det være interessant nok at betragte lidt nærmere, men da den alligevel ikke adskiller sig væsentligt fra de slag man i dag kæmper i folketinget, selvom det ikke længere er jernbanesagerne, man strides om - og hvor det som dengang er det partitaktiske og detaljen man strides om og som man bruger en grumme masse tid på, må vi hellere gå videre og se lidt på det endelige resultat.

Banen på Sjælland blev vedtaget og samtidig vedtoges det af landstinget ønskede om en bane fra Løgstør til Hobro, og for at imødekomme folketinget blev det også vedtaget at anlægge en bane fra Viborg til Ålestrup samtidig, endda som privatbane. Så var alle parter glade, både landstinget, folketinget og ikke mindst de egnes beboere, der i så lang tid havde sat næsen op efter en bane. Men man havde nu en mistanke om, at når Viborg-Ålestrup blev anlagt som privatbane, ville det i allerhøjeste grad være i statsbanernes interesse at unddrage denne bane den gennemgående trafik, og derfor havde man lavet det geniale træk, at fra åbningsdagen skulle staten forpagte banen, men for at få gennemført lovforslaget var denne passus dog ikke indført heri. Ved lov af 12. april 1889 var Himmerlandsbanerne en realitet.

#### HOBRO - LØGSTØR

Banen udgik fra Hobro over Ålestrup og Års til Løgstør. Ifølge loven skulle banen anlægges som en let bredsporet bane. For at komme ind i Himmerland skulle banen passere den jyske ås, og derfor måtte den følge banen til Ålborget stykke mod nord, hvor den ad en sidedal syd for landsbyen Tobberup kunne føres over åsen og videre vestpå. Næsten i lige retning når den Ålestrup, efter dog først at have passeret en station i Døstrup, billetsalgsstedet ved Rørbæk, Nørager station og en holdeplads ved Simested.

Broen over Hjarbæk fjord,  
opfattelse nr. 1



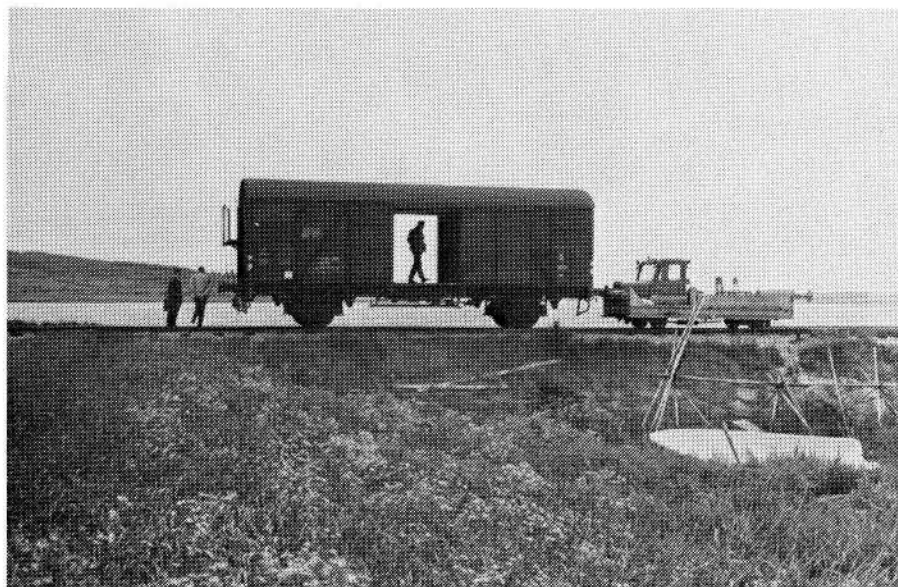
På grund af terrænforholdene måtte banen efter Ålestrup station føres noget mod vest før den ved Østerbølle kunne gå mod nord og i næsten lige retning nå det i loven nævnte punkt, Års. Her blev der anlagt station, men noget større end de øvrige af hensyn til postekspeditionen, der skulle oprettes her. På det her nævnte stykke (Ålestrup-Års) oprettede man endvidere et billetsalgssted ved Østerbølle og en station ved landsbyen Østrup.

Efter Års måtte banen på grund af terrænet først et lille stykke mod nord før den kunne svinge i den rigtige retning mod nordvest, hvorefter den i nogenlunde lige retning gik mod Løgstør. Dog måtte den gøre et lille sving mod vest

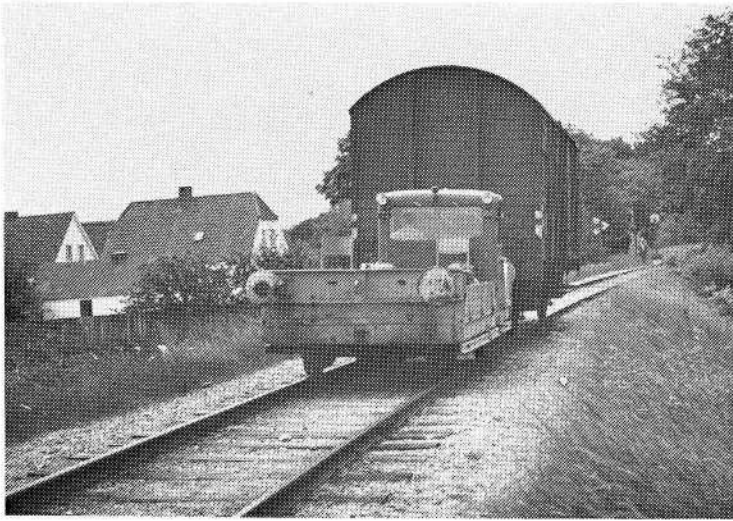
for at komme uden om Sjørup sø og Vindblæs kirkebakke. På denne strækning (Års-Løgstør) blev der oprettet station ved Ulstrup, holdeplads ved Gatten og station ved Vindblæs.

Løgstør station blev anlagt tæt øst for byen. Nygade blev forlænget og sat i forbindelse med stationen, som derved fik direkte forbindelse med byens forretningsstrøg. Et temmelig kort havnespor førte ned til en anlægsbro ved Limfjorden.

Selve anlægget bød ikke på de store vanskeligheder. Ved Hodalen nær Hobro viste der sig tegn på udskridning af baneskråningerne, hvilket blev klaret med faskiner i stor mængde. Ved passagen over Lerkenfeld å var der vanske-



Broen over Hjarbæk fjord,  
opfattelse nr. 2



Særtoget på strækningen - det var en tung krambat at have på krogen

ligheder med funderingen af 10 m broen, og før Løgstør måtte banen føres igennem en kridtbakke, der selv ret dybt nede ikke viste sig at være særlig fast, hvilket gav visse problemer.

Hobro-Løgstør banen blev taget i drift den 15. juli 1893.

#### ÅLESTRUP-VIBORG

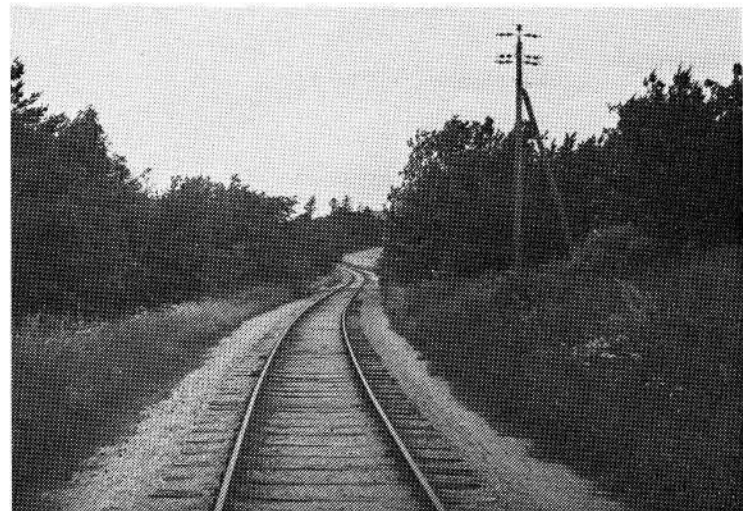
Som nævnt var denne bane også vedtaget med loven af 12. april 1889. Projekteringen og udstikningen af banen gik planmæssigt, men den 11. marts 1890 anmodede Viborg amtsråd ministeriet om det ikke lod sig gøre i stedet for som beregnet at føre Ålestrupbanen til den nuværende Viborg station, at benytte lejligheden til at få denne station flyttet til et mere hensigtsmæssigt sted. Det var givet at denne skrivelse ville bevirke, at selve bygningen af banen ville møde vanskeligheder. Sagen endte dog lykkeligt, for imod alle forventninger afgav statsbanerne en erklæring, hvor man mente, at muligheden for at flytte stationen var til stede. Amtsrådet ville betale en nærmere undersøgelse af spørgsmålet og man udarbejdede et projekt, der blev sendt til ministeriet. Da Ålestrupbanen var færdig var der ikke kommet nogen ny station i Viborg - igen endeløse diskussioner i ministerium og rigsdag, hvilket bevirkede, at man ca. 3-4 km fra byen måtte lade bygge et midlertidigt spor, så banen kunne sættes i forbindelse med Skive-Viborgbanen. Her ved var det muligt at tage banen i drift den 15. september 1893. Der var dog kedelige gener

for både driften og for passagererne på grund af den midlertidige tilslutning.

Banen var anlagt i overensstemmelse med Hobro-Løgstørbanen som en let, bredsporet bane. Fra Viborg blev banen ført nord på op imod Vorde by. Ved skæringen med Viborg-Skive landevej når den sit højeste punkt, godt 50 m over daglig vande. Her er der anlagt en station, Løgstrup, opkaldt efter nogle gårde i nærheden. Skals station er den næste på vejen, men forinden har banen været en tur nede i dalstrøgene ved Vorde og Kjølsten og tillige østpå for at komme over Hjarbæk fjord, hvor den er smallest lige ved Skals å's udløb - alt sammen for at undgå de høje bakkedrag nord for åen. Efter fjorden er det at man når Skals i nordøstlig retning. På dette stykke har man passeret Kjølsten billetsalgssted og en ca. 20 m lang bro over Skals å.

Fra Skals går banen atter i nordlig retning og passerer Skringstrup billetsalgssted, fortsætter mellem Uggris og Holmgård over det højeste punkt i den dybe og snævre Mærkedal hvorefter den svinger i østlig retning og møder Viborg-Ålborg landevej. Her ligger Møldrups station. Videre mod nord, hvor Viborg-Ålborg landevej igen overskæres tæt ved Hvam kro, hvor der er anlagt en holdeplads. Igennem dalstrøgene ved herregården Lille Restrup går det i vestlig retning mod Simested ådal. Over åen er bygget en ca. 12 m lang bro, hvorpå banen atter stiger op mod Ålestrup.

Bygningen af banen voldte iøvrigt ikke store problemer.



Det snor sig og det bugter sig ...



Den 1. december 1896 blev banen ført ind til den nye Viborg station.

Da banen åbnede kunne man de første 8 dage køre gratis med togene. Reklamens magt er underfuld - og var det allerede den gang.

Begge strækninger havde 2 togpar daglig fra starten. Senere steg antallet til 3 og i 1907 fik man 4 togpar. Men i perioden 1917-1921 blev toggangen indskrænket til 3 par daglig på grund af brændselssituationen under og efter 1. verdenskrig.

I 1921 fik man 4 togpar igen, i 1927 fem og i 1928 det sjette togpar, idet nogle af disse tog nu indledte en ny æra med benzin-motorvognene. I samme periode fik man trinbrætterne Margretelund, Hjarbæk, Nederhede, Nørdam, Grynderup og Boldrup. Dog blev Nederhede ret snart nedlagt igen.

Omkring 1930 var det ikke særlig lyse tider for de danske baner. De enkelte baners rentabilitet blev nøje undersøgt og i 1931 blev det overdraget til det særlige stykgodsudvalg ved et særligt udvalg at undersøge flere strækningers muligheder for at nedbringe driftsudgifterne og Himmerlandsbanerne gik ikke ram forbi. I disse egne var den oplomstrende biltrafik blevet en stor konkurrent til disse baners trafik. Man opgjorde i driftsåret 1930/31 disse baners underskud til ikke mindre end 740.000 kr. I 1932/33 fik rigsdagen forelagt et lovforslag om nedlægning af 141 km bane, men Himmerlandsbanerne var ikke med i dette lovforslag, idet forenklinger af driften, enklere stationsbetjening m.v. bevirkede, at man ville

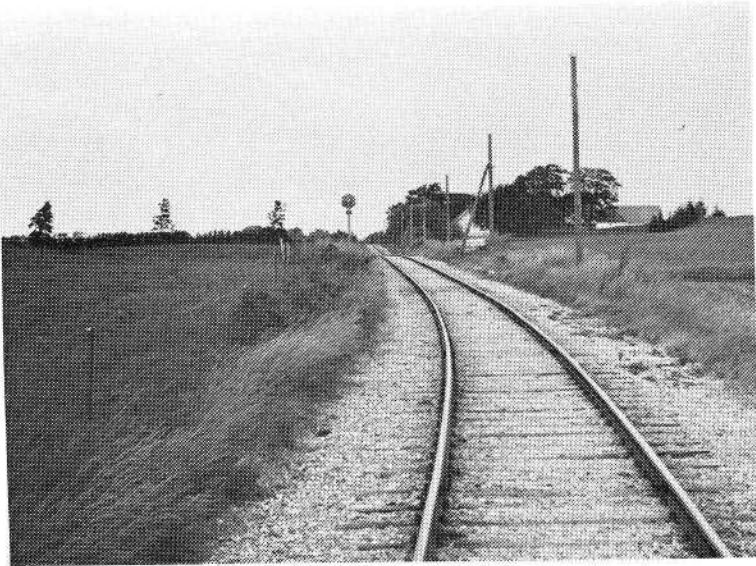
se tiden lidt an. Men da der var gået 2 år viste det sig, at disse baner stadig gav et driftsunderskud på 500.000 kr. - uden forrentning og afskrivning. Hertil kom en yderst betænkelig ting, der meget nemt kunne blive tungen på vægtskålen, nemlig en fornyelse af det dengang 40 år gamle spor. Fornyelsen var yderst nødvendig og man anslog, at en fornyelse af sporet alene ville koste 2,1 mill. kr.

I januar 1935 foreslog den daværende trafikminister at købe Viborg-Ålestrupbanen og nedlægge den sammen med Hobro-Viborgbanen. Det blev samtidig oplyst, at ikke mindre end 35 rutebillinier gennemkrydsede området. Et folketingsudvalg blev nedsat, og dette blev enig med ministeren om at udsætte dødsdommen et år. Det kan måske overraske, at man ikke med det samme lukkede banerne, det plejede man jo ellers at gøre uden alt for mange skrupler, men også dengang mente man, at en ny lov om forholdet mellem baner og biler ville hjælpe banerne deroppe. Samtidig ønskede man tilsagn fra befolkningen, endda bindende, hvordan man så ellers ville klare det, om at de i langt højere grad end tilfældet var, ville bruge banerne til godsbefordring. For hvis ikke o.s.v. --- så ville man optage realitetsforhandlinger om at lukke banerne for stedse.

Men banerne reddede livet endnu en gang. Selvom man i 1936 lukkede Midtsjællandske bane og Røde Kro-Bredebro banen, ville man afvente vej- og rutebilkommissionens betænkning. Men truslen om at lukke banerne må åbenbart også have virket på befolkningen deroppe, for der var indtrådt en forbedring i befordrings-



En anden opfattelse af foto-stoppet på Løgstrup (se også side 69)



Fra strækningen

mængden. Men - hvis man skulle fortsætte driften, måtte der gøres noget ved sporet, og så gav man en bevilling på 60.000 kr. til sporforstærkning.

I sommeren 1941 afgav trafikkommissionen endelig en betænkning, men krigen var kommet, og med den indskrænkningerne i bilkørslen. Igen blev banen reddet! Trods udbedringer af sporet bevirkede sliddet og ikke mindst de strenge vintre i begyndelsen af krigen, at sporet var dårligt. Der opstod mange skinnebrud og af den grund blev toghastigheden sat ned fra 45 til 30 km/h. Trods krigen overvejede man at indstille persontrafikken, der var ca. 30 rejsende pr. dag, men også dette blev udskudt.

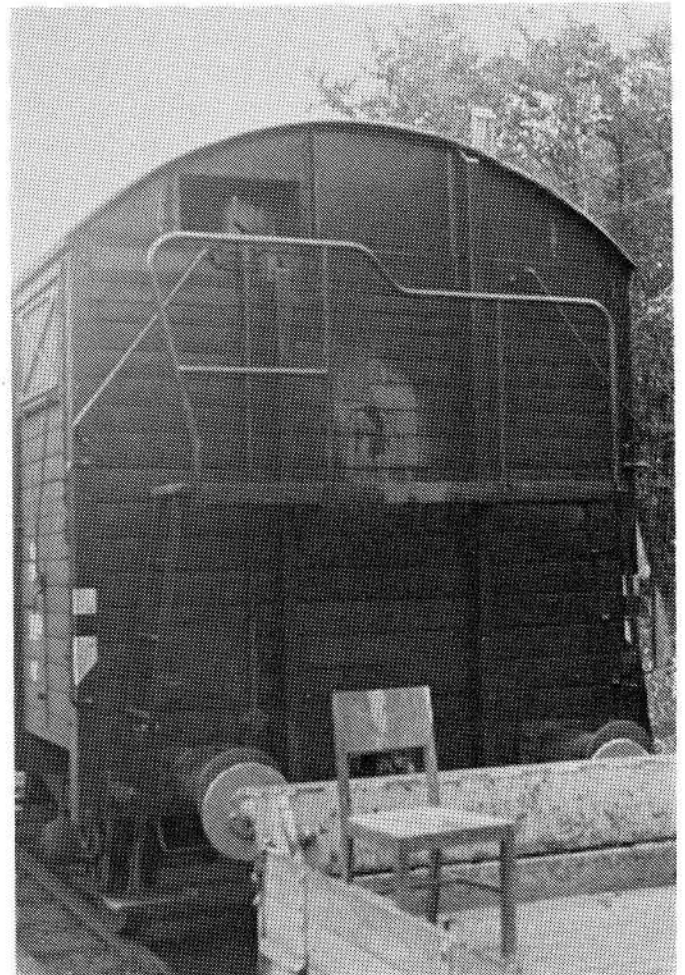
Efter krigen kom bilerne jo igang igen, og i takt hermed faldt også passagertallet støt. Den 1. april 1959 fremsatte daværende trafikminister Lindberg i folketinget forslag om at staten skulle erhverve banen fra Viborg til Ålestrup og derefter nedlægge persontrafikken. Trafikministeren fremførte at banen for øjeblikket gav et underskud på 21.000 kr. pr. kilometer bane, for hele strækningen ville det sige et årligt underskud på 780.000 kr. Det var det dobbelte af underskuddet på de øvrige DSB-strækninger. Ved forslaget fremsættelse gav trafikministeren tillige den oplysning, at nedlæggelsen af persontrafikken på strækningen ville medføre betydelige besparelser for banen fra Hobro over Ålestrup til Løgstør. Årsagen var, at man så ikke længere var bundet af togtilslutningen i Ålestrup, og samtidig kunne man så reducere den trækraft, der skulle være til rådighed for banen Hobro-Løgstør, og det var

navnlig her, mente man, at de meget store besparelser kunne opnås. Det var faktisk dette problem, der også spøjte, da man i 1880'erne fremkom med planerne om Himmerlandsbanerne.

Forslaget blev vedtaget og ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 31. maj 1959 var Viborg-Ålestrupbanen degraderet til godsbane. Den sidste dag banen fungerede som almindelig jernbane, kunne de rejsende pludselig finde banen og beklage, at den blev nedlagt. MO 561 kørte det sidste ordinære tog fra Ålestrup til Viborg. Blandt de rejsende var flere som havde været med på den første tur, da banen åbnede.

Det allersidste tog - trukket af en D-maskine, ankom til Viborg en time senere. Det var et særtog, som var sat ind i anledning af et gymnastikstævne i Hindsholm.

Tilbage var der nu kun Hobro-Løgstør banen. Ligesom på Viborg-Ålestrup havde man på førstnævnte strækning fået sat kørehastigheden op til 75 km/h og man forbedrede nu køreplanen for at trække flere kunder til. Men lige meget



Den tørre plet efter vor cheffotograf

hjalp det, trafikken var for ringe. I december 1959 kunne man i aviserne læse, at sparekniven lyner over 14 jyske og fynske statsbanestrækninger, og heriblandt var også Hobro-Løgstør banen. Den 22. maj 1966 blev persontrafikken da også standset her. Strækningen Hobro-Ålestrup blev nedlagt og godsbane blev oprettet fra Ålestrup til Løgstør.

Men banerne var ikke helt glemt. I 1960 kan man finde et læserbrev i Viborg Stiftstidende, hvori det bl.a. hedder om Ålestrupbanen: "Det er nemlig ikke sandt, at det alene er egnens befolkning, der har svigtet banen, det er DSB selv, der har skylden. Når man kan komme ud for, at et tog holder ca. tre kvarter på Skals station, og når køreplanen iøvrigt synes baseret på at finde uheldige tidspunkter, og når DSB så tilmed er så ubehændig at gøre det dyrere at benytte sporene end landevejen, så kan man da ikke komme uden om, at den der har svigtet, er DSB." Læseren foreslår endvidere, at man bør indsætte skinnebusser på strækningen.

I Ålborg Amtstidende fra juni 1968 kan man om Hobro-Løgstør banen erfare, at DSB vil sende deres rutebilchef til et møde med udvalget for trafikforholdene i Vesthimmerland. Baggrunden er ikke helt uinteressant. En direktør fra Trend lod indføre en klage i Løgstør jernbanestations protokol - iøvrigt den sjette igennem årene - over DSBs afklædning af Himmerlandsbanen. Direktøren fik straks et svar fra DSB hvoraf det fremgår, at DSBs general-

direktorat ikke vil sælge de store stationsbygninger i Løgstør, Års og Ålestrup, men de øvrige stationer på strækningen, der ikke har fast betjening, vil blive afhændet. Denne afklædning som direktøren her nævner, er heller ikke et helt ukendt begreb på andre nedlagte baner i dag.

Noter om banerne: Sporet lagt i grusbalklast. Uindhegnet. Akseltryk 14-16 t. Mindste kurveradius 380 m. Man kan finde skinner fra 22,5 til 45 kg/m og med længder fra 9-15 m.

Års havde en overgang to stationer. Privatbanen Års-Nibe-Svenstrup (åbnet 16. juli 1899 og udvidet til Hvalpsund 2. juli 1910 med påfølgende navneændring til Ålborg-Hvalpsund Jernbane) og færgefart Hvalpsund-Sundsøre i 1928, banen nedlagt 31. marts 1969) havde oprindeligt sin egen banegård, som stadig eksisterer som privatbolig; den var forbundet med statsbanernes banegård med et stikspor. Senere fik privatbanen station fælles med DSB (det skete i 1910).

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Hvordan ser der så ud i dag på Viborg-Ålestrup-Løgstør banen? Tidlig morgen på Viborg station. Vi har været oppe før en vis mand har fået støvler på - selvom et par af deltagerne lader som om de er stået op til normal tid.

Uden for remisen holder troljnr. 14 som skal benyttes til turen. Bortset fra, at sidedø-

Løgstør station, bemærk perronbenyttelsen



rene er låst, og at vi ingen nøgler har, går alt planmæssigt. Troljen vendes på drejeskiven og en lukket godsvogn hentes, vejret ser nemlig lidt tvivlsomt ud. Godsvognen kan nu ikke umiddelbart hentes, havde vi bare sådan taget den, havde et par postfolk med samt deres sække fået en ufrivillig tur. Men omsider er alt klart.

Vi melder vores afgang til stationen og så ruller vi nordpå. Selvom det "bare" er en godsbane, er der nu ikke så få ting at passe på under kørslen. En utrolig mængde ubevogtede overskæringer er der, og folk regner jo ikke med kørsel på banen. Adskillige blinklys skal sættes i funktion, selvom mange trods alt er automatiske.

Kønt er der. Gyvelen lyser gult hele vejen, den står netop nu i fuld blomst. Alt virker frisk og uberørt, vi er jo mange steder ret langt fra hvor folk normalt færdes. Det kan også mærkes på dyrene, vi møder både ræv, hare og egern samt fuglevildt som fasaner og agerhøns. Sporet er forbavsende godt, men det bruges jo heller ikke ret meget mere. Nogle steder synes banen at være blevet til gangsti, men aftryk i gruset viser at også cykler og knallerter bruger banen som genvej flere steder.

Stationerne er et helt kapitel for sig. Perronerne er blevet til legeplads for de nye ejeres børn, hvad sandkasser og legetøj, der flyder ud over det hele viser. Flere steder hænger der tøj til tørre, det blafrer lystigt i vinden i alle regnbuens farver. Bilen er der også blevet parkeringsplads til på perronen og et par steder har man brudt asfalten op og anlagt haver med blomster og grønt. Men det er nu ikke alle steder, at der ser lige velholdt ud. Næsten alle steder er sidesporet tomt, men omhyggeligt aflåst - det er tilsyneladende ikke for de små stationers skyld, at godstoget kører sin daglige dobbelttur.

Mellem stationerne ser man næsten ikke mennesker, men at de er der, viser wirer der er spændt tværs over sporet for at lede kreaturerne den rette vej til græsning. Ved byerne er der selvfølgelig lidt mere liv - nogle steder - og med stor opmærksomhed iagttages "toget". Man er virkelig målløs over at nogen færdes på banen, og man kan se, at der spekuleres dybt og inderligt over, hvad det dog er for nogen, som kører der. Når vi nu er ved stationerne, må det vel også nævnes, at det er nogle højst ejendommelige indkørselsforhold, man et par steder møder, f.eks. i Ålestrup. Man snor sig

ind på stationen i de mærkværdigste kurver.

Landskabet er selvfølgelig mange steder meget smukt, men jeg må med skam melde, at det de fleste steder mindede mig om landskabet i Nordsjælland, bortset fra, at der heroppe i Himmerland færdes betydelig færre mennesker, hvad der ikke gør charmen mindre. Men hvor er der dejligt ved Hjarbæk fjord. Først rutscheturen ned fra Løgstrup station til fjorden, hvor et ophold på broen over Skals å virkelig er en naturoplevelse. Og så turen opad mod Skals, hvor man mange steder har et dejligt perspektiv ud over fjorden. Sådan kunne man fremhæve flere dejlige steder på ruten.

Og så når man efterhånden turens sidste station, Løgstør, og det begynder at regne. Så er man alligevel glad for skrumlet af en lukket godsvogn, der er luntet med hele vejen. Men helhedsindtrykket er alligevel forstemmende. Det kan ikke undgås at banen virker død. Det liv, der skal kendetegne et stykke rigtigt jernbane mangler. Ingen ventende rejsende på stationerne, ingen krydsende eller overhalende tog. Man ser kun godsvogne i Ålestrup, Års og Løgstør - selv et nyanlagt sidespor er tomt. Det er ligesom forfaldet langsomt sniger sig ind alt for mange steder. De små hytter langs banen f.eks. er lige ved at opgive ånden både af mangel på vedligeholdelse og hærværk kombineret med en ærværdig alder. Alligevel er man som jernbaneinteresseret glad for at der trods alt er godsbane endnu, og man har jo lov til at håbe på, at banen igen kan blive åbnet for almindelig trafik, ihvertfald er sporlegemet og sporet godt nok til flere års stærk trafik, hvis folk så bare ville bruge banen.

Så er vi i Viborg igen. Vi melder vor ankomst og nr. 14 sættes på plads. Vi er alle trætte - mere eller mindre. Sådan en 10-11 timers tur på 160 km tærer på kræfterne, men også de mange indtryk skal have tid til at bundfælde sig.

Baner er nu dejlige. Først opleves de in natura, men når det er vinter og mørkt, kan turene opleves igen og igen, når billeder og film findes frem - og det er jo ikke så galt.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

Erik V.P. kommenterer turen således:

I juni 1975 mødtes en fredag eftermiddag ved 16-tiden en lille flok rejseklædte, forvent-

ningsfulde store "drengene", der nu skulle ud på en lille rejse for at se på "futtog". Det var SIGNALPOSTENS redaktionskomite.

Udflugtens mål var en tur med en af signaltjenestens troljer på strækningen Viborg-Ålestrup-Løgstør. Turen gik via Kalundborg-Århus ruten og vel ankommen dertil blev vi bænket omkring et af restaurantens borde. Efter en udmærket middag, hvorunder nogle af de mest søstærke gjorde deres bedste for at fragte et par af de mindre søstærke enhver madlyst, havde vi fået lov til at bese skibet, M/F Anne Marie. Med stor gæstfrihed fik vi forevist hele skibet fra øverst til nederst. En mærkelig oplevelse synes jeg det er, at stå der ved maskinrummet og få at vide, at hvis man har noget at sige hinanden, så skal det være nu inden man kommer helt ind i maskinrummet, for derinde er al samtale umulig. Og når man så kommer derind, viser det sig, at det passer s'gu.

Ligeledes synes jeg, at det er med en egen følelse, at stå og se på disse store stykker "jern", skrueakslen, og så tænke på, at selv om man eventuelt får en finger i klemme, taber en oliekanne ned på den el.lign., så kører den blot videre som om intet var hændt. Store lokaler, små rum, alt blev forevist, også kabys og stirrids, hvor bl.a. de bøffer fabrike-redes, som jeg netop havde fået serveret af.

Vi nåede efterhånden broen, hvor vi med stor velvilje fra besætningen fik lov at være helt til færgen var i havn. For at få lidt mere ud af turen, havde jeg slæbt en kassettebåndoptager med, og meningen var, at jeg i bedste "Ole Kühnel-stil" skulle fortælle den alt, hvad jeg så og hørte. Teknisk så det sikkert ud - med optager, mikrofon og ledninger og hvad ved jeg, men se om jeg fik fortalt en lyd. Til gengæld ser Århus godt ud, set fra broen, i den nedgående sols sidste stråler.

Huh, hej, vilde dyr - ned til det ventende tog til Århus H. Selv om jeg ikke er medlem af hverken MØ-vognsklubben el. lign., savnede jeg at turen ikke blev udført af MK-FK, som da jeg sidst kørte turen.

Fra Århus H mod Langå med IC-tog. At de er blevet en succes fik vi et synligt bevis på, i hvert fald synes soldaterne at sætte pris på dem. I næsten hele toget: to soldater pr. kupe, vandret liggende med skoene oppe på sæderne, lyset slukket og gardinerne trukket for. At de øvrige - betalende - rejsende så måtte klumpe sig sammen som sild i tønder, eller stå i side-

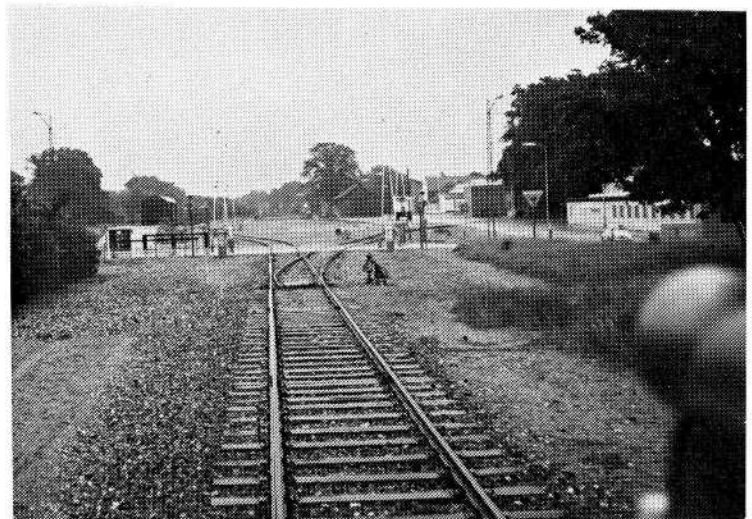
gangen, det blev jo deres sag. Heldigvis togskifte i Langå. Denegang var det en midtgangsvogn, godt besat, men med en ganske anden stemning - næsten hyggelig.

Viborg ved nat. Gåtur til hotellet, og videre derfra til annexet i den anden ende af byen.

Næste morgen fandt vi vor trolje og den godsvogn, der skulle være vort sikkerhedsnet i tilfælde af regnvejr. For alle tilfældes skyld skulle turen foregå med troljens lad forrest på turen til Løgstør. Et besynderligt syn må det have været for andre, ikke jernbaneentusiaster, at se det optog. En "bagvendt" trolje med en dobbelt så stor lukket godsvogn på slæb og på troljens lad tronede 4 civilister, hver på sin spisestuestol, medens de så meget tekniske ud, og behængt med fotografiapparater som kun jernbaneentusiaster kan være det.

Også denne tur skulle foreviges på kasettebånd, men med samme triste resultat som dagen før. Hvor er det - efter min mening - irriterende at høre sin egen stemme forklare de, synes man, mest almindelige ting, og hvad tænker de andre ikke? Et held, at man ikke er ansat i Danmarks Radio, og dog, så havde det måske gået bedre, men så var man vel ikke kommet med på denne tur.

Udsigten fra troljens lad, ca. 80 km i fri luft, var dog en oplevelse. Når man er vant til at se sjællandske hovedstrækninger, flade som pandekager så langt øjet rækker, så var dette et ganske afvekslende syn. Hjemme forsøger man at få sin KB-modelbane så "pæn" som mulig, jævne stigninger og et pænt spor, og så



Indkørslen til Ålestrup

ser man her et spor, som man føler, at hvis man lavede det i model, ville folk tænke "åh, herre gud, kan han ikke bedre". Men hvor så det dejligt primitivt ud - i vor tidsalder. Et sørgeligt syn var det dog at se de "store" stationer, Ålestrup og Års, hvor der stort set ikke var andet tilbage end et gennemgående "hovedspor" endda forlagt efter de nuværende forhold.

Vel ankommet til Løgstør stod den på mad igen, en herlig ting efter 80 km på en troljes åbne lad, og så pr. jernbane lige til døren. Med DSB fra dør til dør! Under middagen kunne vi fra restaurantens vinduer se forholdsvis store skibe passere umiddelbart op ad Løgstørs havnekaj, et mærkeligt syn, når der var flere kilometer vandflade bagved, dog så lavvandet, at vel kun robåde ikke går på grund.

Da turen til Løgstør var foregået i orkanagtig modvind, havde vi glædet os (de, der sad i det fri) til hjemturen i medvind. Nu manglede der blot, at det blev regnvejr, så det blev det. Hjem til Viborg kom vi dog, men det er der vel andre, der har beskrevet.

Viborg er vist ikke det mest festlige man kan opleve en grå og trist lørdagften, og selv var vi også godt trætte. Derfor gik nogle straks til køjs, nogle gik en tur ud for at se Viborgs "natteliv", medens jeg valgte mellemtingen, gik en tur og derefter til køjs.

Næste morgen delte vi os i to hold - hovedparten, der blev i Viborg og så på stationen og hvad ved jeg, medens Ib V. Andersen og jeg tog toget til Skive og bus derfra til Sundsøre for at bese Hvalpsund-Sundsøreoverfarten.

Skønt vejr og en fin tur fik vi ud af det. Som sædvanlig fik man en fin behandling af personalet (på færgen) når man henvender sig pænt og de kan mærke, at det er af interesse og ikke nysgerrighed. De andre ved ikke, hvad de gik glip af. På tilbageturen med MO-vogn fik jeg lov at optage "støjen" i den ellers aflåsedede MO-vogn, og fik at se hvor svært det er at tie stille, selv om man ved, at man skal. Midt i en ellers udmærket optagelse af MO-erens "sporvognslyd" lyder togførerens sikkert velmente råd "Tag og gå ud i maskinrummet, der er meget mere støj".

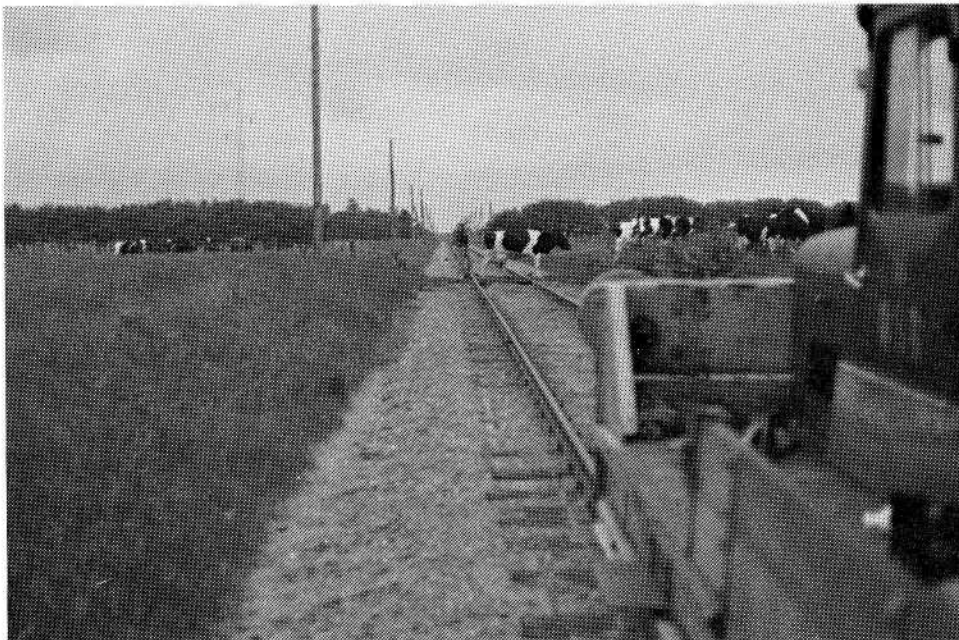
Efter samling med de andre og middag i Viborg gik turen tilbage til København. På færgen Århus-Kalundborg blev vi igen modtaget med ligeså stor velvilje som på udturen, men som DSB-mand var det en glæde at se, at en skolelærer, der spurgte om hans klasse måtte komme op for at se "broen" blev lige så godt modtaget, og alle mand var travlt beskæftiget med at vise klassens elever, hvad der foregik, og hvordan.

De opførte sig til gengæld også pænt, det skal siges til deres ros.

Alt får jo en ende, også denne tur, der sluttede stående i sidegangen fra Kalundborg til København. Dog bør man vel være glad for, at der ikke var siddeplads.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Turens tilrettelægger, troljefører, cicerone og meget andet, Ole Faurhøj, skriver:



De i teksten meget omtalte køer.

Ved de engelske baner har man den pud-sighed, at bomme, eller rettere, led (gates) når der ikke er tog på vej, er svinget ind over banen, så de "spærrer" for togtrafikken. Her-hjemme bruger vi som bekendt, at løfte bomme i vejret, eller hvis det er en privat overkørsel med led, at disse altid er lukket og svinges væk fra banen, når den skal passeres.

SIGNALPOSTENS redaktion har sidste som-mer været ude for engelske tilstande, da man foretog en udflugt ad Himmerlandsbanerne, el-ler rettere, resterne = godsbanen Viborg-Års-Løgstør. Denne godsbane befares kun af tog mandag-fredag, hvilket beboerne langs banen selvfølgelig har fundet ud af, og da flere af dis-se har marker på begge sider af banen drager de fordel af den manglende toggang lørdag-søn-dag, når de skal have deres kreaturer ud og hjem. De anbringer simpelthen elektrisk hegn ved overgangene over banen, så kan kreaturer-ne ovenikøbet selv finde hjem.

Første gang redaktionens "tog" passerede en sådan spærring var umiddelbart før Kølsen B&S (forlængst nedlagt og med kun svage spor i terrænet) i Skals å dalen, hvor det går godt ned ad bakke - 12,5 promille. Først ca. 20 m før overgangen fik det redaktionsmedlem, der sad forrest i "toget" øje på nogle små stykker papir, der hang over banen, men selv om bremsning øjeblikkeligt blev iværksat, holdt vi først ca. 100 m efter at have sprængt snoren (så man følte, at man havde indviet banen påny). Det arme redaktionsmedlem sad som forstenet

da overgangen passeredes, men til alt held sad det elektriske hegn så langt nede, at det var "toget"s puffere, der sprængte det, - havde det hængt blot 0,5 m højere oppe var han blevet halshugget, og redaktøren måtte have trøstet sig med, at færgeartiklerne trods alt var fær-dige.

På tilbagevejen kunne vi se, at gårdman-den var ved at udbedre skaden, men vi fik ikke talt med ham, idet han gemte sig mens vi kørte forbi. Vi passerede vel ialt en 4 stk. overgan-ge, der var "sikret" på den måde, de blev alle "indviet" som den første, undtagen én, som vi fik øje på på lang afstand, idet der netop var en større kobbel kreaturer på vej over banen. En ung gårdejske med en baby på armen kom til og fik gennet kreaturerne over, men tog det ellers roligt, "hvem skulle tro, at der var no-gen, der var så tossede at køre om søndagen - frivilligt", der fik vi den.

Om turen kan jeg ellers fortælle: Det var SP-redaktionens anden tur (turen i 1974 gik på Slagelse-Dalmose-Skælskør) i bestræbelserne for at køre samtlige godsbaner igennem (én pr. år) og foregik lørdag den 14. juni 1975. Den samlede redaktion afgik fra København om fre-dagen (sammen med alle soldaterne), så det knob lidt med pladsen, særlig fra Århus til Langå, men det blev der dispenseret fra om lør-dagen, da var der god plads i "godstoget", der bestod af trolje nr. 14 (en af de ældre med lil-le førerhus) og en Gs-vogn, som vi lånte af Vi-borg station, efter at postvæsnet havde tømt

Toget indrangeres til Skals station.



den for pakker. Af hensyn til "nummermænd" blandt læserne kan det oplyses, at vognen havde nr. 01 86 120 1 822-8. Godsvognen blev udelukkende taget med for at de af redaktionskomiteen, der ikke kunne få plads i troljens førerhus kunne gå i tørvejr, hvis det begyndte at regne.

I førerrummet befandt sig: redaktøren (selvfølgelig) og føreren (undertegnede). For at have en strækningskendt med, havde vi inviteret fhv. trafikinspektør G.A. Wienecke med som gæst. Han blev bl.a. placeret som bremseser, da det gik ned mod Løgstør, men da troljens horn dårligt kunne høres igennem motorlarmen (bremsen på Gs-eren var modsat køreretningen) bremsede Wienecke når der skulle køres - og omvendt.

Da der ikke mere findes drejeskive i Løgstør, måtte troljen køre baglæns mod Løgstør, herved fik deltagerne godt nok udmærkede udsigtspladser foran på ladet (dog med fare for halshugning), men føreren fik hold i nakken!

På hjemturen gik det bedre, og da Gs-eren var vendt rigtigt, fik "den gamle fotograf" den gode ide at sætte sig op på bremseplatformen for at få nogle gode billeder. Dette resulterede (selvsagt) i den eneste regnbyge, vi fik på hele turen - og nul billeder.

Da han gik i tørvejr ved næste stop, holdt det op med at regne, men hans "aftryk" (det eneste tørre sted på vognen) blev siddende. Til bevogtning af de ubevogtede overkørsler der findes, blev SPs sporplanekspert og motorvognekspert udkommanderet. Den sidstnævnte var vist lidt skuffet over trækraften, han fotograferede nemlig kun køer og heste på hele turen.

I Løgstør kørtes der så langt ned i havnen man kunne, men sporet endte pludseligt i gaden, så man måtte gå det sidste stykke til hotellet for at få noget at spise.

Med de ovenfor nævnte oplevelser (og nogle flere andre, som da f.eks. troljen løb tør for benzin lige før en overkørsel, og da redaktøren måtte trave en halv mil for at sætte et overkørselsanlæg i gang) var det en fin udflugt.

Om søndagen besøgte redaktionen Viborg station og prøvede at se, hvor langt man gad gå ud ad Herning-sporret (ikke ret langt), og tog så hjem igen via Århus-Kalundborg, hvor man undervejs gennemgik færgeren.

Ole Buskgaard sendte mig: Nogle betragtninger vedr. redaktionens årlige skovtur.

Hvis man skal vurdere udbyttet af en tur som den til Løgstør, må man skelne mellem de forskellige interesseområder, hvor man kan have udbytte.

Eftersom det var en udflugt for redaktionen, er det vel rimeligt først at betragte det udbytte, turen gav i relation til artikler o.l. i bladet. På dette område var dette års tur kun af mindre værdi for mig, da hovedparten af stationerne på Himmerlandsbanerne var afpillede til ukendelighed. I så henseende var turen sidste år bedre. Imidlertid samler jeg (i al stilfærdighed) på eksempler på kluntede eller besynderlige sporforløb på virkelige baner, idet jeg på et eller andet tidspunkt agter at lave en billedserie herom til bladet, og med henblik herpå gav turen et vist udbytte.

Hvis man i stedet ser på udbyttet i forhold til ens mere almene jernbaneinteresse, må man naturligvis erkende, at det mindst talt særprægede "tog", vi kørte med, giver usædvanligt gode muligheder for at studere baneliniens samspil med landskabet, men til gengæld får man ikke megen fornemmelse af at være på en jernbanerejse. En anden ting, som i alt fald jeg havde stort udbytte af, var færgeturene. Jeg har aldrig før været rundt i det allerhelligste på en færge, og samtidig havde jeg også på anden måde betydelig interesse i opholdet i færrens styrehus, idet jeg ved nogle lejligheder har beskæftiget mig med sikkerhedsproblemer for søtrafikken.

Hvis man ser turen som en turistudflugt, var den også glimrende. Vejret var selvfølgelig ikke helt gunstigt, men til gengæld var årstiden nok den bedste, man kunne vælge, idet blomsterne langs banen blomstrede, medens der endnu ikke var risiko for afsvedne marker. Troljekørsel er ingen dårlig måde at se et landskab på, for fra ladet har man nogenlunde samme udsyn som fra en cykel, dog med den forskel, at banen ikke på samme måde som en vej tiltrækker randbebyggelse.

Endelig er der naturligvis det rent selvkæbelige udbytte af turen. Hvis vi i forvejen havde vidst, at vi ville få rådighed over et køkken, kunne dette udbytte måske endda have været forøget, skønt det stramme program lørdag ikke levnedede megen tid til "hjemlig hygge".



Fra Alkjær fik jeg følgende tankevækkende indlæg:

Jeg glædede mig faktisk som et barn sidste sommer, da vi skulle til Himmerland og køre med det luftige køretøj "ud i det blå", d.v.s. på en bane, hvor jeg aldrig før havde været, selv om den gik gennem egne, som jeg syntes at kende fra min fars fortællinger fra sin barndom omkring Nørager/Simested for ikke at tale om Johs. V. Jensens Himmerlandshistorier, der fascinerede mig meget i mine unge dage.

Jeg tog kun få billeder på turen - foretrak altså at opleve den direkte som en let grotesk og meget afvekslende happening, der kunne frembringe allehånde blandede følelser, men som jeg nu er glad for at have oplevet, selv om jeg mødte pinligt uforberedt og ikke kunne gøre rede for den stedlige geografi i detaljer, endsige for stationernes nøjagtige rækkefølge.

Jeg tog ikke med for at se interessant, rullende materiel, det vidste jeg, der ikke var noget af deroppe, selv om min far i min barndom fortalte om, at der kørte mærkværdigheder som J-maskiner deroppe (de viste sig aldrig i Holte). Næh, oplevelsen bestod først og fremmest i fryden ved at køre igennem det afvekslende landskab uden at være indkapslet i bilens beskyttende blik, der straks giver en vis afstand til den omgivende natur. På troljen kunne man opleve landskabet med cyklistens nærkontakt og dertil opleve den fascinerende jernbanefornemmelse af fart og himmelflugt, selv ved meget moderate hastigheder, blot man sidder tilstrækkelig tæt på de hårde (bevingede?) stålhjul, der hamrer i skinnestødene og vinden suser én om ørerne og får håret til at blafre (ikke mit, men stolen blæste omkuld!). Jeg mindedes på et tidspunkt af vor stormfulde tilbage tur pludselig den helt vidunderlige skildring, som en af deltagerne i åbningen af Liverpool-Manchester banen gav af den for ham helt overvældende køretur: "...toget stormer af sted med en hastighed af 35 á 40 miles i timen. Jeg sad uden på den første vogn, så at sige over maskinen (læs: på GS-vognens bremseplatform) Den hele situation var overvældende, ja jeg havde nær sagt skrækindgydende. Skønt det var fuldstændig vindstille den dag (forget it!), slog der dog en orkan imod os, med sådan en fart skød vi af sted gennem luften. Men alt var nøje afmålt, og der var i maskinens præcision noget, som holdt følelsen tilbage, inden den nåede til

frygten og lod sikkerheden træde stærkere frem end faren. Tordenen fra Vesuvs og Ætnas udbrud, naturens konvulsioner under et uvejr overvælder ved deres storhed, men trykker menneskets stolthed dybt ned, medens de scener, vi her ser for os, og som ikke lader sig værdigt beskrive i deres fulde magt, vækker en ophøjet selvfølelse og en beundring for menneskets åndskraft, stærkere og mere levende end alle digteres, maleres og filosofers værker".

Mon det var sådan, Gregersen og Wienecke oplevede det inde i godsvognens øredøvende halvmørke! "Naturens konvulsioner" viste sig i øvrigt bl.a. ved den tørre plet på GS-gavlen, som EVP efterlod sig, da han efter en tid at have opholdt sig der i regn og rusk, fortrak til det lidt mildere klima på trolje-ladet. Selv om det åbne, ja næsten øde landskab ofte var det fremherskende, kunne man nu og da på sin piedestal (bremseplatformen) blive ubehageligt overrasket af en og anden løvrig gren, der kom



Så skete det alligevel. Akut benzinmangel kort før Skringstrup - og vi skulle først finde påfyldningsstudsens!

fejende hen over taget og gav et eftertrykkeligt "piskesmæld" over nakken, når man ellers lige var hensunken i nostalgiske drømme om sin ungdoms jernbaneoplevelser, hvadenten de stammede fra bagperronen af en grøn vogn i Hareskovens dyb eller fra platformen af en tipvogn i vor lokale mose, hvor der under krigen gravedes tørv, og tørvemassen med tipvogné slæbtes op på et højdedrag, hvor soltørringen foregik. Der var sgu ræs på, når vi om aftenen kørte alle tipvognene ned ad bakken, men vi slap da levende fra det allesammen.

Jeg tror nok, at vort trolje-tog ofte kørte adskilligt stærkere end de gamle J-maskinetog i 1920- og 1930erne, men man var ikke så forventede dengang. Min far fortalte sommetider om den begejstring de gamle påegnen lagde for dagen, når de mindedes banens åbning, som havde det drejet sig om den første pacificbane i USA, dog med visse modifikationer m.h.t. rødhuder, imponerende broer etc., jfr. broen over Skals å, der ligesom ikke rigtigt ville tage vejret fra én!

Men det er givet, at det for mange af egens folk var en stor oplevelse, da de første gang betroede deres liv til det frembrusende L-maskinetrukne tog og mange gange hurtigere end før kunne komme til storstaden, hvadenten den så hed Hobro, Ålestrup eller sågar Viborg, og det på entid, hvor der hverken fandtes radio eller fjernsyn, så det var mere spændende end nu at begive sig til byen. Når man så spurgte, om de havde været med toget i Hobro, indrømmede de ofte, at de godtnok havde "Wot i Hobrow", men de havde da selv "spændt for", d.v.s. kørt dertil med hest og vogn, for det var nu alligevel "wal dyr" at tage med toget. Det gjorde det dog muligt for min far at gå på realskolen i Ålestrup, og en blærerøv af en kommis i byen skulle absolut frottere sig op ad de fine og forlangte med demonstrativ høj røst: "en anden (II kl.) Wibår", han skulle ikke sidde i kupe med bonderakket! Der var også den landlige kone, der ville være helt sikker på at få den rette vare og henvendte sig ved billethullet: "A wil gjarn ha' en billet te Hobrow, hen å hjem agter å fram, tur å retur å tebag igjen".

Banen betød ikke blot, at folk og varer lettere og hurtigere og ikke mindst billigere end før kunne transporteres til og fra den store verden, det vilde og ubændige liv bredte sig samtidig ud fra banens knudepunkter. I vor familie mindes man med blandede følelser, at

der i Ålestrup åbnedes en ny lastens hule på stationen: Jernbanerestaureringen! Mange år efter kunne en af mine ikke 100% ædruelige slægtninge gå forbi stationen i Ålestrup og (stolt?) påvise "det vindue, jeg smed urmageren ud af". Måske var han medvirkende til, at man indførte billettvang, så kun folk med gyldig togbillet kunne få udskænket de våde varer på Ålestrup station. Men så købte man bare en enkelt til "Hwamme", det betød kun lidt, hvis man overhovedet havde råd til at lade sig beskænke derinde.

På trods af det noget tvivlsomme vejr var det en "skjøn" tur på troljen, og hvis man lukkede øjnene, kunne man give sig nostalgien i vold og bilde sig ind, at man stod på den åbne perron på et ME-trukket tog i slutningen af 20-erne, formentlig det eneste nybyggede materiel, man nogensinde oplevede derovre. Man kunne så forestille sig det endnu pulserende liv, ikke mindst i Års, hvor også Nibe-banens særprægede tog var med til at gøre billedet broget. Men åbnede man øjnene, var det tydeligt, at vi befor liget af en bane, der allerede for mange år siden har mistet sin eksistensberettigelse også som godsbane i den forstand, at det aldrig ville falde nogen ind nu at bygge en bane her, hvis den ikke havde været der i forvejen og når man ikke engang sørger for at udstyre den sådan, at togene kan passere overkørslerne uden at skulle rangeres over.

De store, øde stationsterrainer specielt i Ålestrup, Års og Løgstør, ja i Viborg med for resten, viste med al ønskelig tydelighed, at der her havde været udfoldet megen aktivitet i gamle dage. Nu var det tilbageværende kun nogle krampetrækninger hos en patient, der egentlig har været død længe.

Det må nødvendigvis afføde en vis tristesse hos én, der har lidt af ferroviale interesser gennem mange år og endnu kan huske tider, hvor banerne endnu udførte en betydelig del af landets transportarbejde, hvor der daglig foregik af- og pålæsning af gods på de fleste stationer og hvor slæberen rangerede hver dag, både morgen og aften her i Holte. Dengang var småbanerne med til at opbygge den by- og industristruktur, vi bygger videre på i dag, så det var ikke forgæves, at togene skramlede og tøffede gennem landet, selv om de nu har måttet overlade lokaltrafikken til bilerne.

Men endnu kan de dog give stof til Signalposten og andre skønne og velmagende sapro-

fytter, der i dag lever i symbiose med de smuldrende rester af et hedengangent transportmiddel.

o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o

Den sidste, der fulgte redaktørens opfordring til at "kradse noget ned", var Ib V. Andersen:

Selskabet samledes på Viborg station kl. 08.15, hvor man tog trolje 14 i besiddelse. Grundet de usikre vejrforhold blev det besluttet at medtage en lukket godsvogn, således at alle turdeltagerne kunne komme i læ, dersom det skulle være nødvendigt.

Den til formålet udsete lukkede godsvogn var under tømning af postvæsnet, idet den netop var ankommet med post fra København, og først da dette arbejde var tilendebragt, kunne samling af "toget" finde sted, hvorefter der kl. 08.58 blev givet afgang.

Kørslen ud ad linien foregik herefter uden særlige begivenheder - bortset fra passagen af en overskæring med automatiske bomme - hvorefter banens første station Løgstrup nåedes efter at passagen af Viborg-Skive landevej havde fundet sted under passende opmærksomhed fra vejtrafikanterne.

Fra Løgstrup var der afgang kl. 09.24, hvorefter der med god fart kørtes ned mod Hjarbæk fjord. Inden vi nåede så langt kolliderede vi med en ståltråd, der var udspændt ved en markvej; ståltråden var næsten usynlig fra toget, men mødet med den ikke helt ufarlig for de deltagere, der befandt sig forrest på trol-

jens lad. Den følgende "nødbremssning" blev en temmelig langstrakt affære, hvorefter der fortsattes efter at det var konstateret, at ingen af deltagerne var kommet noget til, at materiellet ingen skade havde lidt og at afspærringen for markvejen ikke lod sig retablere. Næste "rigtige" stop var banens passage over indskæringen af Hjarbæk fjord efter at en eftersøgning af Hjarbæk og Kjølsten trinbrætter havde vist sig resultatløs.

Turen fortsatte herefter under passende opmærksomhed fra diverse "indfødte" med Skals, afg. 10.14, besigtigelse af Skringstrup trb. og afg. Møldrup kl. 10.35, Hvam afg. kl. 10.58 og en lidt besværlig ankomst til Ålestrup, hvor stigningsforholdene gjorde kørslen vanskelig + diverse lyssignaler.

Den lemlæstede Ålestrup station besigtigedes, hvorefter der fortsattes kl. 11.14, Øster Bølle afg. kl. 11.35, Østrup afg. kl. 11.50 og Års afg. kl. 12.14. Års station var ligesom Ålestrup blevet meget forenklet. Den videre tur foretoges herefter af undertegnede fra godsvognens bremseplatform, hvorfra der var en glimrende udsigt - også til et nyanlagt sidespor til en større virksomhed (art erindres ikke). Hornum station besigtigedes ret grundigt, herfra var der afgang kl. 12.43, hvorefter Gatten station ifølge mine notater passeredes uden stop. Kl. 13.16 var der afgang fra Vindblæs st., hvorefter Løgstør nåedes kl. 13.43. Forholdene blev grundigt besigtiget og omringning af "motorvognen" blev foretaget, hvorefter "toget" under passende opmærksomhed blev

Til fods mod Herning, tv. tog fra Langå.





Særtoget i Hornum

rangeret ned på havnesporet, der siden redaktøren sidst havde været på stedet, var blevet lidt afkortet. Toget måtte derfor parkeres lidt væk fra hotellet, hvor middagen indtoges og hvor man kunne bringe orden i sit grej.

Kl. 15.44 var der afgang fra Løgstør og turen forløb indtil videre uden særlige begivenheder. Gatten station blev dog besigtiget, øvrige stationer passeredes uden stop. Følgende tider er noteret: Gatten afg. kl. 16.10, Års afg. kl. 16.50.

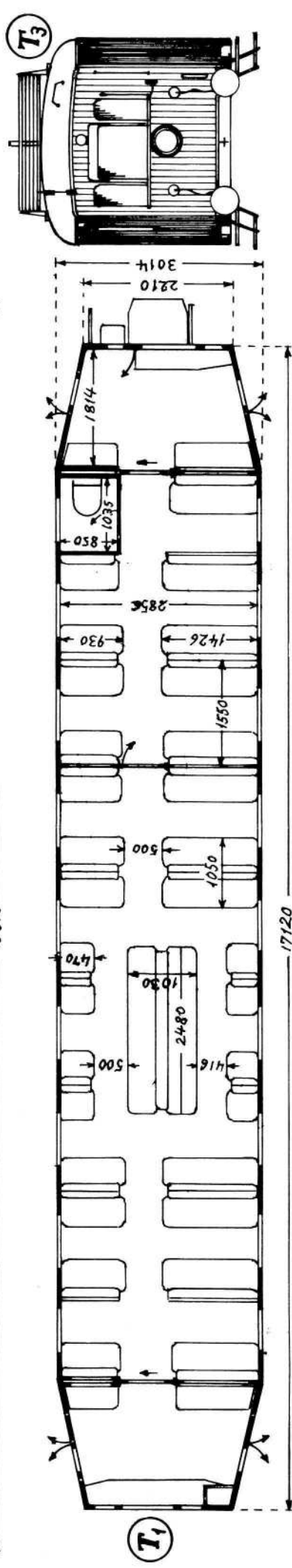
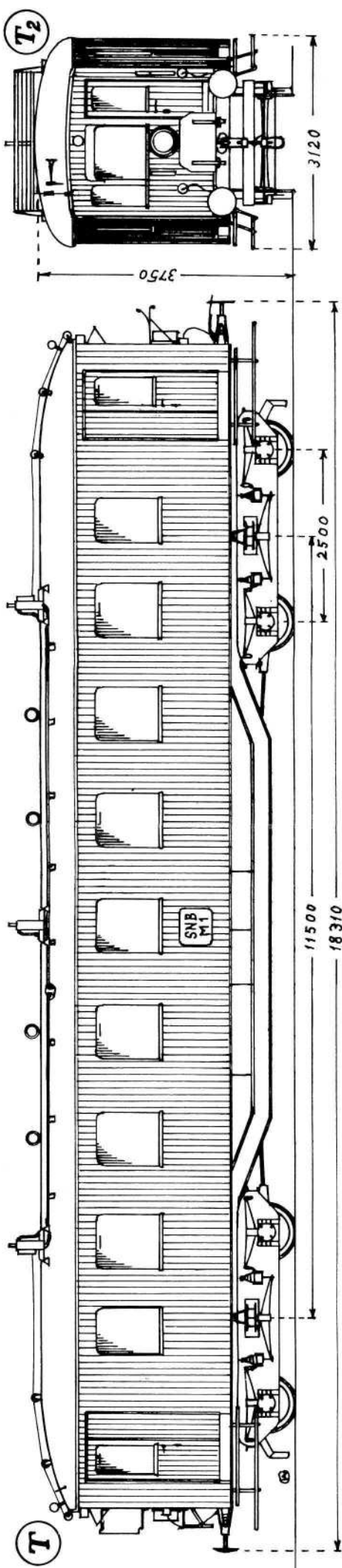
Under tiltagende forværring af vejret blev banens broer for Lerkenfeldt å og Ålestrup å fotograferet, hvorefter deltagerne bortset fra

troljens fører og redaktøren måtte tage ophold i godsvognen, der således kom til at tjene det tiltænkte formål.

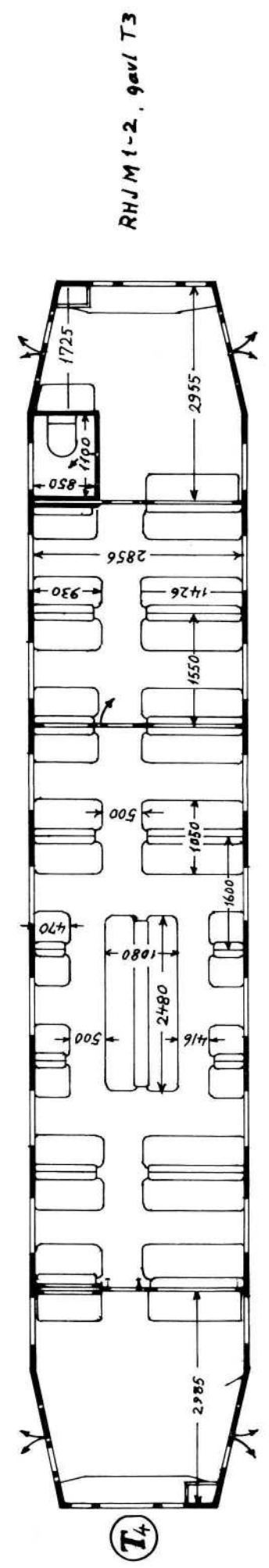
Vejret bedredes dog senere så meget, at det igen blev muligt at tage ophold på troljen, og turen fortsatte herefter dog afbrudt af dels akut benzinmangel foran lyssignal for stærkt befærdet landevej, vistnok lige nord for Hvam station, og dels 2 kollisioner med udspændte ståltråde for markveje. Endvidere måtte kørslen standses på grund af en flokk køer på sporet, positionerne for disse begivenheder haves ikke. Syd for Løgstrup station eftersøgte - vistnok på foranledning af Groth - et forlængst forsvun-

På broen på ANNE MARIE

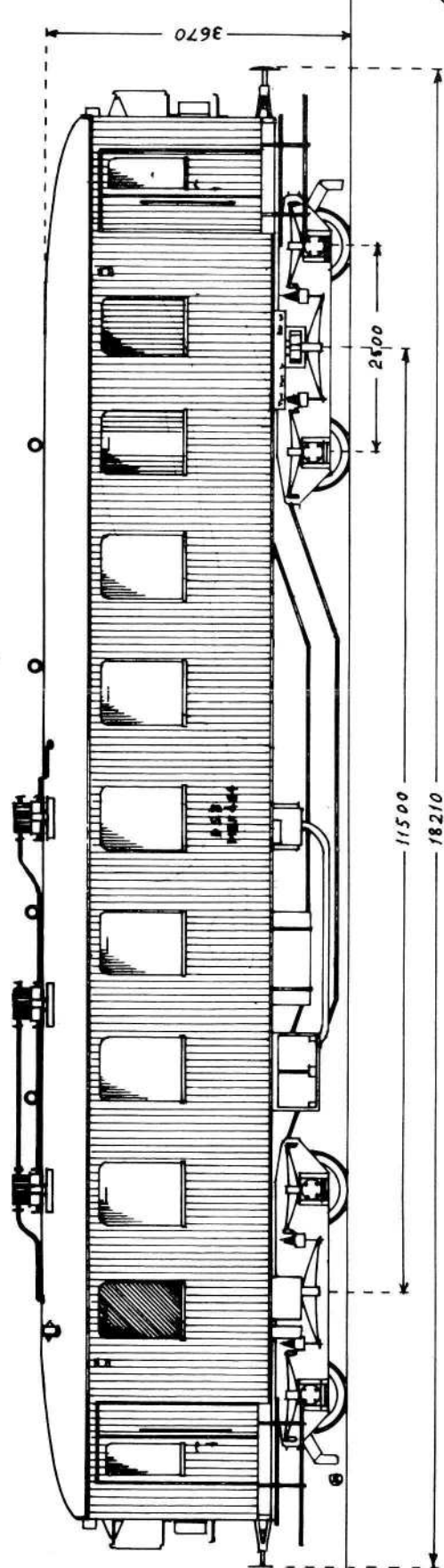
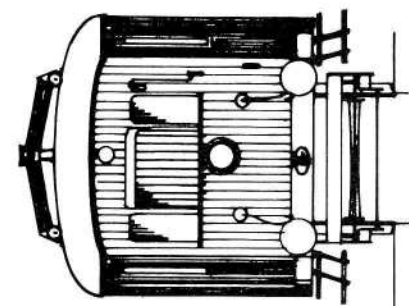
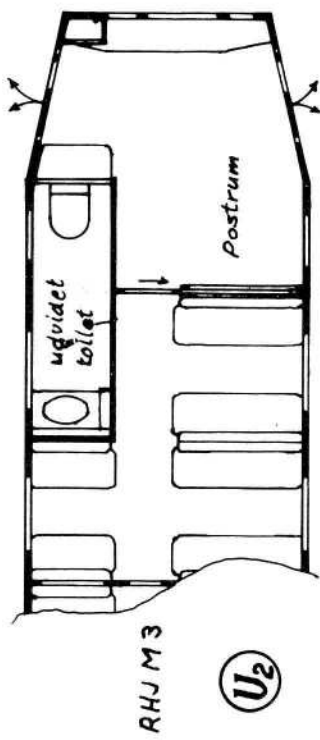
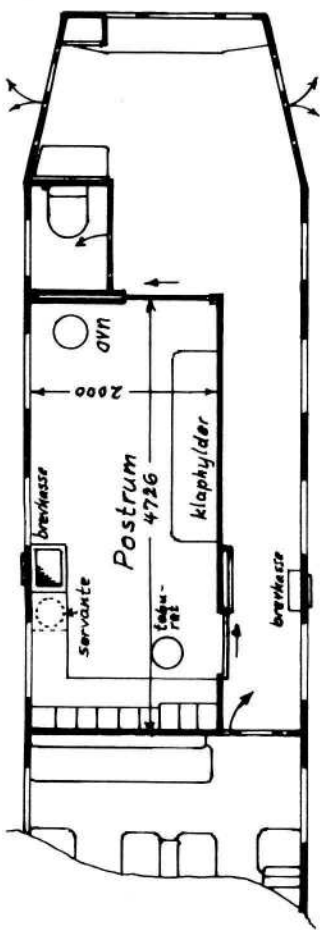




ONEJ M3, ONB M1-2, NFM1 : øjovrgang, gav1 T3 \* SNB M1, SFB M2, OKMJ M1 : overgang, gav1 T2.

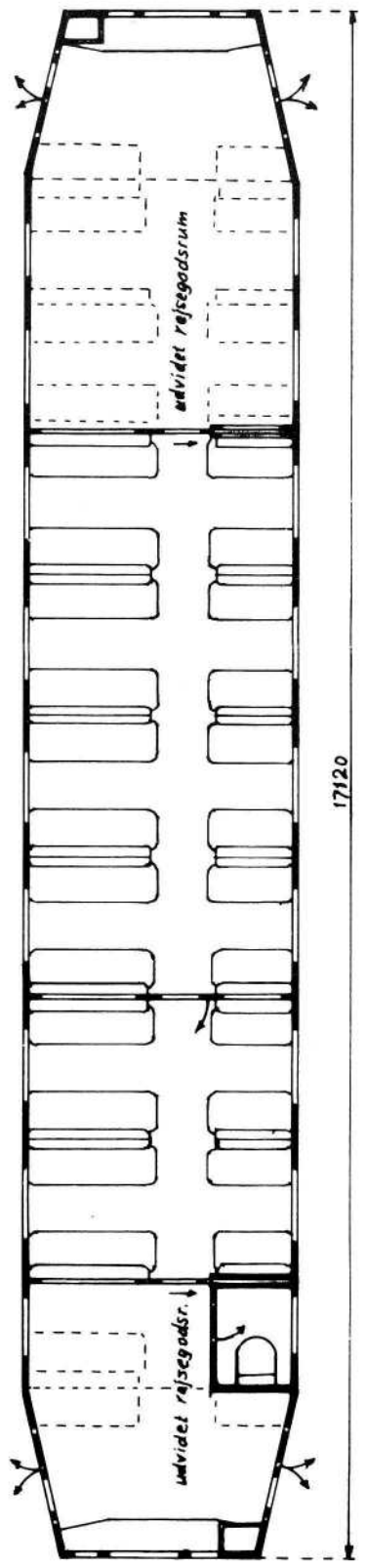


RHJM1-2, gav1 T3

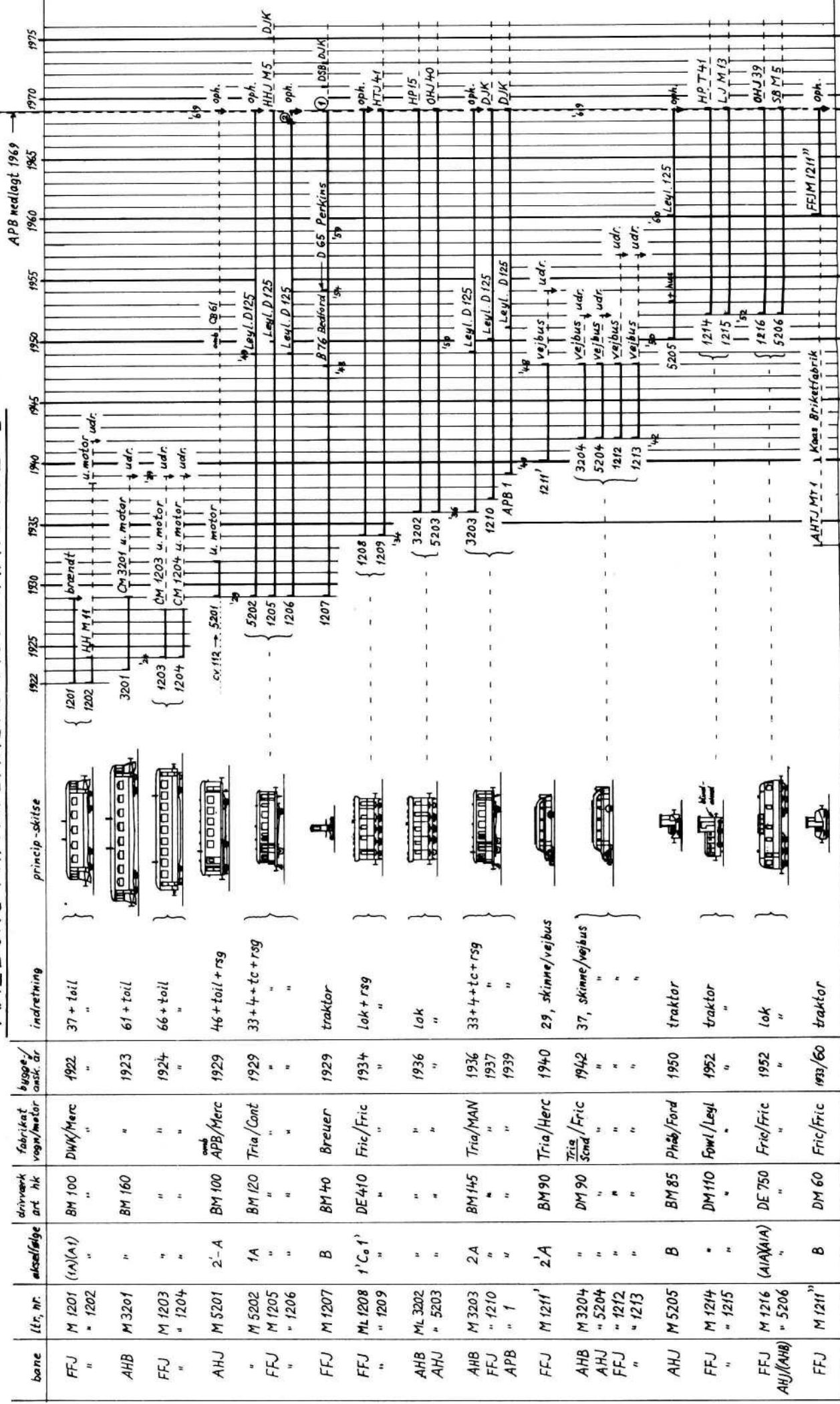


V

SFJ M 4  
SOM  
DSB MBF 484



# AALBORG PRIVATBANERS MOTORMATERIEL I









① traktor M 1207 i 1969 til maskinfabrikken Toppenberg sammen med APB's værksteder. 1971 til DSB (bane nr. 1973 til D.J.K.)  
 ② M 1206 til Entreprenør 1968, brændt af 1969.

APB nedlagt 1969

APB nedlagt 1969

# MOTORMATERIEL II

# AALBORG PRIVATBANERS

bane	litr. nr.	akselafølge	drivværk art. hk	fabrikat vogn/motor	bygge/ ansk. år	indretning	principskitse	type	1950-1975								
									1948	1950	1955	1960	1965	1970	1975		
FFJ	SM 2	(IA)(A1)	DM 160	Scnd./Fric	1948	48+tc		1	FFJ SM 2								
"	" 3	"	"	"	"	"		"	" 3	Leyl.D.150							
"	" 4	"	"	"	"	"		"	" 4								
AHB	" 5	"	"	"	"	"		"	AHB " 5								
AHJ	" 6	"	"	"	"	"		"	AHJ " 6								
AHJ	SM 7	"	"	"	1952	48+wc		2	AHJ SM 7	Leyl.D.150							
AHB	" 8	"	"	"	"	"		"	AHB " 8								
FFJ	" 9	"	"	"	"	"		"	FFJ " 9								
"	" 10	"	"	"	"	"		"	" 10								
AHB	SM 13	"	"	Scnd./ScV6	1947/61	48+tc		1	LNPMB SM 2								
AHJ	" 14	"	"	Scnd./Fric	1948/63	"		"	AHTJ SM 1	OHJ SM 14							
FFJ	" 15	"	"	"	1951/65	48+wc		2	LOHJ SM 16								
AHB	" 16	"	"	Scnd./ScV6	1947/66	48+tc		1	LMEVJ SM 11								
AHJ	" 7	"	"	"	1952/66	48+wc		2	SVJ SM 6								
FFJ	SP 2	2' 2'		Scnd.	1948	30+2t rsg.		1 k+r	FFJ SP 2								
"	" 3	"		"	"	"		"	" 3								
"	" 4	"		"	"	"		"	" 4								
APB	" 5	"		"	1949	40+tc		1 k	APB SP 5	TKVJ SP 33							
AHJ	SP 6	"		"	1952	30+wc+9m <sup>2</sup> post ~ 2t		2 k+p	AHJ SP 6								
"	" 7	"		"	"	"		"	" 7								
AHB	" 8	"		"	"	"		"	AHB " 8								
"	" 9	"		"	"	"		"	" 9								
FFJ	SP 5	"		"	1947/61	30+tc+2t rsg.		1 k+r	LNPMB SP 52								
AHJ	" 10	"		"	1948/62	30+tc+post		1 k+p	HTJ SP 37								
FFJ	" 1	"		"	1948/63	30+rsg 2t		1 k+r	AHTJ SP 1								
"	" 13	"		"	1951/63	36+wc+post (FFJ)		2 l+p	AHTJ SP 2	HTJ SP 39							
"	" 14	"		"	1951/66	30+wc+2t rsg.		2 k+r	LMEVJ SP 12								
FFJ	SB 11	1-1		"	1954	3t rsg.		2 r	FFJ SB 11								
"	" 12	"		"	"	"		"	" 12								
"	SB 16	"		"	1951/65	"		"	OHJ SB 239								
"	" 16	"		"	1951/66	"		"	SMB SB 11								
AHB	" 17	"		"	"	"		"	SMB SB 10								
AHJ	" 18	"		"	"	"		"	SVJ SB 6								

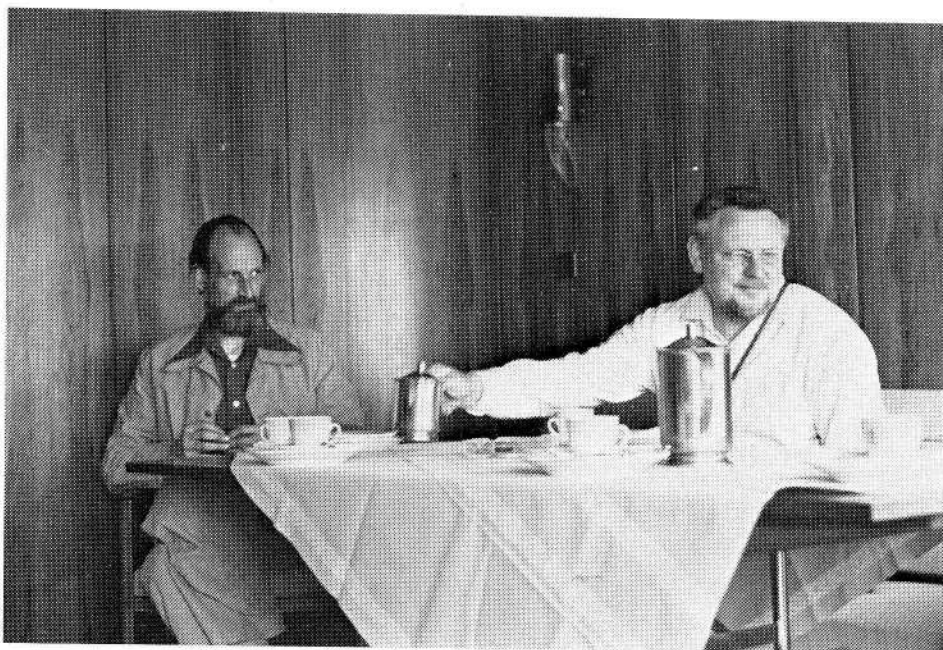
① alle sm fik efterhånden Leyland-motorer (D.150).  
 ② SP med rejsegeorum, "rsg." har senere fået dette ændret til postrum: r → p  
 ③ Udfr. efter uheld på Limfjordbroen 1966.  
 ④ AHJ SM 14 lev. fra OHJ uden motor, strax Leyl.D.150 hos APB.

APB nedlagt 1969 →

APB nedlagt 1969 →



I VIP-kahytten nydes eftermiddagskaffen (Ole Faurhøj og H. Alkjær)



det trinbræt, som de øvrige var eftersøgningen forgæves. Ankomsten til Viborg st. fandt sted kl. 20.10.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Redaktørens slutbemærkninger:

Ja, det var så beretningen om redaktionskomiteens årlige udflugt i 1975. Jeg håber, at læseren gennem de mange ord og de lidt færre billeder har fået et indblik i, hvordan en sådan tur kan opfattes forskelligt. Jeg er sikker på, at havde jeg også fået bidrag fra de øvrige del-

tagere, var deres udsagn blevet lige så personlige, som de her bragte.

Nu er det ikke for vore blå øjnes skyld - eller for at genere læseren, at denne artikel er skrevet og offentliggjort. Den dybere hensigt er, at få mange andre til i ord og billede at beskrive deres oplevelse, når de har været på ekskursion - enten i samlet flok eller i majestætisk ensomhed.

Det er også en del af jernbanehistorien, og den vil vi gerne bringe.

Bidrag modtages af redaktionen!!!!

Særtoget på Års station



# Danske "Jernbanefærger"

af Ib V. Andersen

Danske statsbaners isbryder S/S Holger Danske

## 2. Med HOLGER DANSKE gennem 32 år

Den 11. december 1942 om morgenen afsejlede isbryderen fra Odense mod København. Kursen blev lagt nord om Sjælland, og undervejs blev der foretaget kompasretning og forskellige manøvreprøver. Disse ting tog naturligvis nogen tid, og derved gik det meste af dagen. Da man ikke ønskede at fortsætte sejladsen om natten - det var jo under besættelsen med mørklægning og slukkede fyr, blev der kastet anker i nærheden af Sejro.

Den følgende dag fortsatte sejladsen - afbrudt af et par pauser for at rette nogle mindre fejl i maskine og ved styremaskine. Kl. 18.40

om aftenen var skibet fortøjet ved Burmeister & Wains skibsværft, hvor isbryderen et par dage senere blev taget i dok for at få bunden malet. Den 19. december forhalede Holger Danske til 10 meter bassinet i Frihavnen, hvor der dagen efter blev afholdt forskellige prøver med hovedmaskinerne. Den 21. december var isbryderen på prøvetur i Sundet, hvorefter statsbanerne som tidligere nævnt overtog skibet dagen efter. Efter at der i den følgende tid var blevet afholdt flere prøvesejladser, blev isbryderen den 12. februar 1943 oplagt i reservefærgelejet i Frihavnen, hvor den - bortset fra et par kortvarige afstikkere for afmagnetisering og eftersyn hos B&W - blev liggende til efteråret 1944.

Som følge af krigens udvikling skønnede man indenfor statsbanerne, at der var en vok-



sende risiko for, at den tyske besættelsesmagt ville forlange skibet udleveret, hvorfor det blev besluttet at oplægge det i Isefjorden. Den 18. september 1944 afgik Holger Danske derfor fra København under bugsering af den anden statsbaneisbryder Mjølner. Holger Danske havde af besparelshensyn kun damp oppe til drift af styremaskine og ankerspil, medens Mjølner var fuldt bemannet. Sejladsen gik langsomt, da Holger Danske var et meget tungt skib at bugserere, og den tyske ministryger, der ledsagede de 2 isbrydere, kom da let et godt stykke foran de danske skibe. De 2 kaptajner på isbryderne havde på forhånd aftalt at sejle til svensk havn, dersom chancen skulle vise sig, hvilket skete, da man var på højde med Helsingborg.

I et stykke tid havde de 2 isbrydere sejlet med nedsat fart, hvorved afstanden til den tyske ministryger blev yderligere øget. Da man nu for at overholde de internationale søfartsregler måtte vige ud til styrbord for den danske dampfærge Svea, og man derved kom den svenske kyst nærmere end nogensinde, blev farten sat op, og kort efter var man inde på svensk søterritorium, hvor isbryderne under ledsagelse af et svensk marinefartøj gik ind til Helsingborg havn, hvor de blev fortøjet ved Oceankajen.

Føreren af Holger Danske underrettede på behørig måde statsbanernes søfartschef om det passerede, men redegørelsen i det afsendte teleggram indeholdt naturligvis en helt anden forklaring end den rigtige af hensyn til den tyske besættelsesmagt.

Den 23. september 1944 blev Holger Danske underlagt den danske marinekommando i Stockholm. Isbryderen blev liggende i Helsingborg til den 13. december 1944, da den af sikkerhedsgrunde - i største hemmelighed og med svensk marineeskorte - forsejlede til Malmø. Man frygtede tysk indgriben, og der var derfor givet ordre til, at skibet om nødvendigt skulle sænkes for ikke at komme i tyskernes besiddelse, eventuelt skulle skibet forsøge at vædre angribende tyske fartøjer. Forsejlingen kom imidlertid til at foregå uden dramatiske hændelser.

Opholdet i Malmø, hvorunder skibet ved flere lejligheder fungerede som kantineskib for forskellige kontingenter flygtninge (bl.a. ca. 1000 danske politibetjente), kom til at vare til den 5. maj 1945, da Holger Danske atter sejlede til Helsingborg for at være til rådighed ved overførslen af den danske brigade fra Sverige. I alt 11 ture blev sejlet mellem Helsingborg og Helsingør, hvorefter isbryderen, der





den 8. maj atter var overtaget af statsbanerne, den 11. maj sejlede til København for oplægning ved Ndr. Toldbod. Oplægningen blev dog ikke af længere varighed, den 30. maj sejlede Holger Danske til Århus, hvorfra den den 2. juni afsejlede til Oslo medførende 600 norske flygtninge, bl.a. deporterede norske officerer. Skibet ankom til Oslo den 4. juni og afsejlede igen den 8. På grund af dårligt vejr fandt ankomsten til København først sted den 12. juni og 2 dage senere blev Holger Danske igen oplagt i reservefærgelejet i Frihavnen.

Isbryderen forblev oplagt i København, efter et værftseftersyn i januar 1946 dels ved Langelinie kajen og dels i Nordhavnen. Endnu havde den ikke fået vist, hvad den formåede i sit "rette element", og ingen var iøvrigt interesseret deri for så vidt som landets forsyningssituation med hensyn til udenlandsk brændsel (og meget andet iøvrigt) ikke var god, en eventuel issituation ville komme meget på tværs. Vinteren 1946/47 gav imidlertid Holger Danske mulighed for at demonstrere, hvad isbryderen virkelig kunne yde, når forholdene gjorde det nødvendigt.

Kort efter julen 1946 begyndte en længere periode med streng frost, som ret hurtigt arkede store isdannelse i de danske farvande. Den 9. januar 1947 måtte Fåborg-Mommarkoverfarten indstilles, og samtidig blev Holger Danske gjort klar til sejlads i København. Den 10. januar blev skibet afmagnetiseret og fik rettet kompasser, hvorefter det efter at have indtaget bunkerolie afgik til Korsør, hvortil det ankom den følgende dag kl. 14.30. Samme dags aften kl. 21.35 gik isbryderen ud fra Korsør til assistance for færgerne - og i enkelte tilfælde - også andre fartøjer; isforholdene var nu forværret i betydelig grad.

Begivenhederne på Storebælt udviklede sig hurtigt i de følgende dage, idet sejlads med færgerne uden isbryderassistance ikke var mulig. Yderligere forværring af forholdene på overfarten skete, da overfartens dengang nyeste og kraftigste færge M/F Storebælt af isen blev drevet sydover og kom til at stå på grund på Badstuerevet på ca. 4 meter vand. Holger Danske gik til assistance, men grundet den lave vandstand på uheldsstedet rørte isbryderen flere gange bunden. Endvidere sprængtes en slæbetrosse 2 gange, hvorefter det blev opgivet at lade Holger Danske assistere færgen. I stedet blev statsisbryderen Lillebjørn, der ikke var så

dybtgående, tilkaldt fra Vejle fjord, og herefter lykkedes det at få taget Storebælt af grunden.

Den 18. januar indtraf en bedring i situationen, og Holger Danske var fra denne dato oplagt i Korsør på 24 timers varsel, men mod slutningen af januar måned blev situationen atter forværret, og den 30. januar gik isbryderen påny i aktion. I den følgende tid og helt hen til den 7. april 1947 var isbryderen konstant i virksomhed med at hjælpe færgerne og også andre skibe gennem isen bl.a. i dagene 26/2 - 2/3 var Holger Danske helt alene om at opretholde trafikken over Storebælt, men ellers skiftede situationen fra time til time. Forholdene var i denne periode meget vanskelige for såvel personbefordringen som overførslen af jernbanevogne, men for overførslen af automobiler var forholdene om muligt endnu værre. Statsbanerne søgte ved indsættelsen af M/F Freia og den gamle isbryderfærge Fenris at gøre, hvad det var menneskeligt muligt for at opretholde denne del af trafikken over bæltet, men for mange lastbilchauffører blev der tale om ventetider på flere døgn på begge sider af bæltet.

Da vinteren omsider var til ende, var der anledning til at gøre status. Fra alle sider blev det erkendt, at Holger Danske fuldt ud havde svaret til forventningerne. Ikke en eneste gang havde den måttet opgive at forcere ismasserne; statsbanerne havde virkelig fået et instrument, hvormed i det mindste persontrafikken kunne opretholdes i et vist omfang selv under svære isforhold.

Efter den her omtalte isvinter skulle der gå 7 år inden Holger Danske igen blev kaldt til assistance på Storebæltsoverfarten. I midten af februar 1954 begyndte isen på bæltet at volde så store vanskeligheder, at isbryderen den 19. februar måtte gå til assistance, efter at de færger, der havde mindst maskinkraft, havde måttet tages ud af sejladsen.

Som så ofte før var det navnlig i Nyborg fjord problemerne viste sig. Men også isen i færgelejerne kunne volde vanskeligheder, idet færgerne ikke kunne få klapporbindelse med land, hvorved overførslen af jernbanevogne og automobiler vanskeliggjordes eller ikke kunne gennemføres. Der var derfor nok at gøre for Holger Danske, så meget mere som antallet af færger disponible for sejlads hurtigt svandt efter at bl.a. M/F Fyn havde fået sine skruer be-

skadiget under sejladsen i isen, medens M/F Storebælt kom ud for et maskinhavari.

Problemerne var store for færgerne, men takket være isbryderen lykkedes det at opretholde sejladsen over bæltet i et vist omfang. Men denne situation ændredes brat om aftenen den 23. februar, da Holger Danske efter en kollision med den dengang nye automobilfærge Broen (nuværende M/F Kalundborg) blev sat helt ud af spillet.

Kollisionen skete ved Lindholmbøjen i Nyborg fjord ved 21-tiden, hvor begge skibe arbejdede hårdt i isen. M/F Broen ramte Holger Danske midtskibs så uheldigt, at isbryderen fik en svær lækage under vandlinien, hvorved kedelrummet blev sat under vand, ligesom der sprængtes et hoveddamprør. Ved kollisionen omkom 2 medlemmer af maskinbesætningen og 1 pådrog sig alvorlige 3-grads forbrændinger.

Ulykken blev dels iagttaget fra land og dels omgående rapporteret fra M/F Sjælland, som Holger Danske netop havde assisteret. Den gamle dampfærge Christian IX gik straks til assistance og forsøgte at slæbe isbryderen ind på lavt vand, men forsøget mislykkedes og isbryderen sank på ca. 7 meter vand.

I mellemtiden var M/F Nyborg sejlet ud fra Nyborg medførende nogle slukningskøretøjer, som der dog ikke blev brug for, man havde nemlig ved synet af de udstrømmende dampmasser fået den opfattelse, at der var udbrudt brand ombord i Holger Danske. M/F Broen, der havde fået alvorlige skader i stævnen gik straks tilbage til Nyborg. Af de ombordværende havde enkelte pådraget sig lettere kvæstelser, medens de materielle ødelæggelser var ret omfattende.

Storebæltsoverfarten blev straks indstillet, og statsbanerne søgte omgående assistance hos Statens Istjeneste, der stillede statsisbryderne Lillebjørn og Isbjørn til rådighed så hurtigt som de kunne frigøres de steder, de indtil da var beskæftiget. Lillebjørn kom også dagen efter i aktion, medens Isbjørn selv led havari, og ikke kunne yde nogen assistance. Til alt held bedredes isforholdene meget hurtigt i de følgende dage, og Storebæltsoverfarten kom derfor snart tilbage til normale tilstande igen.

Holger Danske fik ikke lov til at stå på bunden af Nyborg fjord ret længe. Den 1. marts 1954 blev den hævet af Svitzers Svava og bragt ind til Nyborg efter at være blevet midlertidigt tætnet. Den 24. marts ankom isbryderen til

Burmeister & Wains skibsværft, hvor der blev tale om et længere ophold. Ikke alene skulle isbryderen have repareret de alvorlige skader efter kollisionen, men man benyttede tillige lejligheden til at foretage en mindre ombygning af skibet. Herved fik isbryderen dels en ny kommandobro opført på den eksisterende bro og hus, og dels blev der indrettet et nyt radiorum. Det hidtidige radaranlæg blev udskiftet og nyt ekkolod installeret m.v.

På den agterste del af passagerdækket blev der indrettet 13 nye maskinmesterkamre og 1 inspektørkammer, hvorved det tilladte antal rejsende med isbryderen måtte nedsættes til 480. Flytningen af kamrene var nødvendig, da ophold i den hidtidige maskinmesterting på grund af varmen fra kedelanlægget havde vist sig at være meget ubehageligt.

Den 23. juni 1954 kom Holger Danske tilbage til Korsør, ikke for at blive lagt op, men for at blive indsat som ekstrabilfærge i sommerferietrafikken i week-enderne. Statsbanerne var i sommertiden og ved højtiderne udsat for et voldsomt pres på Storebæltsoverfarten navnlig for så vidt angår automobiler til overførsel, at alt hvad man disponerede over af sejlklart materiel måtte tages i brug. Kilometerlange bilkøer gennem de to overfartsbyer havde hidtil været almindeligt, nu håbede man ved indsættelsen af Holger Danske at kunne nedsætte ventetiden for i hvert tilfælde nogle af de rejsende, selvom isbryderen på hver tur kun kunne medtage 35/40 almindelige personbiler.

Fra forskellig side blev der rejst indvendinger mod Holger Danske som automobilfærge, bl.a. fra den kendte skibsreder Jørgen Jensen, Skandinavisk Linietraffic, der havde sat S/S Betula i fart over Storebælt som automobilfærge. Indvendingerne blev besvaret med, at driftsudgifterne til det store maskinanlæg i isbryderen var langt mindre ved sejlads i "blødt vand" end under isbrydning, og at sejladsen var rentabel. Den 26. juni 1954 påbegyndtes sejladsen med 3 dobbeltture daglig, og da arrangementet hurtigt blev en succes sejledes der snart også 2 ture på mandage og 2 ture på fredage. Fredagssejladsen ophørte dog hurtigt, da det viste sig vanskeligt at skaffe det nødvendige mandskab.

Efter sommersæsonens store trafik blev Holger Danske atter taget ud af fartplanen, men da overførslerne af jernbanevogne hen på efteråret var meget store, blev isbryderen igen

hentet frem fra sit hi i Korsør Nor for at sejle med automobiler, således at jernbanefærgerne bedre kunne hellige sig overførslen af jernbanevogne. I denne omgang sejlede Holger Danske til efter afslutningen af skolernes efterårsferie.

I sommeren 1955 indsattes Holger Danske som automobilfærge fra den 20. maj, idet den mandag/fredag sejlede 3 daglige dobbeltture og 4 dobbeltture lørdag/søndag.

I begyndelsen af februar 1956 var isforholdene i de danske farvande så vanskelige, at statsbanerne den 4. februar måtte rigge Holger Danske til igen, og den 14. februar gik isbryderen i aktion. Denne isvinter var ikke så langvarig, den 6. marts var sidste dag for isbrydning, men endnu en periode måtte isbryderen ligge klar til indsats, først den 28. marts var den tilbage på sin oplæggerplads i Korsør Nor.

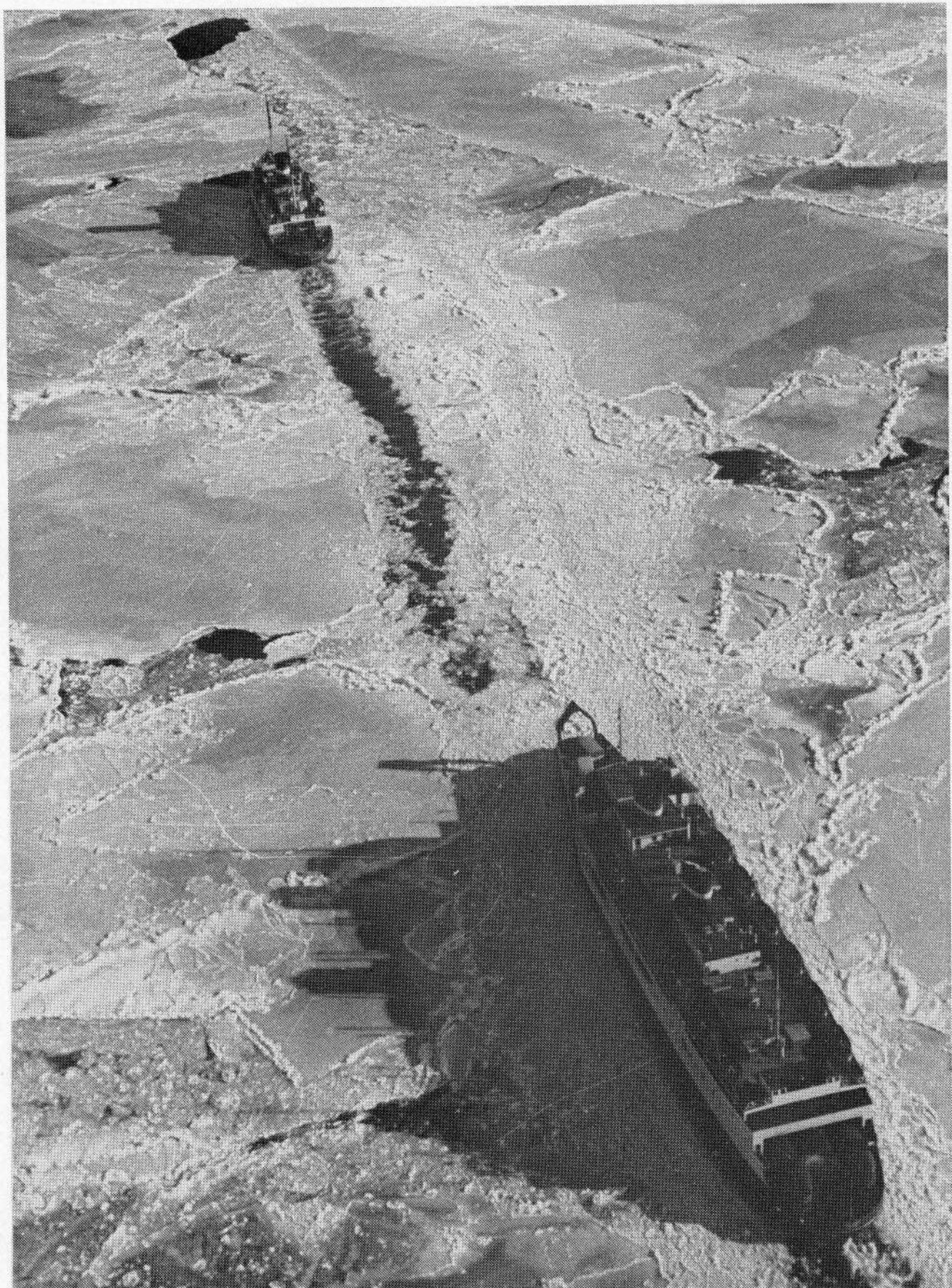
Opholdet på oplæggerpladsen blev ikke af længere varighed denne gang, allerede i april og maj sejlede isbryderen igen lejlighedsvis som bilfærge. I Pinsetrafikken udførte den 3 á 4 dobbeltture og senere - efter at den nye dobbeltdækkede automobilfærge Halsskov var gået i fart (som enkeltdækker) - assisterede Holger Danske som bilfærge fredag, lørdag og mandag

med 3 dobbeltture daglig og på søndage med 2 dobbeltture. Forholdene var meget vanskelige for bilisterne ved Storebælt i sommeren 1956; i week-enden den 7/8. juli 1956 var der i Korsør en ventetid på op til 8 timer for overførsel af biler.

Med indvielsen af Halsskov-Knudshovedruten i 1957 ophørte Holger Danskes virksomhed som automobilfærge og der skulle nu gå en lang periode inden isbryderen igen kom i virksomhed, når der bortses fra de sejladses, skibet foretog af hensyn til de årlige værftseftersyn. Først i 1963 blev der igen brug for Holger Danske, der påbegyndte isbrydningen den 18. januar. Denne isbrydningsperiode varede helt til den 29. marts. Antallet af assistancer til færger og skibe oversteg de tilsvarende tal fra 1947, men såvel i 1956 som 1963 var der kun 2 døgn, hvor isbryderen alene havde måttet opretholde sejladsen - i 1947 var dette tilfældet i 21.

I 1966 blev Holger Danske gjort klar til indsats, men den kom ikke i aktion, og først i 1970 var det alvor igen. Den 2. februar var isbryderen ude for "en kort bemærkning", og først den 23. februar måtte flere af de ældste







færger have assistance på Nyborg fjord. Issituationen vekslede som så ofte før, men en bedring indtraf inden længe og den 3. marts var sidste dag med isbrydning i den isvinter. Hvad ingen vidste var, at Holger Danskes sidste isbrydningsopgave var forbi, da isbryderens fører kl. 21.50 kvitterede M/F Storebælt midt i bæltet.

Sidste gang isbryderen sejlede ved egen kraft var den 4. april 1970, da den efter at være kommet tilbage fra eftersyn ved Nakskov Skibsværft gik gennem Halskovbroen til oplægning på sin sædvanlige plads. I begyndelsen af februar 1972 blev skibet tilrigget og lå på 24 timers varsel, men der blev ikke brug for dets assistance.

Da statsbanerne efterhånden havde anskaffet adskillige nye og kraftige færger til Storebæltsoverfarten og der samtidig viste sig tiltagende vanskeligheder ved at fremskaffe kvalificerede maskinmestre, besluttede statsbanerne sig til sidst til at skille sig af med Holger Danske. Et salg til Statens Istjeneste lod sig ikke gennemføre, bl.a. af samme personalemæssige årsager, som også var anledning for statsbanerne til at sælge skibet. Heller ikke et salg til udlandet viste sig muligt, og i efteråret 1974 blev isbryderen derfor solgt til ophugning hos ophugningsfirmaet H.I. Hansen A/S, Odense.

Den 12. november 1974 stod Holger Danske ud på sin sidste sejlads. Kl. 09.00 ankom lods og Svitzers bjergningsskibe Valkyrien og Urd, og kl. 10.00 gik S/S Holger Danske for sidste gang gennem Halskovbroen og fortøjede ved Toldbodkajen. Her blev landsat borde og bænke fra salondæk, ligesom 4 redningsbåde og 2 redningsjoller blev taget i land. Kl. 16.00 blev S/S Holger Danske officielt overtaget af ophugningsfirmaet, hvorefter bugseringen begyndte kl. 16.30. Under bugseringen ud af Korsør havn og ude på bæltet hilstes Holger Danske farvel af de forbigående færger med tre lange stød i fløjterne. En gammel skik til søs blev hermed fulgt op.

Efter at man var kommet ud i åbent farvand, kvitterede man den ene bugserbåd, hvorefter Valkyrien var alene om bugseringen. Kl. 06.35 gik de to skibe ind gennem Odense fjord med assistance af slæbebåden Sct. Knud og kl. 11.00 lå Holger Danske fortøjet samme sted hvor skibet havde ligget som nyt 32 år tidligere. Kl. 12.00 blev skibsføreren, bådsmanden og

motorpasseren på Holger Danske kvitteret af direktør Nørregaard fra ophugningsfirmaet, en æra indenfor statsbanerne var forbi.

Isbryderen Holger Danske er nu kun historie, men trods sin ret korte levetid i forhold til gennemsnittet af statsbanernes færger og skibe, kom skibet ud for flere voldsomme hændelser og begivenheder end flertallet af skibe normalt kommer ud for. Måske det, der gør skibets historie særlig interessant.

Tilbage er kun at konstatere, at navnet Holger Danske igen er benyttet til et statsbanefartøj. Den nye jernbanefærge til Helsingør-Helsingborgoverfarten, der den 23. februar 1976 blev navngivet ved Ålborg Værft, fik samme navn, som den af hele landet kendte isbryder havde båret.

#### Efterskrift:

Artiklerne om HOLGER DANSKE er udarbejdet med assistance af statsbanernes søfartschef Ø. Bech og danske statsbaners søfartstjeneste, som herved bringes en varm tak.

Herudover bringes en varm tak til Jernbanemuseet, der har stillet uvurderligt materiale til rådighed samt til styrmand P. Brandt-Hjeresen, Storebæltsoverfarten, som har bidraget med et stort antal oplysninger, hvorved isbryderens historie helt har kunnet klarlægges.

Ib V. Andersen

Copyright for denne artikelserie:  
Ib V. Andersen.

Illustrationerne i dette nummer:

- Side 80: Holger Danske på Nyborg fjord (Poul Eibye, Jernbanemuseet).
- Side 81: Holger Danske som bilfærge i 1954 (Langkow, Korsør)
- Side 82: Holger Danske i let is (Langkow, Korsør - Jernbanemuseet)
- Side 85: Holger Danske i is (Jernbanemuseet)
- Side 86: Holger Danske assisterer M/F Sjælland i 1947 (Foto-Service - Jernbanemuseet).

# Adams Hjørne

I EN AFKROG HOS ADAM

Dieselelektrisk lokomotiv litra MT 106,  
(Scandia 1927), modellen i 1:45.

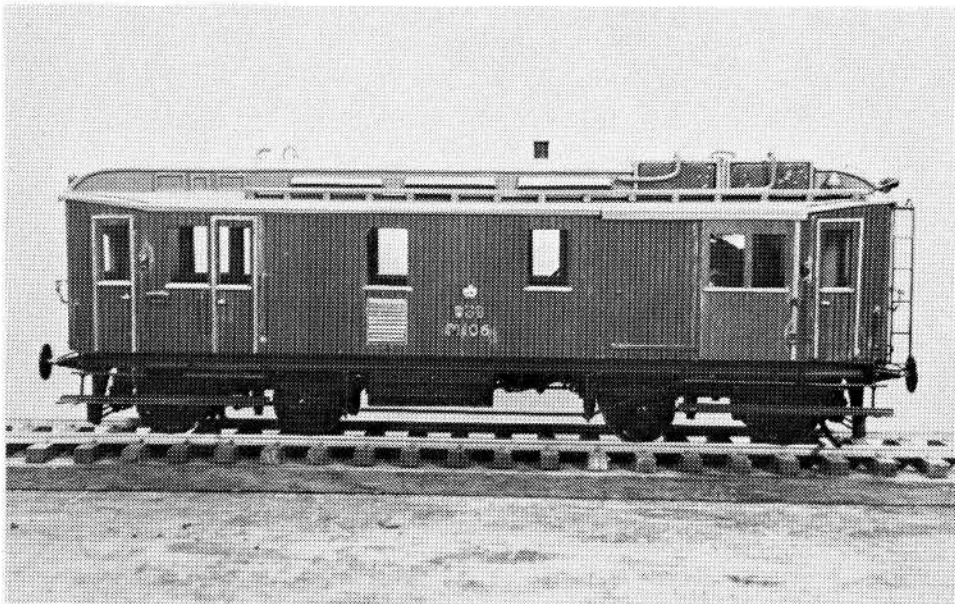
Det er helt ufatteligt at du aften efter aften kan få så megen tid til at gå med al den jernbanestøj, du der sidder og laver - og hvad skal så det der komme til at forestille? - en model af et damplokomotiv siger du, det er der da ingen som bruger mere, dampen er da død og borte. Hvorfor forsøger du dig ikke med noget mere nutidigt, smarte strømlinede diesel-loko i ny sort og rødmalet design i stedet for al det der underlige krims-krams.

Bemærkningerne er min kones, som påhøres med ørene trukket helt ned mellem skuldrene og skal opfattes, enten som et velment forsøg på at vise interesse for mine fritidssystemer, eller også som en lidt bidende ironi. Det der siges er ikke afgørende for, hvorledes meningen skal forstås - det er måden, det siges

på. Forresten tror jeg nu nok, at det er en slags sikkerhedsventil uforstående damer benytter sig af, når de inderst inde i virkeligheden er en lille smule misundelige. At manden så ikke tager sig kritikken efterrettelig, spiller ingen større rolle, blot må man under ingen omstændigheder komme med afbrydelser medens denne én-akter finder sted.

I kælderrummet ved siden af har sønnen indrettet "musikrum". Time efter time trykker han på et bestemt antal tangenter, ikke altid i samme rækkefølge, men som regel husker han alligevel at få dem allesammen med. Jeg har listet mig til at se overskriften på nodebladet: Sechs Variationen, - siger mig ikke noget, den ene lyder værre end den anden. Af og til kommer konen ned i kælderen, sætter sig andægtigt på en omvendt ølkasse og sukker lykosaligt. Det gør jeg sgu osse, men det er af andre grunde. Jeg overlevede the Beattles, Rolling Stones og anden grammofonstøj, men dette her berøver mig enhver evne til at lukke normal hjemmestøj ude - anspændt venter jeg på hvilken af tangenterne, der denne gang kommer uden for tur, herregud mand, Beethoven er død for mange år siden, han måtte nu kunne få fred i sin grav.

Måske burde jeg tænke lidt mere over det her med diesel o.s.v., for jeg kan jo se, at de unge medlemmer i klubben er mindst lige så pjattede med det som de i dag har for øje når de færdes ved jernbanen, som vi andre var det i deres alder, og som formand for en jernbane-klub bør man nok også vise lidt mere alsidighed.



Den færdige model

Nu kneb det imidlertid, ikke blot med koncentrationen som allerede antydet, men også med tiden, og da Voldmester tidligere har rakt mig en hjælpende hånd i nødens stund, så gik jeg til ham med mine planer og ideer. Forinden havde jeg bladet billedheftet "Odin og Roeskilde" igennem og uden at DSB eller Scandia må tage det som en fornærmelse, så fandt jeg, at litra M 101-106 var den mest mærkværdige blanding af pakvogn, postkontor og dieselloko, jeg endnu havde set.

Jeg var lidt spændt på modtagelsen, da jeg forelagde mine ønsker for den gode Voldmester, men da han selv er ikke så lidt af en spasmager, gik han med på spøgen. Aftalen blev så den, at Voldmester gik i gang med bygningen og fortsatte så længe som han kunne holde det ud (d.v.s. indtil han ikke kunne holde kedsomheden ud længere), så skulle jeg overtage arbejdet og færdiggøre modellen. Det resulterede selvfølgelig i, at alt det spændende og lette ved modellen er udført hos Jens, medens det kedelige og besværlige er mit job. Selv påstår han meget stædigt, at det omvendte er tilfældet, men for at dette nu ikke skal ende i det rene pjank, må jeg nok hellere tilstå, at min indsats indskrænker sig til diverse håndtag, ventiler, overgangsbro og andet smånusseri, som den gode mand overlod til mig at montere ud fra den sikre overbevisning, at det kunne selv jeg ikke nå at forkludre.

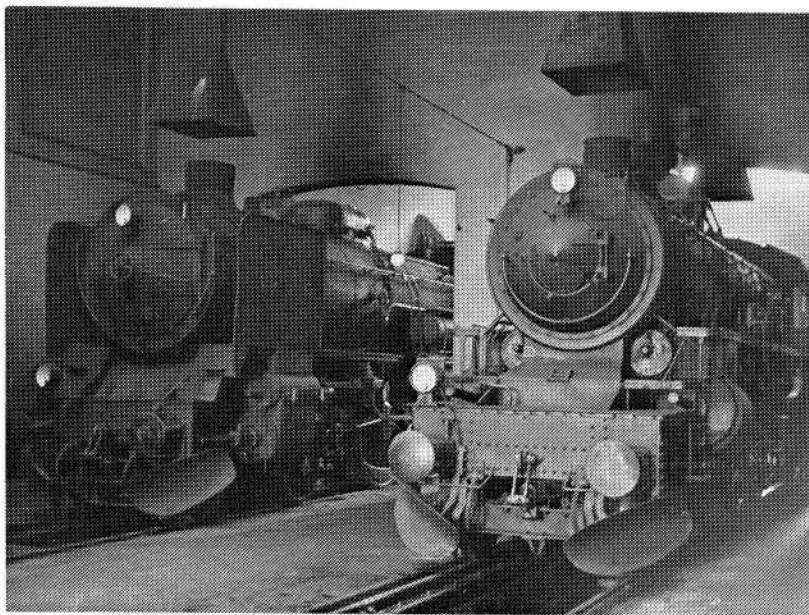
Modellen er iøvrigt fremstillet efter sædvanlig opskrift: En solid vognbund af 10 mm krydsfiner. To ekvilibrerede bogier, rigt de-

taillerede, hvoraf den ene bærer motor og gearkasse. Elektromotoren er af en mig ukendt oprindelse, lydsvag gang og stor effekt - igangsætter ved 4-5 volt. Vognkassen omslutter bunden, er fremstillet af krydsfiner, egen konstruktion, idet Voldmester udsaver de yderste lag i viaduerens rette profil, medens det mellemste stykke udsaves, så der ved sammenlimningen fremkommer slidser, hvori 0,7 mm plexiglas kan nedstikkes som vinduesglas. Forekommer denne metode at være besværlig, så lønner den sig på den måde, at vinduesrammerne ikke får den unaturlige dybde, som de undertiden får ved påklæbning af glasset fra indersiden, samt at de kan udtages ved bemaling og vinduespuddning.

Tagkonstruktionen er i ét aftageligt stykke, hvilket blandt andet letter eftersyn og opsmøring af motor og gearkasse, og selvfølgelig også det afsluttende malearbejde.

Et værdifuldt tip fik vi af Poppel - også medlem af DMJK - og meget aktiv, se andetsteds. På vognsiderne sidder i messing litra og nummer samt kongekrone. Bogstaver og tal lykkedes det mig at slippe så nogenlunde hæderligt fra ved at skrive dem på et stykke 0,5 mm messing med en penolpen og så save ud med løvsav, men kongekronen - det gik slet ikke. Det ordner vi nemt, sagde Poppel, og ved næste mødeaften stillede han med to uniformsknapper, hvor kronerne i knappen lige så nydeligt var klippet ud - resultatet ses på billedet.

Det er helt ufatteligt, at man kan blive så begejstret for sådan en rumlekasse, og medens



Adams foto fra Frederikshavn remise

klaverbokseren gør sig klar til sjette omgang, og medens konen med fryd i stemmen erklærer: Tænk, hvor morsomt, den har jeg kørt med på Præstøbanen som barn, ih, hvor er den sød - så læner jeg mig tilfreds tilbage i stolen og konstaterer, at tilværelsen altså også har sine lyse sider.

Voldmester, Erik og Adam

SIGNALPOSTEN efterlyser billedmateriale fra Frederikshavn station.

Det gør jeg skam også!! I 1961 besøgte og besøgte Holtrup og undertegnede såvel statsbane som begge privatbaneområder - alt fra ende til anden. På trods af medbragt fotoudstyr lykkedes det mig kun at tage et enkelt billede, hvilket ærgrer mig ganske forskrækkeligt den dag i dag - tænk at man kan bære sig så fjollet ad!

Det skulle især interessere mig, om der var muligheder for at se fotografier af Sæbybanens remise og dens nærmeste omgivelser, men hvis der ellers er nogen, der reflekterer på bladets efterlysning, så får vi det vel at se der.

Mit eget billede fra besøget ses herstændig: Interiør, Frederikshavn remise, 1961.

Adam

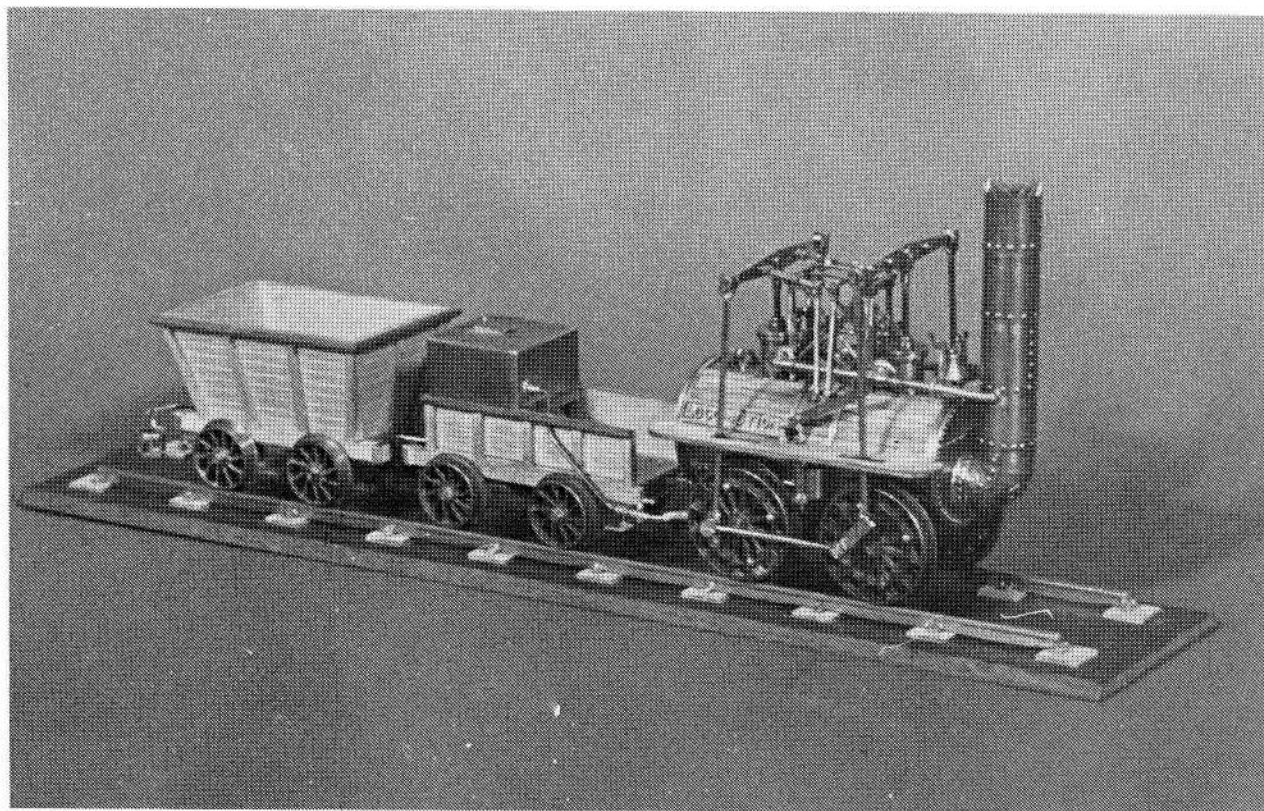
Stockton & Darlington Jernbanens 150 års jubilæum.

Læsere af engelske jernbane-magasiner vil ikke være ukendt med ovenstående begivenhed, der fejredes i England, nærmere betegnet ved Shildon, Co. Durham, den 31. august 1975.

Festlighederne markeredes ved en parade af 33 damplokomotiver, blandt hvilke der efter referaterne at skønne også fandtes 1 stk. DSB-loko, litra Hs.

Et af banens første loko hed "Locomotion" og eksisterer endnu, omend som museumsstykke, men da man fandt den for brøstfældig til en opfyring og kørsel ved egen hjælp, byggedes der ved diverse entusiaster og lærlingeskolers hjælp en tro kopi i fuld størrelse. Helt tro har den nu ikke været, blandt andet afslørede det, at kedlen er svejst og diverse nitter kun er påsat som pynt, samt at originalens ekvibrering af forreste drivhjulssæt, der var udført efter bedste modelbanemønster med en midtpunktsophængning, erstattedes med nuværende normal affjedring.

Vi har desværre ingen billeder af de to maskiner, men Locomotion har i tidens løb været genstand for mangen en modelbyggers opmærksomhed, og vi er derfor i stand til at vise den i modelstørrelse 1:45.



Kan det mon undre nogen, når jeg fortæller at modellen, påbestilling af en amerikaner, blev fremstillet af Jens Voldmester en gang i 1969. Den er iøvrigt senere blevet stjålet, og er ikke siden dukket op, så skulle man falde over en model af Locomotion, der bærer præg af at være et stykke Voldmester-arbejde, ja så ved man nu, hvordan det hænger sammen.

Adam

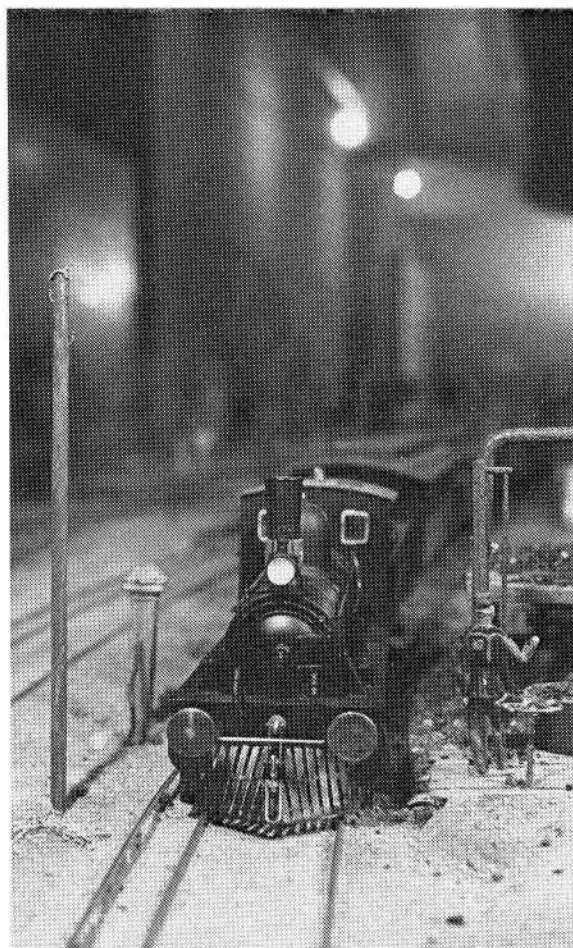
## VI BESØGER EN KOLLEGA

Et veteranbanelokomotiv i størrelsen 1:45.

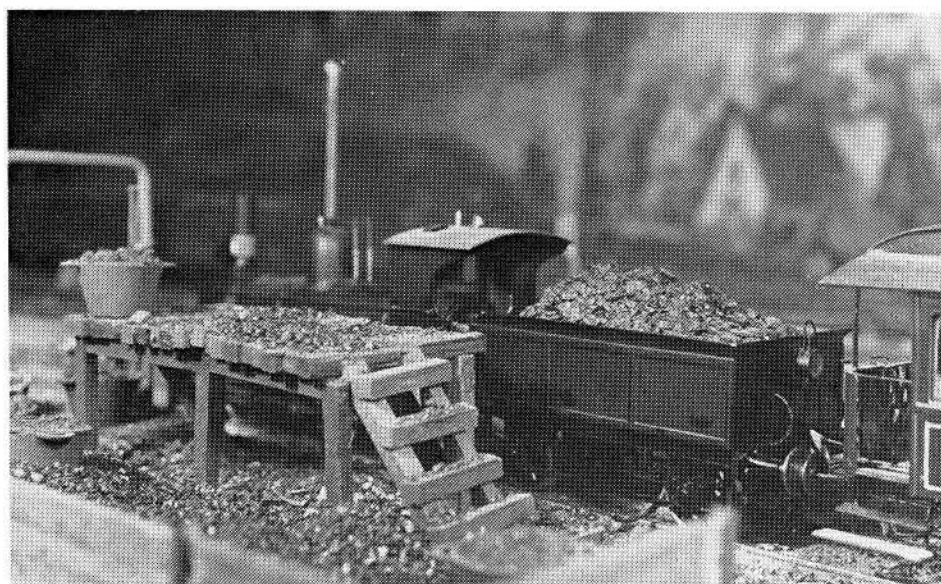
Selv for den mere erfarne kan det undertiden være vanskeligt at skulle beslutte sig for hvilken maskintype, der skal være forbilledet for det næste damploko, der skal bygges til modelbanen.

Beslutningen bør jo på én gang være en smule fornuftspræget, d.v.s. tilbørlig hensyntagen til indkøb af færdige løsdele, ens egne evner og værktøjsbeholdning o.s.v. alt i forhold til opgavens sværhedsgrad - men også meget gerne da, lystbetonet, sådan at forstå, at det er et lokomotiv man afen eller anden grund nærer en særlig interesse for, idet der jo altid ligger en god portion energi og inspiration at tære på, når man beskæftiger sig med noget der har ens særlige bevågenhed.

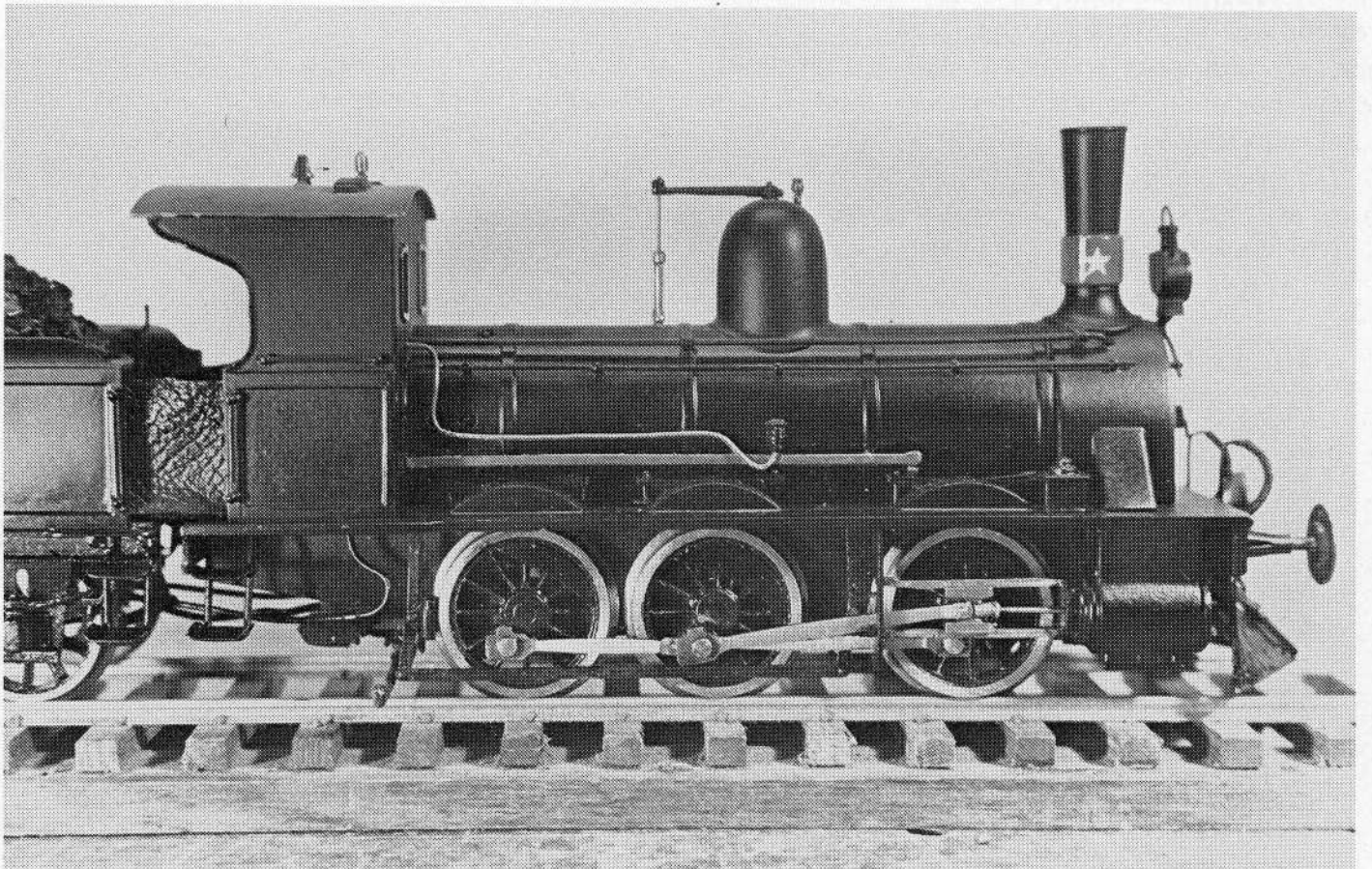
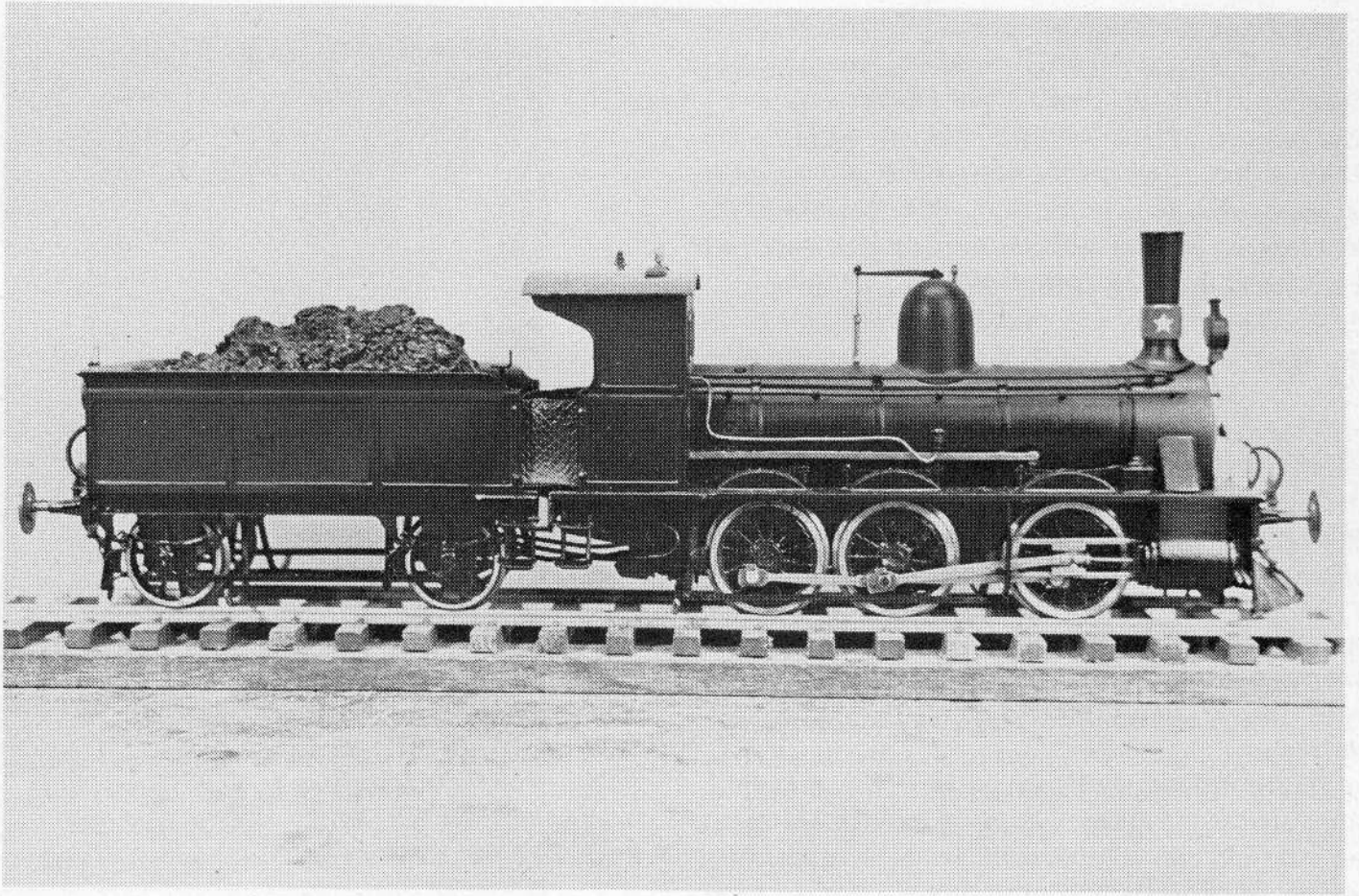
De mange modeller af litra D, P og E, som er at finde på vore anlæg fortæller os lidt om, hvor interessen har været størst, men en



opsummering af alle de tegninger og alle de løsdele, som i tidens løb er handlet netop til disse maskintyper - uden at vi nogen sinde fik det færdige resultat at se, fortæller os desværre også, at det er ikke altid fornuften har fået lov at råde.



Øverst: Medens tågerne  
letter, gøres ...  
tv: ... klar til første  
omgang



Nu ligger grundlaget for disse sidste betragtninger en hel del år tilbage i tiden, i mellemtiden er så damplokomotivet blevet en museumsgenstand, og den inspiration eller måske snarere fristelse, der lå i at aflægge den nærmeste jernbanestation eller maskindepot et besøg, er ikke længere, hvad det var en gang, omend jeg dog må tilstå, at det er mit indtryk, at vore yngre medlemmer i DMJK er lige så optagne af dieselloko som vi andre gamle var det af dampen - heldigvis da ....

Imidlertid køres der jo alligevel i sommerperioderne med kul og vand i gamle Danmark. Vi har da vore fortræffelige veteranbaner, der efterhånden råder over en helt pæn samling af damploko, og som måtte være værd at tage i nærmere øjesyn - også for en modelbane-entusiast. Det har faktisk undret mig, at vi ikke forlængst har set dem kopieret på vore egne småbaner, det måtte da ske en skønne dag hvad det selvfølgelig også gjorde, og her har vi så - hvis ikke den første i det hele taget - så i alle tilfælde den første model af et af veteranbanernes lokomotiver, som jeg endnu er blevet præsenteret for.

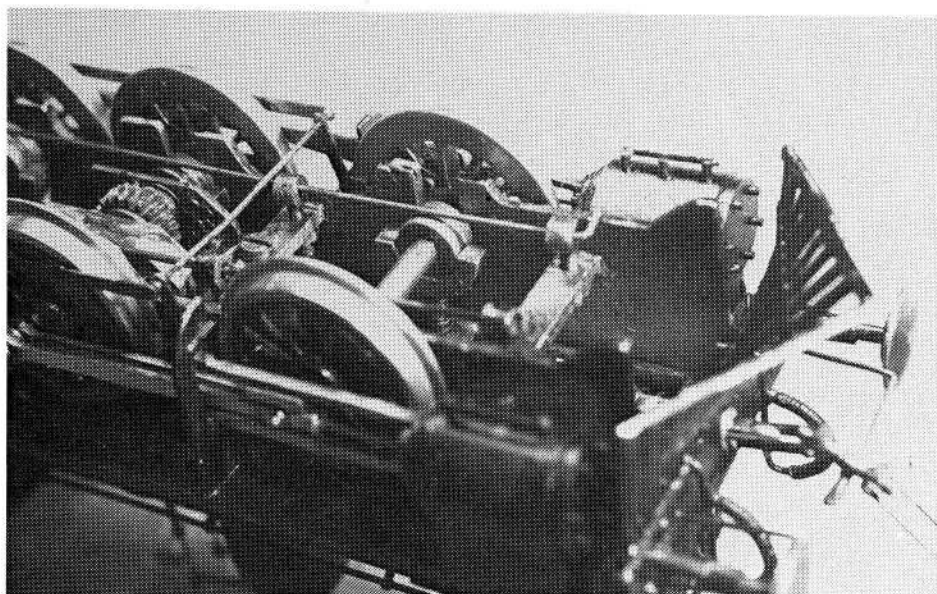
Modellens bygherre er Wilhelm Poppel. VVS-mand af profession, medlem af HgJK samt af DMJK og med hænderne skruet rigtigt på skafterne, hvad hans præmierede model af en kongevogn ved sidste MOROP-kongres i Danmark er et tydeligt bevis på. Forbilledet er *denne gang OHJ nr. 5*, bygget af Vulcan i 1901. Den blev i 1963 overtaget af DJK. Desværre har vi ikke tegninger i 1:45, så Poppel byggede sin

model efter tegninger i bogen: Danske Privatbaners Damplokomotiver.

Nu hører det ikke til dagens orden, at et medlem ganske uventet dumper en færdigbygget model ned på anlæget og siger: Afgang i spor 1! Nej, tværtimod, hos os er det sædvane, at de aktive modelbyggere, efterhånden som arbejdet skrider frem, medbringer de færdige smådele til afprøvning eller som undervisningsmateriale for de af foreningens medlemmer, der måtte være interesserede. Vi var således også i dette tilfælde forberedte på det som var i vente, hvilket for mit vedkommende betød, at jeg på lumskeligste vis fik overbevist Poppel om, at her var noget, vi måtte have med i SIGNALPOSTEN.

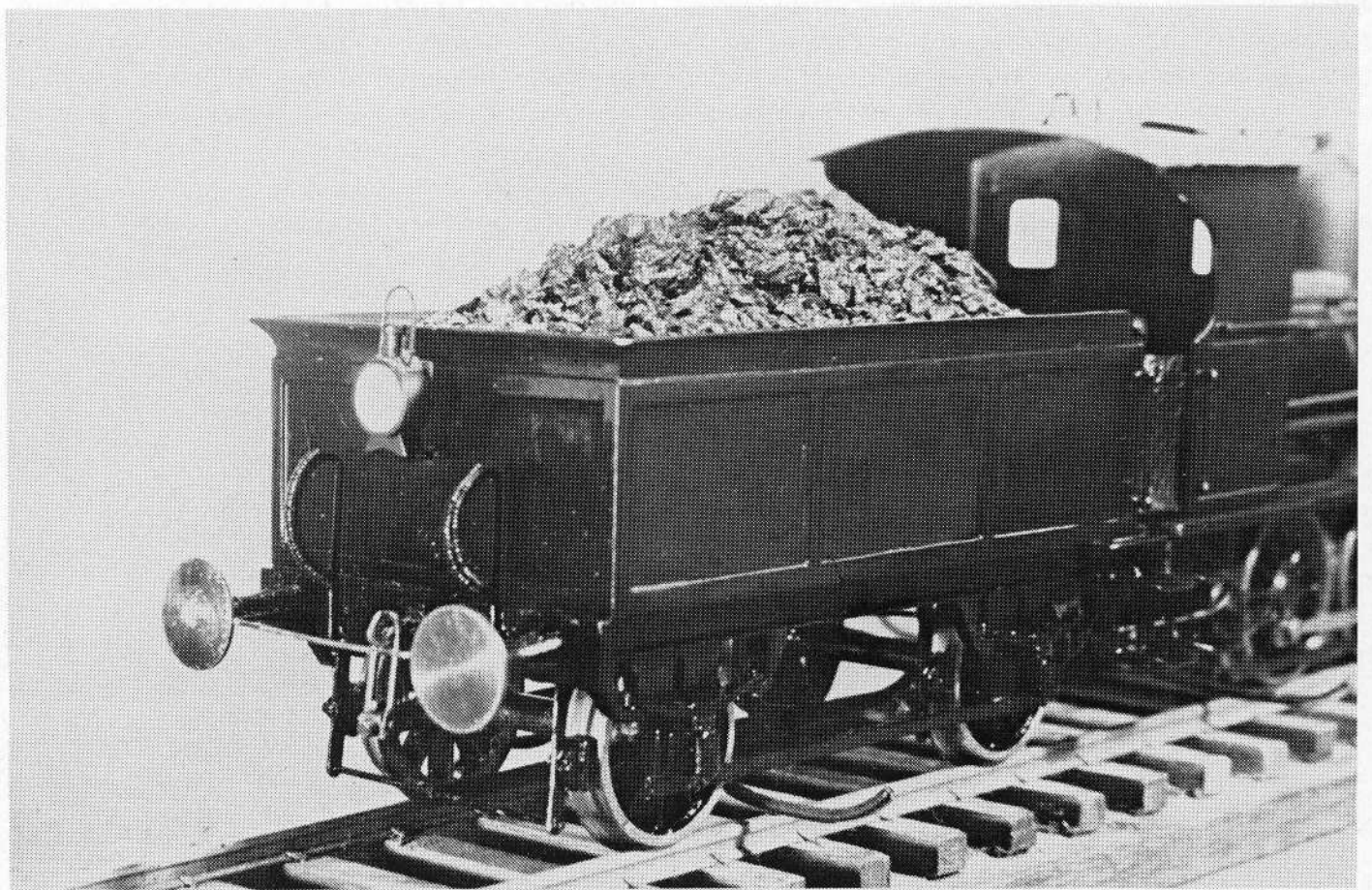
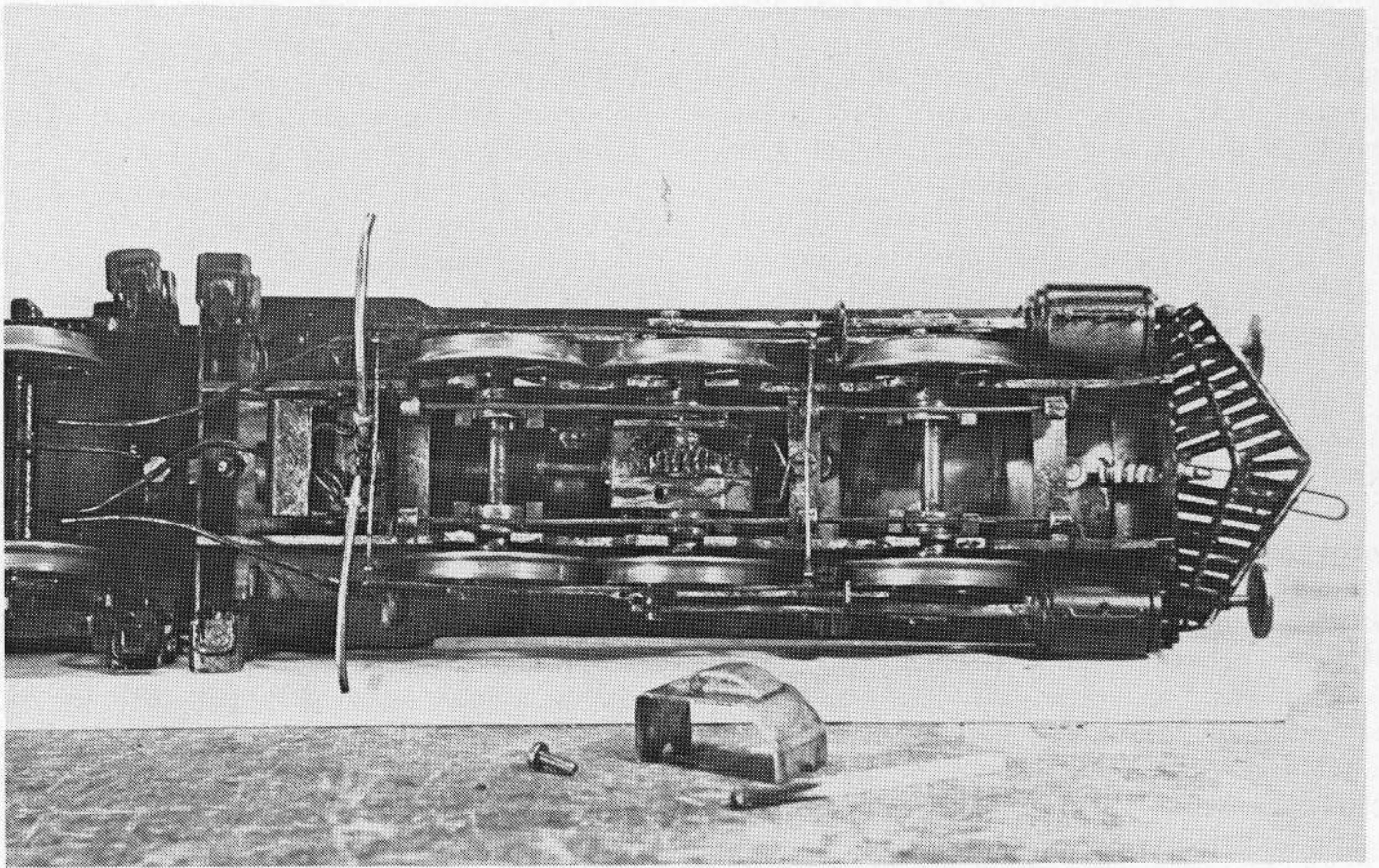
Det her med at skulle skrive lange afhandlinger var imidlertid ikke den gode mands største lyst, hvad han da forresten også ganske tydeligt fortalte mig, alligevel dukkede han en dag op med et par tæt beskrevne sider, der meget detaillert beskrev de enkeltheder, der efter Poppels mening måtte være af særlig interesse for læseren, og med dette dokument som støtte afholdt vi et lille privat møde på Nørrebro, hvor vi så snakkede modelbygning, medens Erik knipsede løs.

Det var en tåget søndag morgen, da vi ankom til Christianshede privatbanespor, men da nr. 5 netop var under klargøring, så måtte vi da også have disse billeder med. Senere kom nr. 5 under bedre lysforhold og billederne 3 og 4 viser modellen med alle detaljer helt skarpe og tydelige. Fremgangsmåden er den sædvanlige: undervogn og overdel fremstilles



Side 92 ø: OHJ 5 i hel figur - og side 92 n: - på nærmere hold.

Her til højre: Bemærk klavertrådens montering.





som selvstændige enheder, der ved samling og adskillelse frembyder de nødvendige fordele ved bemaling, rettelser, eftersyn o.s.v. Poppel fortæller med et bredt grin, at han i sin iver begyndte med at færdiggøre overdelen og følger så til, at det skal man altså bare ikke!

På trods af mange beregninger og en masse anden forudseenhed, så skulle det alligevel vise sig, at der trods alt ikke var taget tilstrækkeligt hensyn til gearkassens bevægelighed. Jeg var jo på opfordring gået i gang med nr. 5, og den tiltalte mig på grund af den indvendige styring, den lavt liggende kedel og de iøvrigt meget rene linier. Nu måtte jeg have bunden i vejret på overdelen og i gang med grovfilen for at "udvide" rummeligheden - det var ikke nogen særlig morsom opgave!

Drivhjulenes diameter på originalen er 1190 mm, hvilket i 0 giver 26,5 mm og i H0 13,5 mm. Disse størrelser findes ikke i handelen og må derfor blive af egen tilvirkning. Hjulbandagen afdrejes efter målene i stålringe, derefter drejes messingskiver, der prespasser i bandagen. Forinden er skiverne ved hjælp af et hjemmelavet delehoved sat op i fræseren og egerne fræset ud.

Hjulstjernen presses i bandagen og der loddes til en smuk afrunding mellem eger og stålring. Kontravægt og slager påloddede messingplader, udsavet i rette profil og fra bagsiden fyldt op med plastic-padding. Hjulet sættes derpå i drejebænken, centreret og bores og rives op til prespasning på akslen. Hullerne til krumtappene bores ved hjælp af en lille plade, der i forvejen er forsynet med to huller - aksel

og krumtap i rette indbyrdes afstand - således at alle seks hjul får nøjagtig lige stor slaglængde. Jeg tillod mig på et eller andet tidspunkt at afbryde Poppel med den bemærkning, om det ikke havde været lettere at forarbejde det hele i messing, hvortil han svarede at ham bekendt forekom der ikke damplokomotiver med gule hjulbandager! - ku' det siges tydeligere?

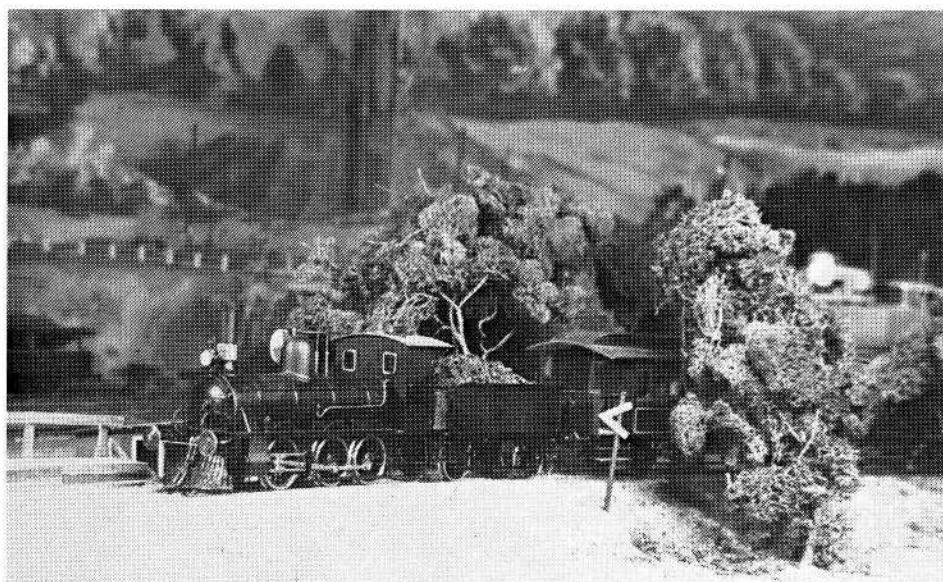
Mange modelbyggere begår den fejl, fortsatte Poppel, at montere deres hjulsæt på faste rammer. De fedter på skinnerne, ligger uroligt i sporet og kan give anledning til hyppige afsporinger, som kunne have været undgået dersom de blot havde været hængt op i en passende affjedring. Lejerne på denne model er cylinderformede bøsninger, der styres af lejeportene i rammen. En halvmåneformet gaffel med styrrille hviler foroven på lejet og gaflen er på toppen forsynet med en tap, der i sin øverste ende styres af en bøsning påloddet rammen.

Omkring tappen er viklet en fjedertråd, der blidt, men bestemt trykker lejet i bund. På undersiden holdes lejerne på plads af to langsgående klavertråde monteret i gevindskårne øjer, der muliggør den endelige justering af hele affjedringssystemet. Jeg vovede ikke at komme med afbrydelser, men jeg kan da fortælle læserne, at justeringen var foretaget så fint, at modellen lige netop svævede på fjedrene. På billede 5 har vi vendt bunden i vejret på kalorius, og har jeg ikke formået at forklare mig tilstrækkelig tydeligt, så gør billedet det forhåbentligt.

Gearkassen må selvfølgelig have sine egne lejer for at kunne bevæge sig frit og består

Side 94 ø: Støvhætte og/eller oliebad.

Side 94 n: Tenderen, med samme gode køreegenskaber  
Her til højre: Ud med persontog, og hjem ...

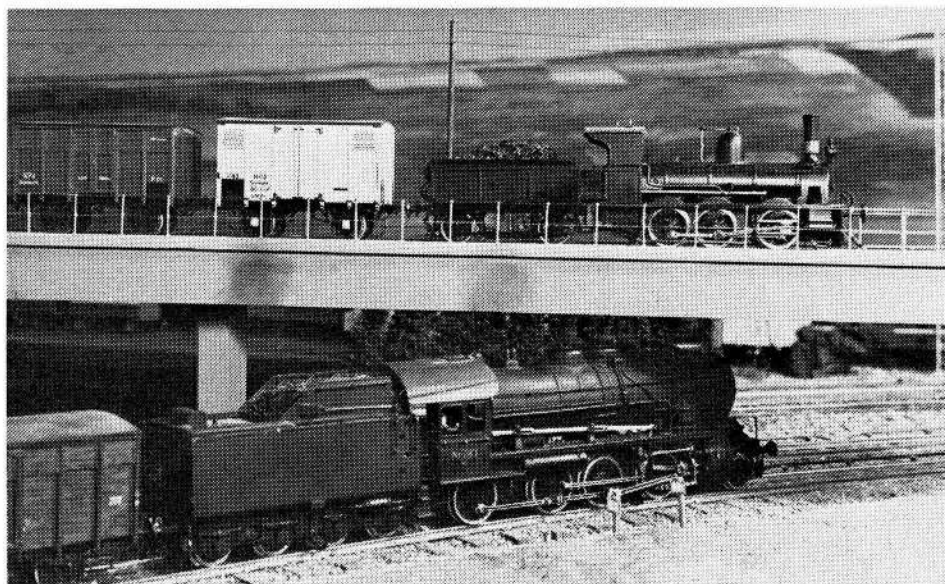


af en udfilet messingklods monteret på midterste hjulsæt, beskyttet på undersiden mod snavs og støv af et aftageligt bundstykke, se billede 6. Gearingen er tandhjul og snekke, forbundet med kardanled af fiberrør til endnu en udveksling fast forbundet med rammen, men skjult i fyrkassen. Den sidste tandhjulsaksel er således havnet i kedlens centrum og tillod derfor montering af et svinghjul, hvilket giver maskinen en særdeles blød og rolig gang, der i forbindelse med snekkedrev og diverse fibertandhjul har nedsat støjmomentet til et minimum.

Motoren - Maxmotor 12 volt - er anbragt i tenderen og transmission mellem motoraksel og gearkasse består af en spiralfjeder. Her opstod lidt kvaler, fortælles der. I det første forsøg var spiralen for blød og virkede nærmest som et sjippetov, og i det næste så stiv, at den rev tenderen af sporet. De følgende erfaringer fortalte lidt om, at det er ikke lige meget hvilken vej man drejer spiralen rundt, men det har man sikkert fantasi nok til at forestille sig. Enden på legen blev den, at en dobbeltfjeder, højre- og venstresnoet og vredet ind i hinanden, løste problemet - kunsten er blot, at man finder den rette tråddykkelse, men den melder historien ikke noget om.

Vi snupede også et billede af tenderen, der naturligvis også er fjederophængt og iøvrigt forsynet med det udstyr som forbilledets tender er behængt med. Læg eksempelvis mærke til, at bremseapparatet er på plads, og at kullene - som enhver DJK-mand ved det - altid væltede ud på tenderens dæk.

... med gods. En alsidig maskine



ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

TJENESTEKØREPLAN II, 2. og 3. distrikt, gyldig fra 1. oktober 1921 ønskes byttet med lømmekøreplan eventuelt rejseliste fra ca. samme periode (med Åbenrå amtsbaner) i et pænt eksemplar.

Henvendelse:

Bent Hansen  
Rugmarken 30  
Nr. Bjert  
6000 Kolding  
Tlf. (05) 56 50 31

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

De sidste billeder viser modellen i mere "naturlige" omgivelser og dersom læseren finder afslutningen en smule for konstrueret, så er forklaringen den, at vi gerne ville illustrere størrelsesforskellen mellem de to maskiner (billede 9). OHJ nr. 5 er en smuk og stilren maskine, ikke nogen blikkenslagers udstyrsforretning eller rørlæggers paradys, men en lækkerbidsken for en modelbygger, tilsyneladende lige til at sætte tænderne i, kun skal man altså lige gøre sig klart, at den ikke er ret stor, og derfor stiller særlige krav til mulighederne for at anskaffe eller fremstille de nødvendige hjulsæt, gearkassedele og motor.

Kan man imidlertid det, ja, så er der da ikke noget at betænke sig på, for sådant et loko kan man da altid finde anvendelse for på sin modeljernbane.

Wilhelm, Erik og Adam

# MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

De lange Scandia-Kielervogne på Fyn og RHJ.

Scandia byggede ialt 14 Kielervogne, alle med samme maskinanlæg og principielle opbygning som omtalt tidligere i artikelserien under omtalen af Kjellerupbanens SKRJ M 1. Alle de følgende vogne blev dog leveret med trykluftbremse og de nyere med pneumatisk (trykluft-) styret gear i stedet for det oprindelige Kielerprincip, hvor gear og kobling betjentes ved hjælp af adskillige bardunstrammere etc., hvilket medførte adskillige skader på transmissionen og driftsforstyrrelser, problemer, der kun virkeligt blev løst i de vogne, der fik udskiftet wiretrækkene med pneumatik. Det er endnu ikke lykkedes mig at finde ud af hvilke vogne, der havde/fik trykluftgear, men måske kan læserne oplyse noget om dette punkt?

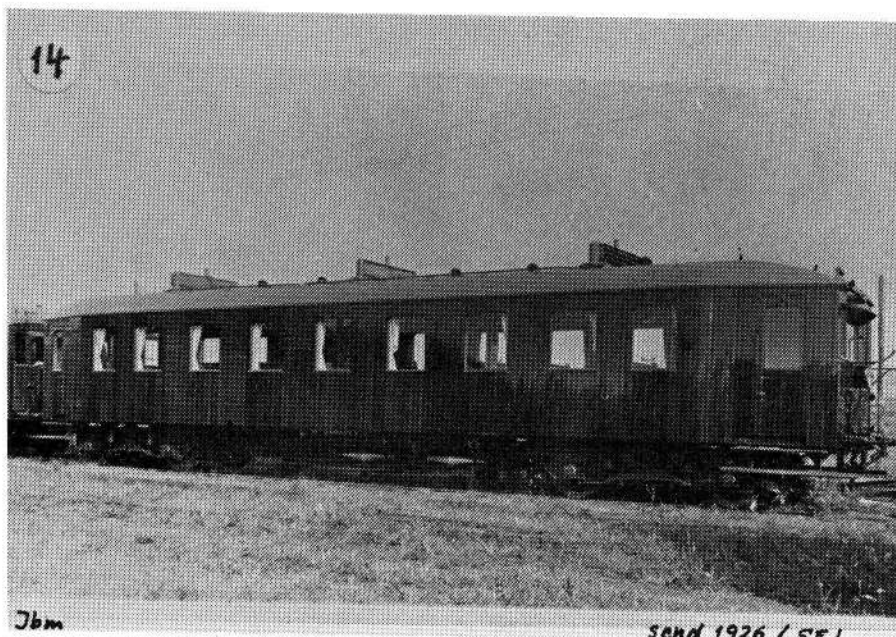
Scandia leverede ialt 11 vogne af den lange model, hvortil SKRJ M 1 hørte, længde over pufferne 18,3 m. Dertil kom 3 væsentligt kortere vogne, en på 14 m til Vodskov-Østervrå banen og 2 på kun 13,25 m over pufferne: Troldehedebanens TKVJ M 1 og Hirtshalsbanens HB M 31 = HP M 23.

Kun SKRJ M 1 blev leveret med postrum, alle de øvrige var oprindelig i det væsentlige rene personvogne, dog med mere eller mindre bagageplads på endeperronerne, hvis døre havde en ekstra lille fløj på 2/3 dørbredde, så barnevogne og andet voluminøst rejsegods let kunne komme ud og ind.

8 af de lange vogne leveredes til fynske privatbaner: 4 til Sydfyn, M 1-4 og 4 til baner nord for den fynske hovedbane. Nordvestfynske Jernbane, Odense-Middelfart/Bogense fik 2 vogne: OMB M 1-2, Nordfynske Jernbane, Odense-Bogense fik én: NFJ M 1 og Odense-Kerteminde-Martofte ligeledes én: OKMJ M 1. Alle de fynske vogne var indrettet næsten ens, se fig. T og T<sub>1</sub>, idet dog den nyeste, SFJ M 4, var uden motorkasse på gulvet i passagerafdelingen, se fig. V.

To i det ydre aldeles "fynsk" udseende vogne leveredes desuden til Randers-Hadsund Jernbane: RHJ M 1-2, men de havde 1/2 fag sæder mindre i hver ende, d.v.s. større bagageplads på endeperronerne, se fig. T og T<sub>4</sub>.

Da de lange vogne havde en vognvægt (bruttovægt) på ca. 40 t, d.v.s. et akseltryk





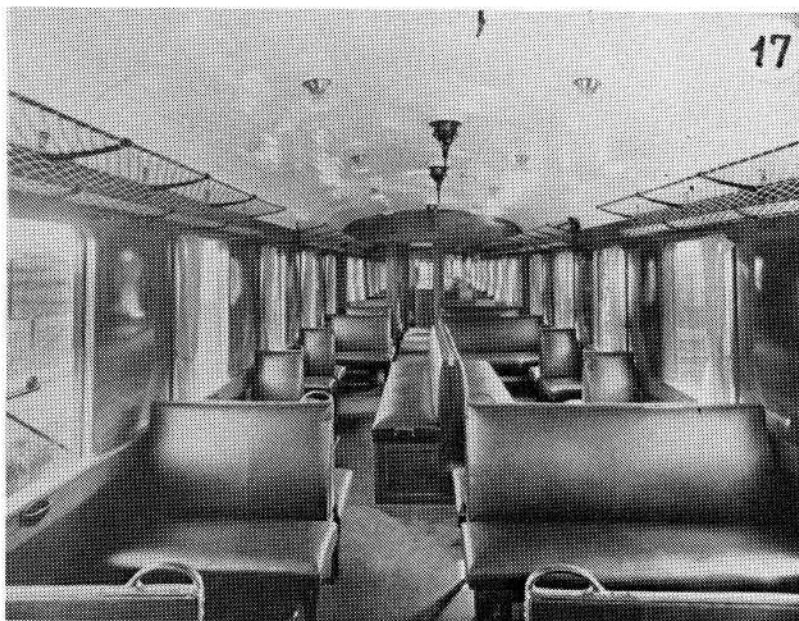
på mindst 10 t (drivakslerne trådte noget hårdere end løbeakslerne, da de også skulle bære noget af transmissionen), var det først efter sporforstærkningen i 1924-26 at RHJ kunne anskaffe så tunge vogne, og også OKMJ havde indtil kort før anskaffelsen haft et skrøbeligt spor, der ikke tålte de tunge Kielervogne. En del baner valgte nok de lette Triangelvogne bl.a. af hensyn til deres skrøbelige eller dårligt justerede spor, men Triangelvognenes dårligere køreegenskaber gjorde, at de ikke var slet så gode mod sporet, som deres lethed kunne forlede en til at tro.

På Sydfyn byggede man (d.v.s. SFJ) i 1921 sin egen, private forsøgsmotorvogn, udstyret med en 65 hk benzinmotor. Denne forsøgsvogn var, af grunde, jeg ikke kender, en total fiasko, og den afskrækkede, sammen med de mindre gode efterretninger fra de baner, der havde anskaffet de ægte Kielervogne, SFJ fra motorisering i flere år. I stedet anskaffede man i 1923 ikke mindre end 7 små 1' B1'-damploko, der fortrinsvis var beregnet på fremførelse af små lette, men relativt hurtige tog på sidelinierne. Allerede 3 år efter besluttede man alligevel at forsøge sig med motormateriel, og i 1926 anskaffedes 2 lange Scandia-Kielervogne én til Svendborg-Nyborg banen, SNB M 1 og én til Svendborg-Fåborg: SFB M 2. Foto nr. 14 viser en af disse vogne, som de så ud ved leveringen, og foto 16 og 17 er interiørfotos af samme. Året efter anskaffedes endnu en vogn: ONFJ M 3 til Odense-Nørre Broby-Fåborg, så

man nu havde en vogn til hver af de sydfynske "randbaner". I 1928 anskaffedes en reservemaskind, M 5, der var fælles for alle de nord- og sydfynske Kielervogne, naturligvis med undtagelse af NFJ, der traditionelt gik sine egne veje.

I 1929 bekvemmede SFJ sig endelig til at anskaffe den fjerde Kielervogn, så man også



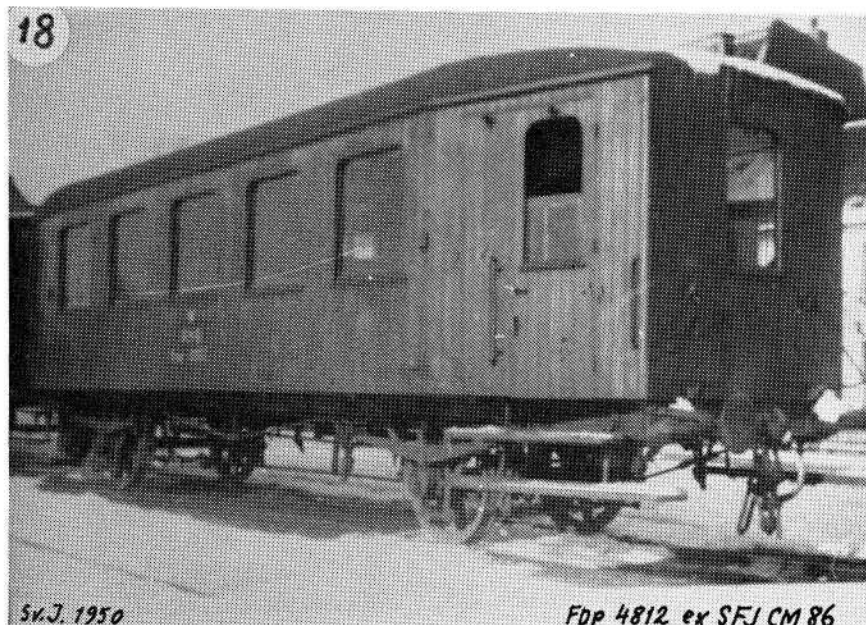


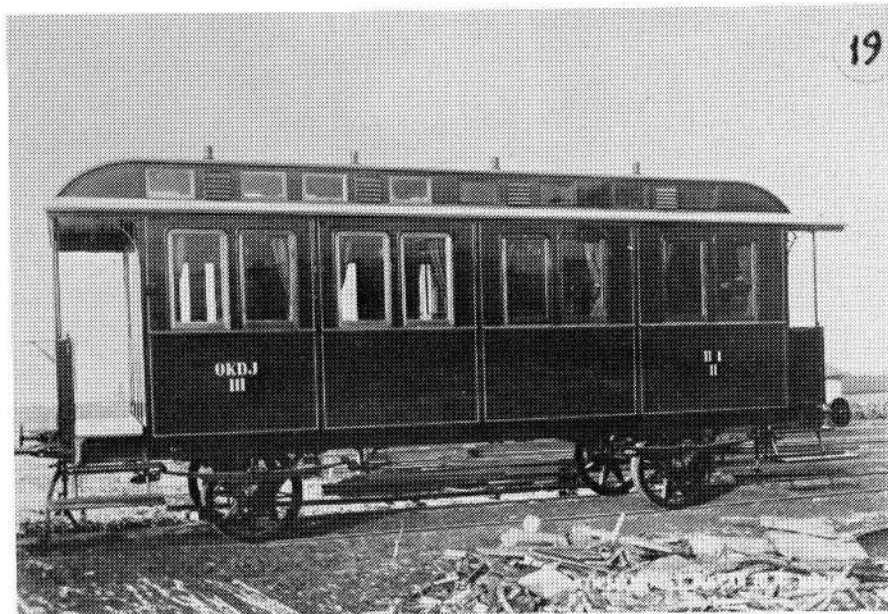
havde en til diagonalbanen RFB/RNB (Ringe-Fåborg/Nyborg). Den nye vogn betegnedes SFJ M 4, da diagonalbanen ikke mere benyttede egne initialer. Fig. V og foto 15 viser denne vogn som den så ud på sine ældre dage, hvor de oprindelige lamelkølere var erstattet med MO-kølere. I det ydre var den ellers uændret, bortset fra påskriverne.

De to første sydfynske vogne samt Kertemindebanens OKMJ M 1 leveredes med gavldøre og overgangsbroer, se fig. T<sub>2</sub> og foto 16, hvorimod alle de øvrige, lange Kielervogne ikke udstyredes med denne facilitet, se fig. T<sub>3</sub> og V.

Foto 17 viser det efter datidens forhold meget moderne, lyse og venlige indre, uden krummelurer og dikkedarer, men praktisk,

enkelt og dog yderst komfortabelt i sammenligning med de gamle Kielervognes "enkle fornemhed". Vognenes indretning var et smukt eksempel på tidens bestræbelser på at skabe "funktionalistiske" interiører, og man var endnu ikke stivnet i den kuriøse "funkis"-stil, hvor de smukke tanker var slået over i parodien. De polstrede fjederhynder med bøffellæderbetræk var nu for alvor ved at slå igennem, så III kl. få år efter kunne slås sammen med II kl. til "fællesklasse". Det varede dog mange år, inden alle, eller blot de fleste personvogne kunne leve op til den nye standard. Bemærk motorkassearrangementet. Lydene fra denne kasse kunne nok ind imellem slå et slemt skår i komforten, når almindelig samtale blev umuliggjort



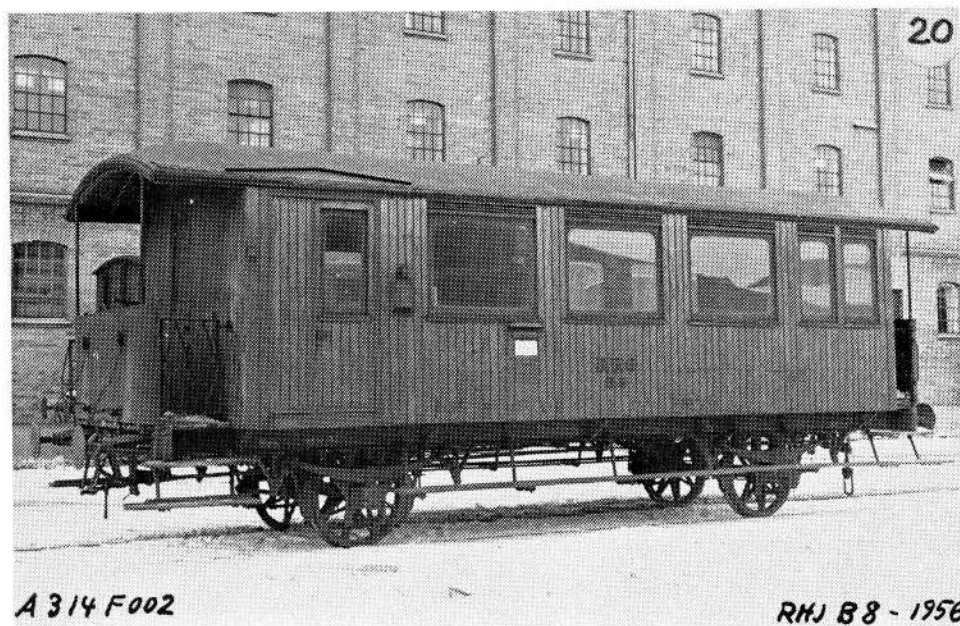


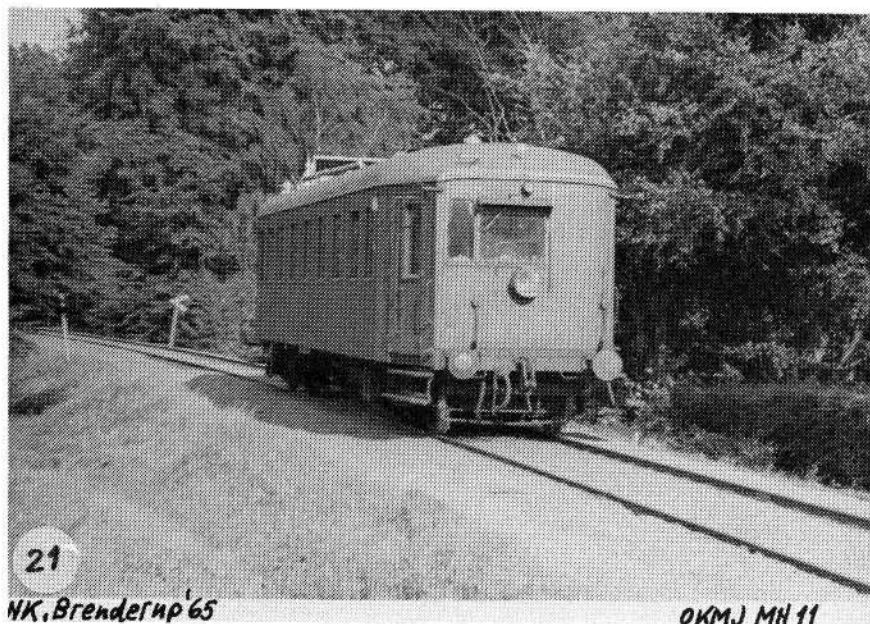
under accelerationen og når de umilde lyde fra gearskiftet derefter frembragte en vis utryghed ved, hvad der mon kunne ske, hvis trækassen viste sig mindre solid!

Det er tidligere nævnt, at alene SFJ M 4 havde en afvigende indretning med motoren liggende så lavt i en "hængebug" og gulvet så højt, at motorkassen på gulvet kunne undgås. Vognens indre blev derved endnu mere CR-agtigt end tilfældet var med de øvrige Kielervogne, og det nedbragte generne ved motorlarmen noget. Til gengæld var det sværere at komme til motoren oppefra, selv om der var godt med inspektionslemme i gulvet.

De 4 sydfynske vogne klarede snart, da

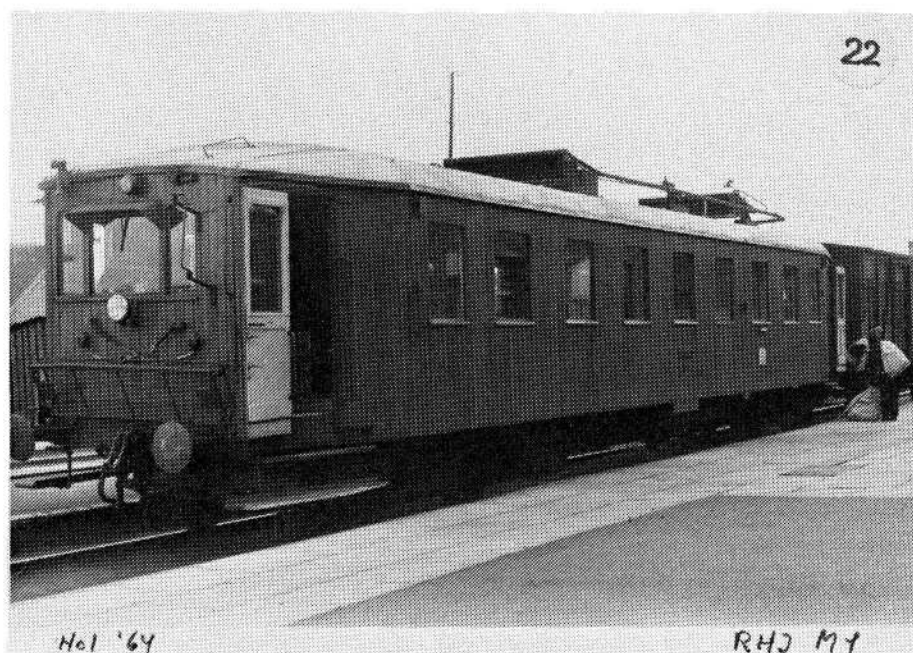
de værste børnesygdomme var overstået, en betydelig del af de sydfynske sidebaners persontrafik, men på hovedlinien Odense-Svendborg benyttedes de ikke. Den blev først motoriseret, da man i 1932 anskaffede de store diesel-elektriske "3-truckere", der måtte tage op til 80 t, svarende til 2 bogievogne eller 4-5 toakslede vogne, på krogen. Kielervognene måtte derimod, i hvert fald på Sydfyn, højst belastes med 20 t - helst mindre, hvilket betød, at kun én toakslet bivogn kunne tillades. På Sydfyn kørte Kielervogne som regel solo, og der blev ikke monteret trykluftudstyr på noget af det sydfynske vognmateriel før fremkomsten af de store dieselvogne, bortset fra én vogn: SFJ





CM 86, foto 18, der opstod i 1927 ved ombygning af den tidligere nævnte forsøgsmotorvogn fra 1921. CM 86 fremtrådte nu smukt i den rette Kielervognsstil: teakkædt og med tilspidsede ender med lukkede endeperroner, den var blot meget kortere end Kielervognene. Det indre arrangement afveg mere fra motorvognene. Den rummede 39 faste siddepladser, anbragt med 2+2 pladser i bredden. Der var således i det daglige god plads, også til de overvægtige, men i tilfælde af trængsel, måtte der presses 3+3 passagerer ned i bredden, svarende til 59 pladser, jfr. Ålborgbanernes Triangel-vogne og HFHJs "CL"-vogne nr. 60-61, hvor der iflg. HFHJs propagandaafdeling var plads til "3 slanke personer" på hvert sæde! Inklusive ståplad-

ser kunne CM 86 rumme ca. 85 passagerer, og vægten kom da op på en 17-18 t, så ret meget større bivogne kunne ikke tillades. Iflg. SFJ-eksperten Lars Viinholt-Nielsen benyttedes stort set kun denne bivogn på Sydfyn indtil krigen kom i 1939/40. Under og efter krigen anvendtes også andre bivogne, bl.a. nogle af de gamle, lette kupevogne, fortrinsvis CA 65, en tidligere "fin" vogn (A 5) med kun 4 kupeer og derfor forholdsvis rummelig. Svend Jørgensen, der også er en af SFJ-kenderne, oplyser, at også nogle af de nyere, teakkædte 2-akslede "altanvogne" (med åbne endeperroner) nu og da benyttedes efter Kielervognene i SFJs sidste år, mens han derimod aldrig har set dem med tagryttervogne på slæb. Derimod kunne det ske



en sjælden gang, at man medtog en enkelt lille godsvogn, oftest en lille, 11 m<sup>2</sup> Q-vogn, og den kunne godt optræde som bivogn nr. 2, men så var der også tale om et "stort tog"!

Under krigen fik M 1, 3 og 4 gasgenerator, og de medførte da somme tider den 11 m<sup>2</sup> lukkede godsvogn QA 1242, der benyttedes til transport af gasgeneratorbrændsel. Hertil benyttede SFJ ofte tørv, der åbenbart var lige (u?)egnet til såvel motor- som dampogsbrændstof. Generatorvognene var stationeret i Fåborg og betjente ONFJ og SFB og nu og da også diagonalen over Ringe til Nyborg. M 1 mistede i gastiden gavldørene, mens M 2 slap uskadt gennem krigens tid og eksisterer den dag i dag med gavldøren i behold (dog fastskruet) i DJKs besiddelse.

På OKMJ indrettede man straks 2 gamle sidegangsvogne, pladeklædte tagryttervogne med åbne endeperroner og tvillingvinduer, oprindeligt OKDJ B 1-2, se foto 19, som bivogne til M 1. De udstyredes med trykluftbremse og kakkelovnsopvarmning og omlitredes til CM 1-2.

NFJ og OMB indrettede ikke specielle bivogne til Kielervognene, men i de langsomme tog kunne alle banerne vel tillade sig at medføre en enkelt lille 2-akslet person-, post- eller rejsegodsvogn, blot den havde betjent skruebremse.

På RHJ benyttedes banens almindelige personvogne af den nyere model (fra ca. 1910-erne) til Kieler-bivogne, da de var af en passende beskeden størrelse, se foto 20, der viser typen, dog her ombygget med postrum. Standardtypen havde 50 siddepladser og 5 fag vin-

duer, hvoraf nogle var tvilling-vinduer. Det vides fra fotos, at i hvert fald én af vognene, B 7, havde egenvarme af hensyn til anvendelsen som bivogn.

Såvidt jeg har kunnet få oplyst havde i hvert fald følgende Kielervogne gasgenerator under krigen:

SFJ M 1, 3 og 4,  
NFJ M 1,  
OMB M 1 og 2,  
RHJ M 2,  
HB M 31 = HP M 23,  
OKMJ M 1 (vistnok?).

Når jeg gætter på OKMJ M 1 er det dels fordi de fleste vogne fik det, men specielt fordi den mistede gavldøren, se foto 21 og 25 (til højre). Enkelte vogne kørte under krigen som motorløse personvogne: VØ M 21, HLA M 3 (ex SKRJ), RHJ M 1 og måske flere. Det var nemlig på de tider, hvor motorerne var ved at være udslidte. RHJ-eksperten Bent Dyrholm fortæller, at de originale motorer fra Kiel var af aluminium og ikke var robuste. Motorblokkene revnede flere gange, og der kom efterhånden reservedelsproblemer. Således kunne RHJ M 1s motor ikke længere repareres i 1941/42, hvorefter vognen en tid blot benyttedes som personvogn.

I 1949 overtog staten SFJ samt driften af de associerede baner ONFJ, SFB og SNB. Dermed overgik de 4 sydfynske Kielervogne til DSB, der litrerede dem MBF 481-484. Nr. 481-483 havde nu kun 73 pladser, idet skillerummet i toiletenden var flyttet til "RHJ-position", se

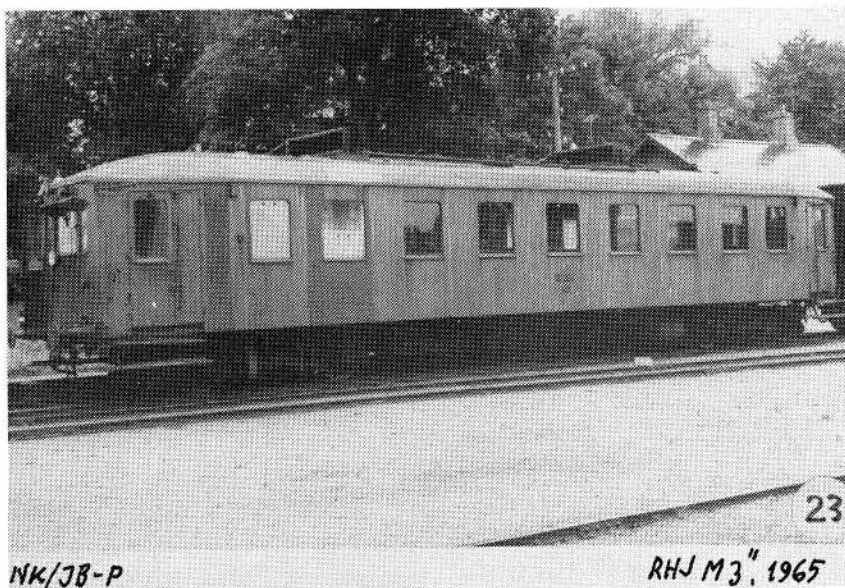




fig. T<sub>4</sub> og klapsæderne i denne ende var fjernet. Jeg ved ikke, om denne ændring allerede var sket i SFJ-tiden. MBF 484 var i starten uændret, men kort efter, og i hvert fald senest 1952, flyttedes skillerummet i toiletenden på samme måde som beskrevet for 481-483, mens skillerummet i den modsatte ende flyttedes 2 fag længere ind mod vognmidten, så der i denne ende opstod et stort og reelt rejsegodsrum med 2 vinduer i hver side. Vinduerne her, såvel som det enlige vindue over for toilettet, forsynedes med beskyttelsesgitter. Vognen havde herefter kun 60 faste siddepladser. Om den havde nogen klapsæder i behold, ved jeg ikke.

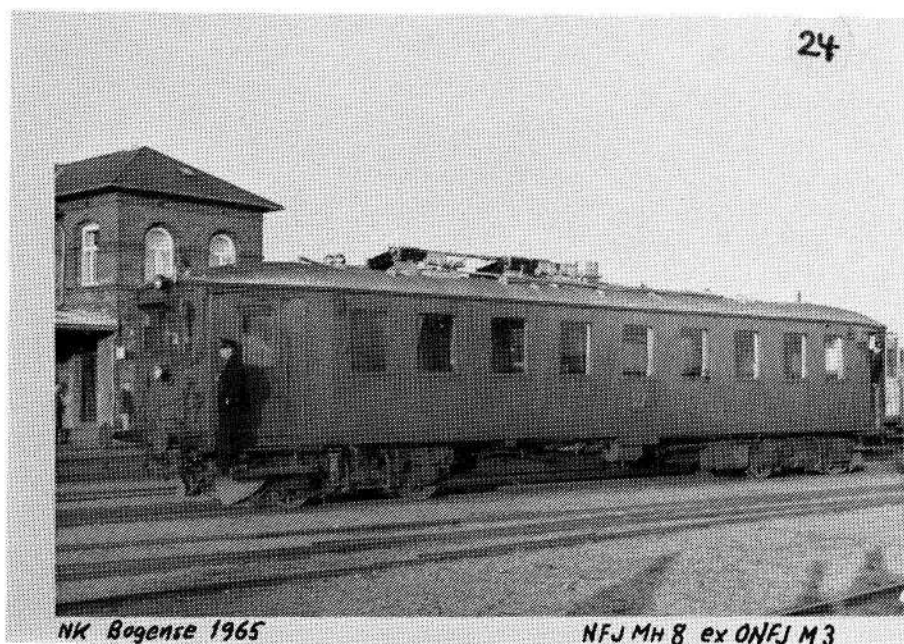
Det var naturligvis ikke blot RHJ, der havde vanskeligheder med DWKs gamle, udslidte motorer, det gjaldt hos alle Kielervognsejerne, og de begyndte straks, da krigen var slut, at se sig om efter erstatningsmotorer, da selve vogndelen stadig var i god stand. Fabriken i Kiel var udbombet under krigen og kunne intet levere. I 1945-46 gjordes spredte forsøg med forskellige motorer: Hjørring Privatbaner med MAN benzin og Büssing diesel, NFJ med en Frichs dieselmotor, men resultaterne var ikke meget lovende. Endelig blev det i 1947-48 muligt at skaffe amerikanske motorer af mærket Hercules, og jeg husker, at Triangel dengang pralede med, at deres lastvogne og busser nu kunne leveres med "den verdenskendte Hercules dieselmotor". DSB lod i 1949/50 indbygge Hercules dieselmotorer i 5 Triangelvogne (MF → MC") og i de 4 Kielervogne MBF

481-484. I 1950-52 fulgte de fleste privatbaner DSBS eksempel for Kielervognenes vedkommende, og 12 af de 14 vogne fik denne motortype ilagt.

Hercules-motorerne benyttedes herefter i gennemsnit i 13 år, hvilket var en del kortere tid end den gamle DWK-motor. Iflg. Viinholt-Nielsen kørte de fynske vogne i snit 6-700.000 km med Hercules-motorerne, mens DWK-motorerne, deres skavanker til trods, klarede gennemsnitlig ca. 1,5 mill. km på SFJ. En del af forklaringen kan være, at man efterhånden som arbejdslønnen steg, var mindre tilbøjelig til at reparere, men hellere udskiftede de skrantende motorer med nye, der i årenes løb var blevet relativt meget billigere.

Det lykkedes RHJ at holde liv i Hercules-motorerne i 20 år, men de levede nok af "smulterne fra de riges bord", idet de andre baner allerede kasserede Hercules-motorerne efter 10-12 års forløb til fordel for de meget bedre Leyland-motorer, hvorved der blev billige reservedele til overs til de reparationsvillige RHJ-folk.

NFJ og TKVJ sik sine egne veje. TKVJ opgav den ulige kamp med M 1 og solgte den i 1949 som motorløs personvogn til HTJ. NFJ lod i 1946 sin M 1 udstyre med en helt speciel, nykonstrueret dieselmotor fra Frichs, kaldet type 6140 CA. En lignende motor fandtes her i landet kun i HFHJs Eva-Maybach-vogn M 7, og den var ingen succes. NFJ M 1 kørte dog med den i 10 år, hvorefter vognen benyttedes som motor-



løs personvogn C 40 endnu nogle få år. Til erstatning købte NFJ DSBs MBF 483, ex ONFJ M 3, der nu (1957) havde Hercules-motor. Vognen litreredes NFJ MH 8, foto 25. Den fik i 1964 en 150 hk Frichs-motor, hvormed den klarede sig i banens sidste 2 leveår. Samtidig med anskaffelsen af MH 8 købte NFJ også DSB MBF 484, ex SFJ M 4. Den litreredes MH 9. Det ser ud til, at den har kørt meget lidt hos NFJ. Viinholt har set den i Bogense i 1960, og da "havde den det ikke godt, og havde ikke haft det i nogen tid". Noget kunne tyde på, at den det meste af tiden hos NFJ blot tjente som reservedelslager for MH 8. Den blev iflg. DJK 4 udrangeret i 1962, men først endeligt ophugget ved banens nedlæggelse i 1966.

I det ydre undergik ingen af Kielervognene større ændringer, de fik tilsyneladende blot ændret lidt på kølerarrangementerne på taget, hvor nogle fik MO-kølere, se foto 24 og fig. V, mens andre holdt liv i den oprindelige kølertype og atter andre (Hjørring Privatbaner) helt fjernede kølerne fra taget og anbragte dem under vognen.

En nærmere redegørelse for de enkelte vognes data og skæbne bringes i næste artikel, men vi bør ikke undlade her at se lidt på, hvordan RHJ lod 3 af sine efterhånden 4 Kielervogne ombygge efter krigen.

M 1-2 var sidst i 1930erne ved at være mindre driftssikre, og RHJ købte derfor af DSB en brugt ME-vogn (2-akslet Triangel-vogn) i 1939 for at have en reserve. Den fik ret hurtigt gasgenerator, men brændte allerede i 1943.

Det lykkedes RHJ at skaffe en afløser: KS M 2 = RHJ M 4', en lidt større, benzin-elektrisk Triangel-vogn, der nu fik gasanlægget fra ME-vognen. M 1 var som nævnt opgivet af lægerne allerede 1941/42, og med M 2 og en Triangel-vogn måtte man klare sig gennem krigsårene, hvor væksten i togstørrelse atter overlod mere til dampdriften, så det gik endda.

Efter krigen blev savnet af motormateriel hurtigt meget føleligt, men anskaffelsen af et par skinnebustog i 1947 gav midlertidig lindring. Både M 1 og den gamle Triangel-vogn var dog nu snart helt afkræftede, og skinnebusser var dyre. Da Hercules-motorerne dukkede op besluttede man sig derfor til at genoplive M 2 som motorvogn og i det hele taget at modernisere begge Kielervognene. De fik begge indbygget et ret stort postrum, så de nu fremstod som kombinerede person-, post- og rejsegodsvogne, se fig. U<sub>1</sub> og foto 22. Ombygningen blev foretaget i 1950 af Scandia, som man jo også bogstaveligt havde lige uden for døren.

I 1959 anskaffede RHJ endnu en Kielervogn: den tidligere SNB M 1 = DSB MBF 481, der nu litreredes RHJ M 3. Den skulle nu også have et postrum, men denne gang var man beskedenere i sine krav: man indrettede blot rejsegodsrummet i toiletenden til postrum. Da det ikke kunne tillades, at publikum passerede dette hellige sted, når de skulle benytte toilettet, gjorde man det noget usædvanlige at forlænge toilettet til over det dobbelte ved at lægge et helt fag til i samme bredde, så toilettet kunne nå godt ind i passagerafdeligen, se fig. U<sub>2</sub>. I



udvidelsen indrettedes vaskekumme etc., og døren flyttedes fra rejsegodsrummet og hertil, så postrummet blev fredet for publikum. Det er forklaringen på det mærkelige fænomen, at M 3" havde TO toiletvinduer side om side, se foto 23.

Endelig anskaffede RHJ i 1966 sin sidste Kielervogn, M 4", ex OMB MH 6, oprindelig SFB M 2. Det var kun 3 år før banen lukkede, og da man vel allerede havde set døden i øjnene, orkede man ikke at ombygge vognen, men benyttede den som den var. Den havde én stor fordel: Leyland-motoren, så teknisk var den i bedre stand end de andre vogne. Den havde stadig den (afspærrede) endedør i behold, men overgangsbroerne var for længst fjernet. Den gik til DJK i 1969.

Som et lille supplement til omtalen af de ægte Kielervogne samt SKRJ M 1 kan oplyses følgende om vognenes elektro-magnetiske bremse.

Jeg har af hr. Hedetoft i Ålborg lånt en tegning af maskinanlægget i en af de "ægte" Kielervogne, og her ses, hvordan DWKs elektriske bremse var indrettet. Princippet var det samme som benyttedes bl.a. i Københavns Sporvejes bivogne: Kraftorganet var noget, der i det ydre lignede en trykluftbremse-cylinder, men i hvis indre der skjulte sig en elektromagnet med en fast spole og en bevægelig kerne, der ved fuld strømstyrke "indsugedes" i spolen med en kraft på max. 250 kp. Via diverse

vægtstænger m.v. omsattes kraften til et bremsetryk på ialt 8,8 t på en bremsekive med en diameter på 35 cm. Den var anbragt på gearkassens udgangsaksel. Omsat til drivhjulspærrer gav det et samlet bremsetryk pr. drivaksel på ca. 6 t eller ca. 70% af akslens bremsevægt, alt under forudsætning af, at hele apparatet var i orden og rigtigt justeret, hvilket såvidt man kan forstå sjældent var tilfældet. Det skyldtes sikkert bl.a. at der var en så ringe elektrisk effekt til rådighed, da den skulle leveres af motorens lysdynamo og batteri. Den tilladelige stempelvandring i spolen blev der ved meget lille, hvorfor systemet krævede idelige justeringer.

I næste artikel skal vi afslutte den lange Kielervogns-snak med at omtale de korte Kielervogne, der kørte på Troldhedebanen og Hjørring Privatbaner, samt bringe skemaer over vognenes tekniske data og de enkelte vognes skæbne.

H. Alkjær

## motorlisten

Tekstbidrag til skema på udfoldningsark:

Hermed bringes den første, skematiske fortegnelse over de danske privatbaners motormateriel, ordnet efter køretøjernes ejere og i det store og hele derefter ordnet efter køre-



JB-P, Od. 1964

OMB MH m. bivogn.

tøjernes anskaffelsesår, ikke slavisk efter driftsnumre. Hvis flere vogne har haft samme nummer i tidens løb, betegnes den først anskaffede med ' efter nummeret, den næste med '' o.s.v.

De enkelte baner vil blive behandlet i alfabetisk orden efter deres initialer, idet der dog gøres undtagelser for visse baner, der nok har haft hver sit navn, men som har/havde fællesdrift, så materiellet ikke med rimelighed kan behandles særskilt for hvert bomærke.

Den første bane efter alfabetet er Aa.A.J. Aabenraa Amts Jernbaner, men de havde intet motormateriel ud over den tidligere (SIGNAL-POSTEN, nr. 6/1974, side 221) omtalte, mislykkede forsøgsmotorvogn, så vi begynder her med Aalborg Privatbaner, der omfattede følgende baner, der havde driftsfællesskab og gensidig materielbenyttelse næsten helt fra banernes åbning:

AHB: Aalborg-Hvalpsund Banen, 1910-1969  
 AHJ: Aalborg-Hadsund Jernbane, 1900-1969  
 FFJ: Fjerritslev-Frederikshavn, 1897/99-1969  
 APB: Aalborg Privatbaner (fælles materiel).

AHB gik oprindeligt kun til Års og betegnedes 1899-1910 med  
 ANSJ: A års-Nibe-Svendstrup Jernbane.

I skemaerne forekommer forskellige forkortelser. De generelle, tekniske forkortelser og forklaringen på akselfølge-formlerne kan findes i SP nr. 6/1974, side 222, men derudover benyttes f.eks. følgende betegnelser for pladsantal:

6 II + 20 III + 4 = 6 pladser på II klasse, 20 pladser på III klasse og 4 pladser på klapsæder.  
 33 + 4 = 33 faste og 4 klapsæder.

For indretning haves endvidere følgende:

Post = postrum  
 rsg = rejsegodsrum  
 toil = toilet i almindelighed  
 tc = tørkloset  
 WC = vandkloset

I fortegnerne over de danskbyggede skinnebusser optræder en typebetegnelse. Her betyder:

1 = første serie, 1947-49  
 2 = anden serie, 1951 ff  
 k = kort

l = lang  
 p = postrum  
 r = rejsegodsrum

Fabriksforkortelser i denne liste:

Breuer = Breuer Werke A/G, Frankfurt a.M.  
 DWK = Deutsche Werke, Kiel  
 Fowl = John Fowler et Co., Ltd., Leeds  
 Fric = A/S Frichs, Århus  
 Phåb = Pedershåb cementindustri og maskinfabrik, Brønderslev  
 Scnd = Scandia A/S, Randers  
 Tria = Triangel, De forenede automobilfabriker, Odense

Cont = Continental, amerikansk motor  
 Herc = Hercules, amerikansk motor  
 Leyl = Leyland, engelsk motor  
 MAN = Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A/G, tysk motor  
 Merc = Mercedes, tysk motor  
 Sc-Vb = Scania-Vabis, svensk motor

Som omtalt under de "ægte" Kielervogne i SP nr. 5/1975, side 194 ff var Ålborgbanerne, sammen med HAJ, pionerer på motoriseringens område. De første 5 motorvogne, Kielervognene, var absolut ingen succes: De holdt kun 5-7 år. Allerede i 1928 udgik to af dem som motorvogne, og de andre var stærkt upålidelige, så motoriseringen var næsten "tabt på gulvet", da man i 1929 tog skeen i den anden hånd og anskaffede 3 små Triangelvogne og en lille benzin-traktor samtidig med, at man selv prøvede at opbygge en motorvogn ud fra personvognen Cv 112 fra Scandia 1915. Den forsynedes med et reservemaskineri til en af de små, gamle Kielervogne, se SP 5/75, side 200-201. Både Triangelvognene og traktoren var i drift helt til banens lukning i 1969, så det var solidt kram. Derimod var den hjemmebyggede motorvogn en udpræget fiasko og blev udrangeret efter et par års forløb.

Efter denne ret beskedne motorisering sundede man sig i nogle år, indtil man midt i 1930'erne anskaffede 4 stk. efter datidens forhold ret store diesellokomotiver af Frichs 4-kantede type, så man også kunne gøre indhug på dampdriften i en del af de større tog, og man dristede sig til i 1935 at ophugge ikke mindre end 13 af de gamle damploko (mini A-maskinerne). Man beholdt dog 20 stk. nyere toglokomotiver og 5 rangermaskiner endnu en år-

række, og ikke mindst under krigen kom de til god nytte.

I 1936-39 havde man atter samlet kræfter til at anskaffe 3 Triangelvogne, næsten magen til 1929-leveringen, men med 20% større maskinkraft, så de kunne medgives lidt flere eller større bivogne. De havde desuden 2 aksler under motorenden af hensyn til det stadig ringere spor.

Så kom krigen i 1940, og motordriften måtte kraftigt reduceres. Triangelvognene og den lille benzintraktor fik dog hurtigt monteret gasgeneratorer, så de, omend med reduceret maskinkraft, kunne køre videre med bøgetræ som brændstof. Et af diesellokomotiverne fik påmonteret et flaskebatteri med naturgas (fra Vendsyssel), og det kørte hermed på tørveruten mellem Gudumholm og cementfabrikken i Ålborg, delvis transporterende tørvene i ud-rangerede Kielervogne uden tag!

I 1940-42 forsøgte APB sig med en ny form for motorvogne: Konvertible rutebiler, der på kort tid kunne påmonteres jernbanehjul og køre på banen, men som man tænkte sig at bruge om sommeren som vejbusser på ruter ud i "sommerlandet". De 5 vogne, man fik anskaffet, fik alle gasgenerator og kom udelukkende til at køre på skinnerne, da det hurtigt kom til at knibe med at skaffe gummi til bilhjulene. Først i 1948, dabanerne fik de første "rigtige" skinnebusser, blev de konvertible jaget ud på deres rette element, landevejen, hvor de kørte endnu nogle år, nu uden gasgeneratorerne. Disse vogne var og blev en nødløsning, men løste dog et transportproblem i de vanskelige tider, formentlig med et meget beskedent forbrug af brændstof.

Bortset fra disse tvivlsomme "skinnebusser" holdt alt det øvrige motormateriel, anskaffet efter Kielervognenes tid, indtil banen nedlagdes, så APB må vist siges at have været ret heldige med materiellet, selv om motoriseringsgraden ikke var særlig stor inden krigen kom, sammenlignet med en del andre privatbaner (f.eks. AHTJ, HJJ, SNNB, LNJ). Efter krigen gjorde 1. serie skinnebusser: 6 SM og 5 SP det endeligt af med 7 damplokomotiver, der ophuggedes i 1949. I 1949-51 udskiftedes alle Triangelvognenes motorer med 125 hk Leyland dieselmotorer. Herved blev de tre gamle en anelse kraftigere, mens de tre nyere blev svagere, men formentlig en del mere driftsikre, da de store 145 hk MAN-motorer ikke

rigtigt havde svaret til forventningerne. I hvert fald blev alle vognene billigere i drift, og ensartetheden gav besparelser i vedligeholdelsesarbejdet.

1950-52 anskaffedes 3 nye rangertraktorer, 2 store diesellokomotiver af "marcipanbrød"-typen og 4 skinnebustog (SM+SP), så der var tale om en ret kraftig motoriseringsbølge. Den affødte da også en afgang på 9 damploko i 1952-53, mens de sidste 9 dampmaskiner, der i mange år blot havde stået i reserve, ophuggedes i 1966, efter at man i løbet af 1960-erne havde anskaffet yderligere 5 brugte skinnebustog og en brugt rangertraktor.

Kun en enkelt skinnebus kom til skade og måtte ophugges i utide, ellers holdt som nævnt alt motormateriellet helt til banens lukning i 1969, hvor der oven i købet kunne sælges ikke så lidt til videre anvendelse på andre baner:

- 1 stk. 2-akslet Triangelvogn
- 3 stk. 4-kantede dieselloko
- 2 stk. marcipanbrød
- 2 stk. rangertraktorer
- 5 stk. skinnebusmotorvogne
- 4 stk. skinnebusbivogne
- 2 stk. skinnebus-rumpegeder.

Endelig fik veteranbanerne 2 stk. 3-akslede Triangelvogne og et helt skinnebustog: SM+SP+SB, samt en rangertraktor.

H. Alkjær

## JERNBANEBOGER

DANSKE INDUSTRI MOTORLOK, 1435 mm.

af Peter Andersen

16 sider, A 5, ill, 1 kort.

Pris kr. 10,-

fås fra Peter Andersens forlag

Charlotteager 38, 1.

2640 Hedehusene.

Giro 9 23 31 72

Heftet er en liste over alle kendte normalsporede industrimotorlokomotiver, ordnet efter ejer. Der gives oplysninger om nummer, akselfølge, fabrikant og fabr. nr. samt om lokoets videre skæbne.

Det er den første og hidtil eneste publikation om dette emne og bør ikke mangle på boghylden hos den interesserede.

## SMALSPOREDE INDUSTRIMOTORLØK

1. del, Nordjylland  
af Peter Andersen.  
60 sider, A 5, 1 kort.  
Pris kr. 26,-

fås fra Peter Andersens forlag (se ovenfor).

Bogen er 1. del af en "trilogi", hvori samtlige kendte oplysninger er givet i skemaform; ordningen er nogenlunde geografisk.

Der gives fyldig indføring i betegnelserne i skemaerne, og kan De lide at lege detektiv, er der mange "huller", der savner nærmere oplysning.

Det er et imponerende værk, som De bør eje, om ikke andet så for at undres over, at der har været jernbane på så mange industri-virksomheder.

## DRIFTSMATERIELLET

1. DSB godsvogne  
af Per Topp Nielsen.  
???? sider, A 4 illustreret med tegninger og fotos i hobetal.  
Pris omkring 1 kr. pr. side. Udsendes i sæt á 30-35 blade.

Skriv efter nærmere oplysninger til

Dansk Jernbanearkiv

Postbox 36

4990 Sakskøbing

(og nævn venligst, at impulsen kom fra SP).

Det er vel snart halvandet år siden, jeg første gang så nogle prøvesider på ovenstående værk. De medfølgende udgivelsesplaner m.v. sagde mig ikke rigtig noget, sådan at forstå, at de mange tabeller med årstal og numre var tung kost for mig, og jeg savnede sammenhæng i stoffet.

Derfor har jeg "syltet" anmeldelsen noget, men nu ser det ud til, at der virkelig er kommet system i tingene, og så er det på tide at henlede alle jernbaneinteresseredes opmærksomhed på dette mammutværk, som udkommer med et bladsæt hvert kvartal.

Det gælder om at komme med på vognen med det samme, for oplaget er begrænset, sådan at forstå, at udgiveren foreløbig kun fremstiller nogle få hundrede sæt.

Lad det ikke gå med dette værk, som det for mange er gået med SIGNALPOSTEN - at de første "årgange" bliver udsolgt.

Værkets opbygning beskrives i indledningen, og endvidere findes her en "nøgle" til for-

ståelse af de skematiske oplysninger, der bringes på de enkelte blade.

Hver vogntype gennemgås med tegninger, fotos med hovedmål m.v. og derefter følger en komplet fortegnelse over alle vogne under det pågældende litra.

Bladsættene er beregnet til at sætte i ringbind, og alene godsvognene påregnes nu at ville fylde 3 ringbind. Senere følger bind 2 med specialvogne og tjenestevogne, bind 3 med privatejede vogne o.s.v. op til bind 8 med privatbanemateriel.

Det bliver som nævnt et digert værk, og jeg mener, at man kan gøre god brug af det under mange forhold. Derfor anbefaler jeg Dem at indhente nærmere oplysninger straks.

SCANDIA A/S, Fabrikationsnummerfortegnelse  
16 sider, A 5.

Pris kr. 15,-

Dansk Jernbanearkiv,

postbox 36

4990 Sakskøbing

Giro 3 18 02 55

En nogenlunde komplet oversigt over Scandias fabrikationsnumre - i den tid man har benyttet disse - og den til nummeret hørende vogn og dens ejerforhold. Har nok kun interesse for "nummermænd".

## DET SJÆLLANDSKE JERNBANESELSKAB

Materielfortegnelse 1871, genoptryk.

10 sider, A 4.

Pris kr. 11,50

Dansk Jernbanearkiv (se ovenfor).

En morsom ting til jernbaneentusiasten. Oversigten er ikke kun skematisk, men indeholder også en beskrivelse af det rullende materiel, som egentlig siger mere end en tegning, omend der ikke er målangivelser alle steder.

Af hensyn til, at alle mål er "gamle danske", burde man have ofret et par linier med omregningstal.

## FYNSKE JERNBANER

af Niels Jensen.

J. Fr. Clausens forlag, 1976.

112 sider, 130 x 185 mm, rigt ill.

Pris kr. 34,50 (i boghandelen).

Nu ligger den 3. bog i "landsdelsserien" på bordet. Som sine forgængere - og vel også efterfølgere - et nydeligt trykt og rigt illustreret værk, der ikke bør savnes i samlingen.

De enkelte banestrækninger har hver sit afsnit, der behandler det historiske, beskriver strækningen, gennemgår det rullende materiel og slutter med et kort talafsnit.

Ved den hurtige gennemlæsning, jeg har måttet foretage (jeg har kun haft et par dage til det inden bladet skulle til trykker) har jeg ikke fundet graverende fejl, så den mod tidligere bøger i serien fremsatte kritik synes at have haft en gavnlig virkning.

I denne bog savner jeg en samlet, skematisk oversigt over "sydfynske"s rullende materiel. Det er ikke let at finde rækkefølgen, når der skal foretages opslag 4-5 steder i bogen. For vognenes vedkommende ville mange ord kunne spares ved en opstilling af data i skema.

Holtrup



Jernbanemuseet, Sølvgade 40, København

Museer har i almindelighed en egen atmosfære, præget af en fredfyldt stemning, noget andagtsfuldt, som givet er fremkaldt af den stumme tale, de udstillede museumsemner betjener sig af i deres beretninger om fortiden.

Af den grund er der dem, som siger: "Det må da være vidunderligt at være museumsmand". Det er det, også af den grund, at atmosfæren skabes af det daglige arbejde bag kulisserne.

Lad mig nævne: Behandling af ny tilkomne museumseffekter d.v.s. artssortering, identifikation, registrering, katalogisering, arkivering, samt selvfølgelig afsendelse af takkebreve til giverne. Besvarelse af mundtlige og skriftlige spørgsmål om jernbaneforhold. Der

kommer året igennem et ikke ringe antal sådanne henvendelser, spændende fra enkle spørgsmål til lange fortegnelser over spørgsmål og ønsker om assistance. Det sidste skyldes ønsket om bidrag til litterære arbejder, og det drejer sig om fotos, tegninger andet illustrationsmateriale, samt om kildestof og deltagelse i udstillinger, jernbane- og byjubilæer o.s.v.

Der er mange andre opgaver, men endelig er der tilrettelæggelsen af selve det interne museumsarbejde. Vi ønsker, at museet skal vise det udstillede på en animerende, belærende måde, og vi viser udover de faste opstillinger skiftende særudstillinger.

I denne sæson vil de besøgende se følgende: "Køreplaner gennem tiderne", "Jernbanefrigørelsesmidler" (bane- og godsfrimærker) samt "Ting, De ikke kender, eller sjældent ser".

Vi byder alle hjertelig velkommen.

Adressen er stadig: DSB Jernbanemuseum Sølvgade 40, opg. F, 5. sal.

Der er åbent alle onsdage kl. 12-16 og alle lørdage kl. 12-15, i tiden april-oktober (begge måneder incl.). Adgangen er gratis.

Jernbanemuseet, Dannebrogsgade 24, Odense

Vi benytter lejligheden til også at erindre alle jernbaneinteresserede om ovennævnte jernbanemuseums seværdige samlinger.

Det er her, De kan se de ærværdige gamle dampheste og jernbanevogne, og indsnuse atmosfæren fra "en svunden tid".

Nye og tidligere besøgende vil glæde sig over, hvad de ser, og de sidstnævnte vil finde nye ting udstillet i år.

Der må erlægges entre, men den er beskedent.

Åbningstiderne for museet i Odense er følgende:

1. maj - 30. september: Alle dage fra kl. 10 - 16.

1. oktober - 30. april: Lørdage og søn- og helligdage fra kl. 10 - 15.

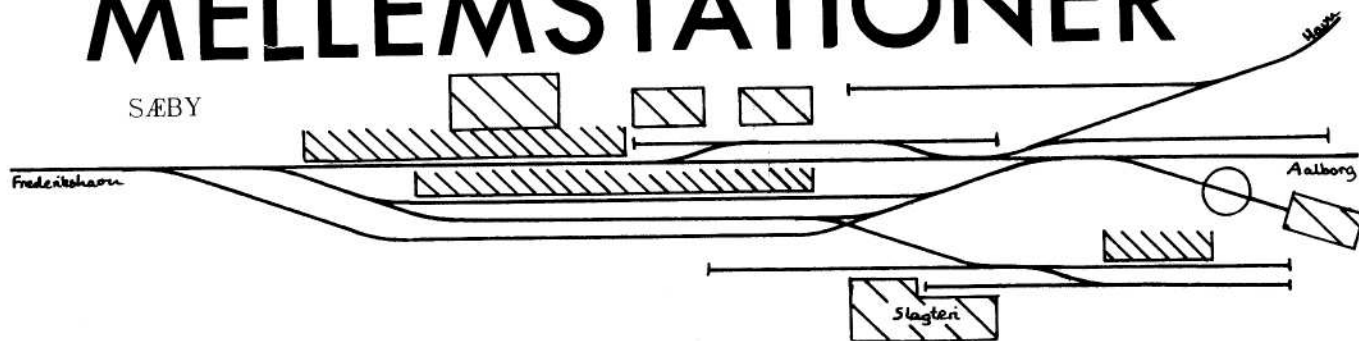
Efterårsferien: Alle dage fra kl. 10 - 16.

VELKOMMEN

Med venlig hilsen

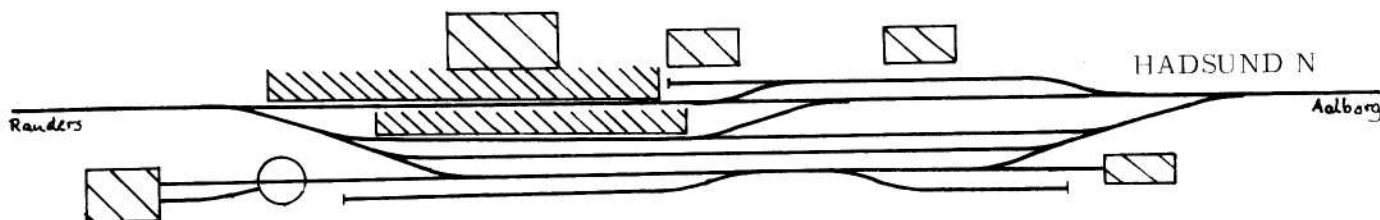
W.E. Dancker Jensen / H. Nielsen

# MELLEMSTATIONER



Jeg har hidtil boltret mig i forgrenings- og endestationer, medens jeg har forsømt de almindelige mellemstationer. For at råde bod herpå, vil jeg denne og næste gang beskæftige mig med mellemstationer. Jeg har valgt Aalborg Privatbaner, hvor der har været et betydeligt antal mellemstationer af meget forskellige størrelser. Jeg vil derfor gøre opmærksom på, at de stationer, som jeg omtaler, er afbildede i fotohefterne 1 og 2. Denne gang vil jeg

sporplan skyldes nok især, at der har været for lidt plads i længden; det er især bemærkelsesværdigt, at man ikke kan køre direkte mellem havnebanen og stationens sidespor (se også billede 88 i fotohefte 1). Stationen er opbygget på en sådan måde, at næsten al rangering skal gå gennem hovedsporet, hvilket ganske vist ikke er helt ualmindeligt på privatbaner, men dog er noget u hensigtsmæssigt. I dette tilfælde er endog remisen forbundet di-

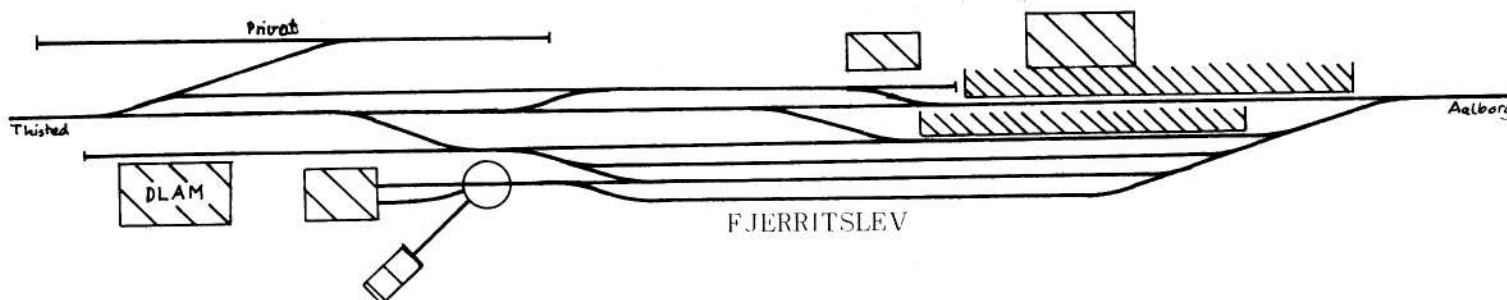


omtale de større af banernes mellemstationer, altså de stationer, der nogenlunde kan gå ind under betegnelsen Bystationer, medens jeg næste gang vil gå videre med nogle landstationer.

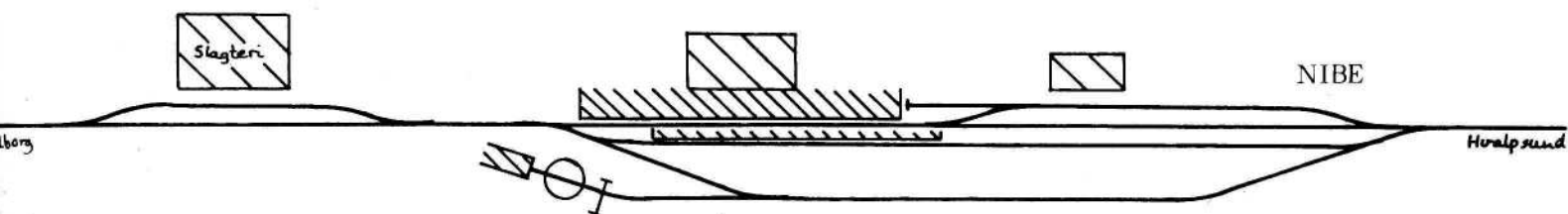
Jeg vil begynde i Sæby, hvor jeg har fundet en sporplan fra før 1962. Jeg er klar over, at sporplanen senere blev ændret, men desværre ved jeg ikke ganske, hvordan den så kom til at se ud. Stationen har to perronspor, pakhusspor og læssespor samt et spor, der formentlig især er beregnet til rangering. Ved stationen ligger et slagteri med sidesporsanlæg og et privat pakuhs og læssespor, der er forbundet til havnebanen. Stationens rodede

rette til hovedsporet, og man vil se, at ikke mindre end halvdelen af stationens sporskifter ligger i dette spor.

Stationen i Hadsund er i princippet ikke en mellemstation, men en fælles endestation for to baner. I praksis er den dog opbygget som en gennemkørselsstation, og den blev da også i vid udstrækning anvendt som sådan. Stationen har dog to remiser til de to baneselskaber, og den har også to varehuse. Som i Sæby er der også her både havn og slagteri, men slagteriet havde ikke særligt spornet, og havnesporet grenede fra strækningssporet mod Randers lidt fra stationen. Her i Hadsund har man ikke været i





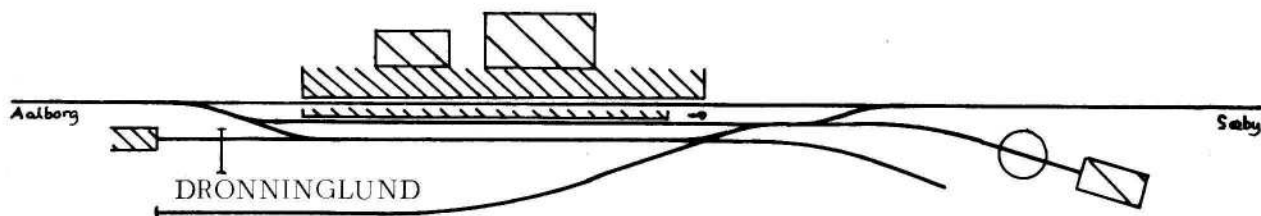


pladsnød, og man har derfor fået en langt mere hensigtsmæssig station. Den store længde har man udnyttet til at indlægge en transversal mellem perronsporene, hvilket er meget nyttigt på en station, hvor der ofte skal foretages omløb.

I Fjerritslev havde man også en fælles endestation for to baner, og denne station var opbygget på nogenlunde samme måde som Hadsund N. Der var dog ikke remiser i begge ender, og der var heller ikke slagteri og havnebane, men til gengæld var der ved stationens vestende et par private virksomheder, der havde stikspor.

varehusspor. Til gengæld var der en lille remise, da togene til Aså normalt udgik herfra, og der var også en vandkran for enden af mellem-perronen. Også her var der læssekran og enderampe, og der var endvidere et stikspor, hvis formål jeg ikke kender.

Nu har jeg sådan set været de egentlige byer igennem, men jeg syntes dog, at jeg også burde omtale Åbybro, der jo har været en station af ret stor betydning. Imidlertid har jeg kun en sporplan fra stationens sidste tid, hvor Løkkenbanens anlæg var fjernede, og stationen så da noget afpillet ud. Det mest bemærkelses-



Stationen i Nibe var mere beskednen i størrelse, men den er opbygget efter samme hovedprincip med varehus ved et særligt spor på samme side som hovedbygningen og læssespor på modsat side. Læssesporet ligger med god plads til perronsporene, og det er udstyret med både en kran og en enderampe med tilhørende drejeskive, en ret ualmindelig konstruktion, der dog er meget fornuftig, da adskillige vogntyper kun havde dør i den ene ende. Også i Nibe er der et slagteri, og dette havde et sidespor, der var forbundet til hovedsporet i begge ender.

Stationen i Dronninglund var endnu en tand mindre, idet der ikke var noget selvstændigt

værdige er nok perronarrangementet: man træffer sjældent en station med tre perroner til kun to perronspor. Man kan dog stadig ane stationens tidligere betydning på den store længde og på det særlige varehusspor.

Såvel Brovst som Farsø er større byer end Åbybro, men stationerne i disse havde alligevel ikke noget præg af "bystation". Disse to stationer vil jeg derfor først omtale næste gang, hvor jeg vil tage et udvalg af landstationerne ved Aalborg Privatbaner.

Ole Buskgaard

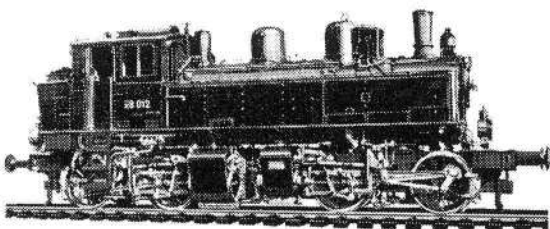


# RIVAROSSI MODELJERNBANE

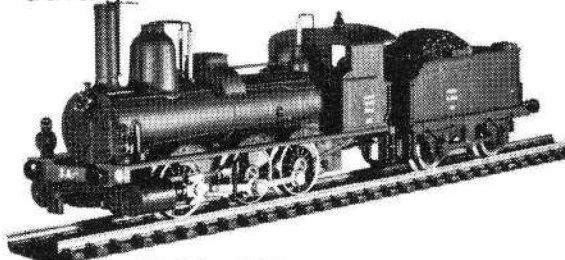
Vi åbner stor detailforretning i Skanderborg, hvor De altid er velkommen til at se vort store udvalg i modeljernbane og tilbehør. De kan også sende et

brevkort med Deres ønsker – så sender vi pr. efterkrav, både til Danmark og Norge.

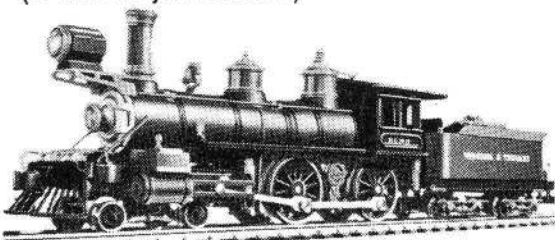
Her er et par priseksempler fra det store udvalg:



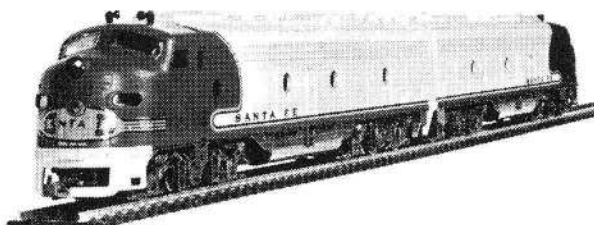
HO Nr. 1340 Kr. 435,-  
(2-skinne jævnstrøm)



HO Nr. 1344 kr. 240,-  
(2-skinne jævnstrøm)



HO Nr. 1211 kr. 250,-  
(2-skinne jævnstrøm)

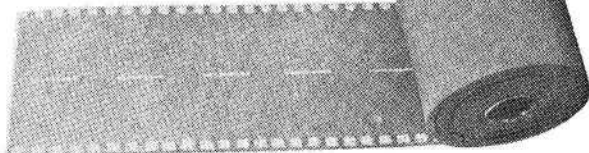


HO Nr. 1801 kr. 345,-  
(2-skinne jævnstrøm)

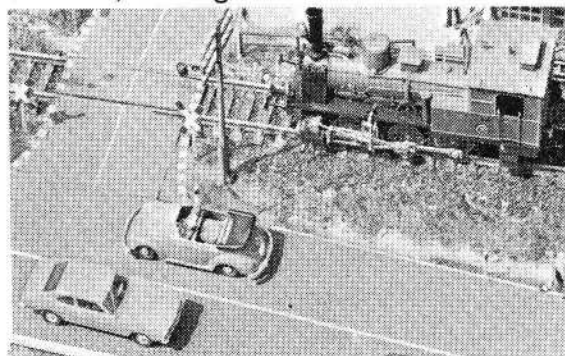
Vi har også stort udvalg i »Old Timer«, USA-lokomotiver og personvogne i skala N, HO og O.

Vi har overtaget agenturet for

ORIGINAL  
**Preiser**  
*natureal*



Vejbane i ruller



Eksempel på vejopbygning

miniaturefigurer, tilbehør til modeljernbane og elementer til landskabsopbygning i skala N og HO. Alt i eksklusiv udførelse i plastic, omhygge-

ligt håndmalet.

Interesserer De Dem for bygning af modeljernbane, kommer De ikke uden om PREISER.

**Skriv efter vore store farvekataloger, eller kom selv og kig!**

Generalagent for Danmark og Norge

# GEORG BLUMIE

Vestergade 102 - 8660 Skanderborg - Tlf. (06) 52 09 99

# Klubnyt

APB-loko.

I forbindelse med A. Gregersens artikel i forrige nummer af SP, skal jeg komme med et par kommentarer.

På side 49 omtaler AG, at loko nr. 10, 26-31 og 37 arbejdede med 10 ato og resten af de store maskiner med 12 ato kedeltryk.

Bay anfører, at alle Borsig-maskiner havde 10 ato kedler og alle Henschel 12 ato.

For at kaste en brand ind i denne debat kan jeg meddele, at nr. 34, som var en Henschel-maskine, også havde en 10 ato kedel, i det originalpladen udviser dette. Kedlen henstår i øjeblikket ved remisen i Ålborg og er ved at blive rensset for reparation. Kedelpladerne er blevet ultralyd-kontrollerede og viser sig at være i fin stand.

Fra Mindestuen for de nordjyske baner har jeg hentet et par billeder.

Det første viser APB nr. 17 på rangerpladsen i 1903. Lokoførerens navn er Lenø og hans søn er i dag den ældste lokofører ved DSB, Ålborg.

De to næste illustrationer er uddrag fra en værkstedsprotokol. Den ene viser vejeresultatet efter nr. 16s ombygning til 1 C-maskine. Den anden et vejeresultat for nr. 18 et par år efter modtagelsen.

Det sidste billede viser den kranke skæbne nr. 18 fik ved privatbanerne i Ålborg. Under kørsel i foråret 1940 til Aså-banen, knækkede en stempelstok, hvorved maskinen væltede og fyrbøderen blev skoldet ihjel. Efter denne vältetur blev nr. 18 repareret og i 1941 solgt til Kås mosebrug.

Løvrigt er nr. 17 atter tilbage i Ålborg. Efter mange besværligheder lykkedes det i oktober 1975 at få den transporteret velbeholden fra Frederikshavn til Ålborg. Desværre blev den ene nummerplade, mærket Borsig nr. 5200, stjålet under opholdet i Frederikshavn.

Om nr. 34 er at sige, at den nok kan køre igen i 1978.

Interesserede er velkomne til at besøge os. Vi har åbent hus lørdag og søndag i den gamle privatbaneremise. Klublokaler og mindestuer er åben onsdag aften. Adressen er:

Forchhammersvej 7, 9000 Ålborg. Hedetoft.

(De to værkstedsprotokoluddrag finder De på udfoldningsarkene).

## JYDSK MODELJERNBANE KLUB

Nyt fra Jydsk Model Jernbane Klub:  
Niels Jørgen Hansen fortæller om sit første "lokomotiv":

Hvad ikke lykkes i virkelighed lykkes i model (frit efter gl. ordsprog).

Da jeg læste Alkjærs artikel om HHGBs forsøg via Callesens maskinfabrik i Åbenrå med motorisering af en af banens godsvogne, fik jeg lyst til at gøre denne kuriositet i model, skala 1:45.

Min lyst til dette forsøg er vel, at jeg endnu ikke er nogen erfaren lokomotiv- eller motorvognsbygger, så hvorfor ikke denne besynderlige motoriserede godsvogn, som mit første "lokomotiv".

Vognen er bygget efter det almindelige vognkasseprincip, af finer, hvori der er ridset "brædder", 2x2 mm lister som stolper, tag med smergellærred og undervogn med profiler og støbte lejer. Det øvrige "pynt" er lavet af jerntråd og messingstrimler. Lygten sidder i en løs holder og kan flyttes til den anden ende når vognen skal køre den anden vej.

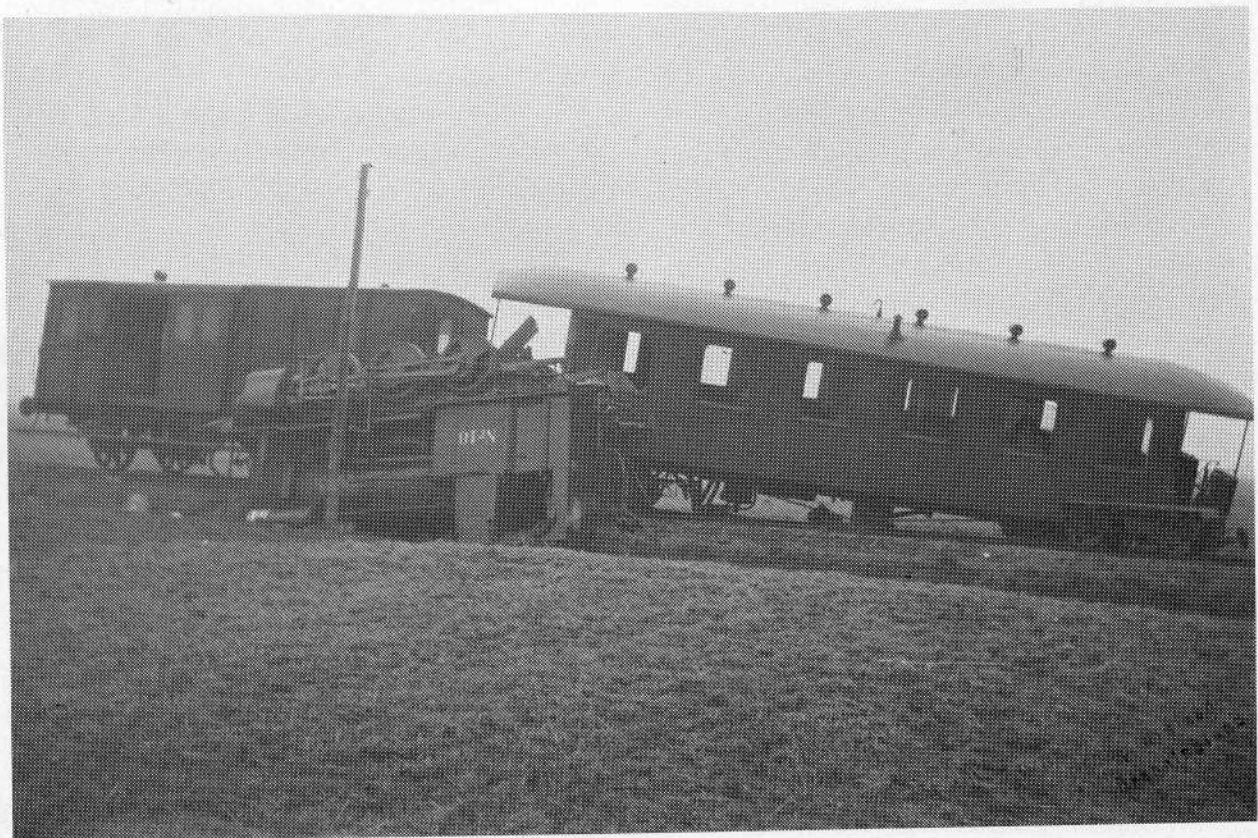
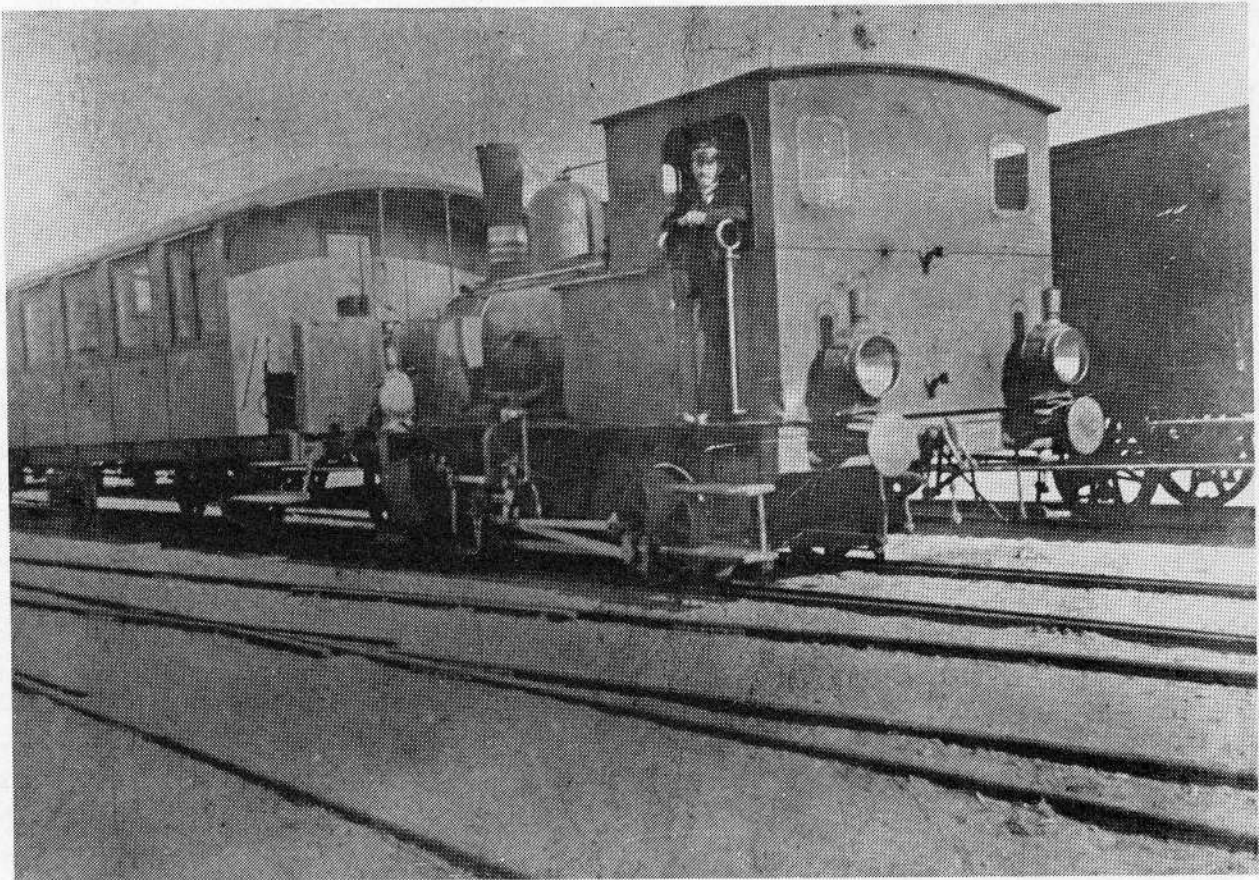
Motoren er anbragt i vognkassen og trækker via udveksling og en O-ring på den ene aksel. Prøvekørslerne har fundet sted. Den kører godt og trækker nemt 2-3 vogne.

På billedet ses "motorvognen" under prøvekørslerne på JMJKs anlæg.

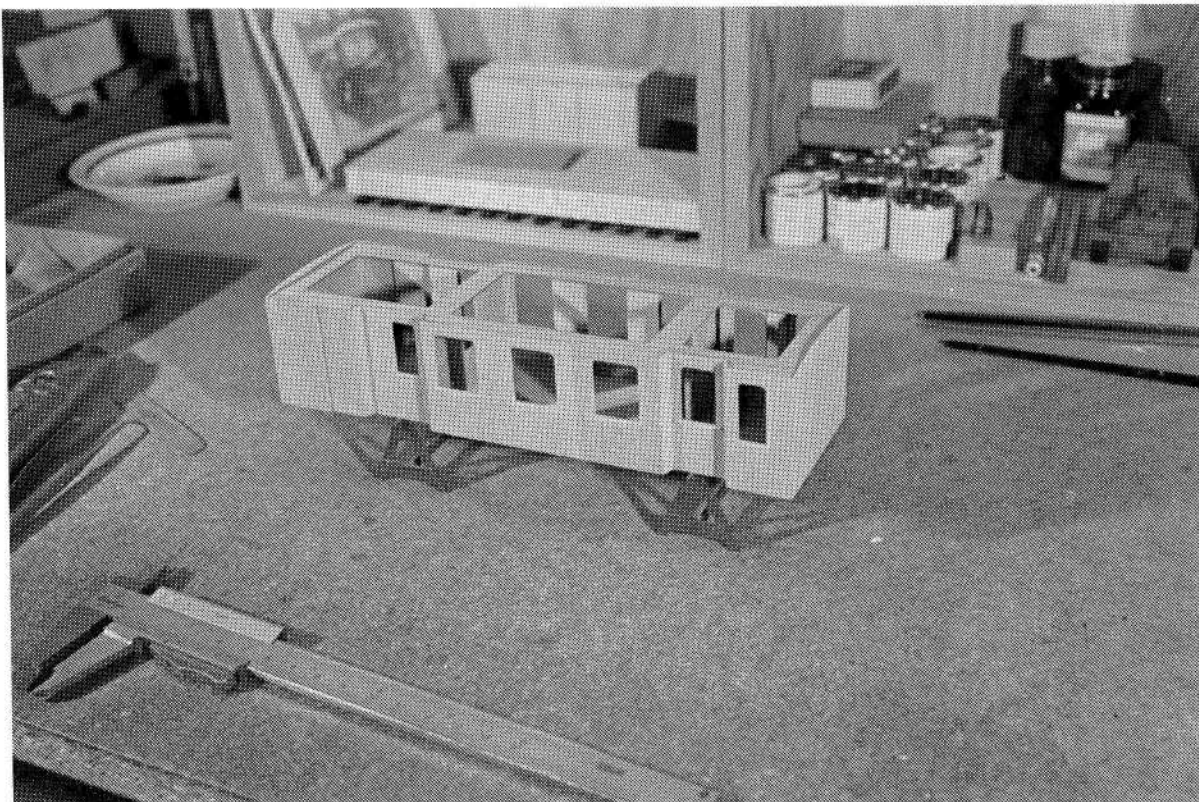
Niels Jørgen Hansen

Men der har været andre vogne på prøvekørsel på JMJKs anlæg. De sidste nye er 2 godsvogne fra HHJ, F 60 og G 72. Dette er foreløbig begyndelsen til et godstog fra HHJ og for tiden er 2 andre under bygning - men i sidste nummer af SP kom en mand med en slæde i vejen, i dette tilfælde Alkjær med artiklen om motormateriellet på de danske jernbaner. Det var en tegning af Scandia-motorbivogn HB D 21 som er magen til RHJ D 8.

En vogn som Finn Lekbo og undertegnede allerede målte op da den stod i Randers. Hen i gemmerne og finde optegnelserne fra dengang, og det passer altsammen, bortset fra gavlrundingen ved taget (se foto side 8 og 9). Af mange grunde kom vognen aldrig længere end til







tegnebordet, men nu skal det være, og et kompagniskab er startet: Finn bygger undervognen og jeg er begyndt på vognkassen.

Jeg laver først en arbejdstegning af vognen på et ark millimeterpapir, derefter skærer jeg - på millimeterpapiret - af 1 mm finer de forskellige dele ud til en indvendig kasse: Bund, sider, gavle og "låg". I "låget" er der 3 huller så jeg senere kan isætte vinduer og sæder. Derefter beklædes hele kassen med brædderillet plade, som vor indkøbsafdeling køber hos Old-Pulmann i Schweiz. Vinduerne i den indvendige kasse er lidt større end på tegningen, derved kan ruderne ligge fast i de false, der opstår, når brædderne er limet på. Taget skal laves af Balsa-træ. De 3 stk. finer, der er skåret ud af "låget" fra den indvendige kasse, limes på undersiden af Balsa-træet for at styre taget, inden det saves, skæres, slibes, så det passer til profilen.

På billedet ses vognkassen inden den skal monteres med indretning og tag samt diverse udrustning, håndlister m.v. Dette vil jeg vende tilbage til i næste nummer.

K. Stender

## INDUSTRIBANEKLUBBEN HEDELANDS VETERANJERNBANE

### Siden sidst

D.v.s. hvad der er sket siden De sidst læste om os i SIGNALPOSTEN, nr. 6/1975.

Allerede i august 1975 vedtog kommunalbestyrelsen i Høje-Tåstrup kommune efter afslutning af lejemål med den tidligere lejer at give IBK tilsagn om lokaler og egnede arealer på Hedehusgården i Hedehusene. Gården ejes af Høje-Tåstrup kommune og består af tomme landbrugsbygninger og en næsten udgravet grusgrav.

Pr. 1. januar 1976 er IBK "borger" i kommunen, idet klubben fra denne dato har indgået et lejemål omhandlende lokaler på gården. Lejemålet er uopsigeligt i 15 år fra udlejerens side. Lejemålet får samtidig den betydning, at IBK opnår samme status som andre foreninger i kommunen, d.v.s. optages i kommunens foreningsregister med ret til at søge kommunalt tilskud.

Anlægget af Hedelands Veteranbane kommer ligeledes fra denne dato helt klart ind i kommunens planlægning.

Kommunens hjælp til IBK rækker imidlertid langt videre end ovennævnte lejekontrakt og

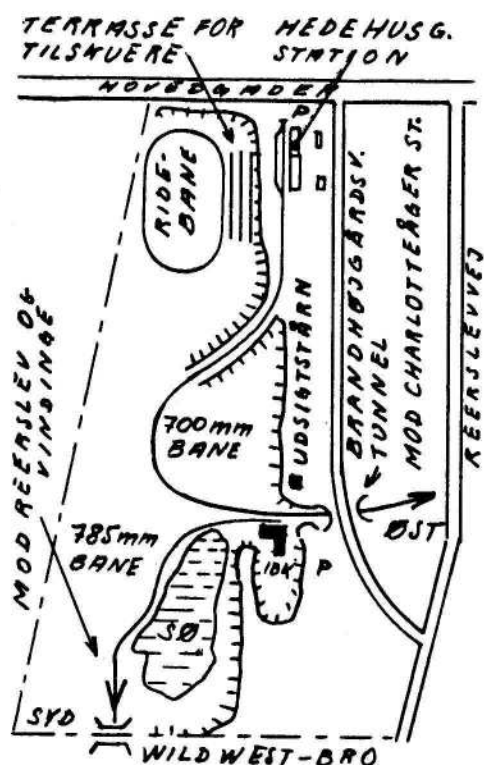


Fig. 1.

Udkast til første etape af Hedelands Veteranbane. Arealet, der mod nord begrænses af Hovedgaden, mod øst af Brandhøjgårdsvej, og mod syd og vest af den stiplede linie, ejes nu af Høje-Tåstrup kommune.

Det er her IBK - formentlig i første halvår af 1976 - vil påbegynde bygning af den smalsporede Hedelands Veteranbane.

Størrelsesforholdene på skitsen er ikke korrekt.

adgang til økonomisk støtte. Tanken om Industribaneklubbens Hedelands Veteranbane fik fuld politisk opbakning ved kommunalbestyrelsesmødet først i december, ligesom kommunens byplanlægning har udarbejdet visse forslag til linieføring. Endvidere har kommunens havearkitekt arbejdet på diverse forslag.

Et møde med byplanafdelingen førte til følgende resultater:

1) at kommunen vil foranledige udført en bane-dæmning/rampe fra Hedehusgården til bunden af grusgraven. Niveauforskellen er her 7,5 m. Rampen udføres med max. 50 promille stigning og mindste kurveradius på 50 m. Rampelængden bliver ca. 150 m, bredden 7 m således at der bliver plads til spor og til ridesti side om side.

Dæmningen beklædes med muld. Arbejdet udføres af entreprenøren, der tidligere har

gravet grus i området, og som derfor har re-tableringspligt. Rampen anlægges formentlig i første kvartal 1976.

2) at IBK ved nærmere aftale med samme entreprenør kan få det kommende stationsareal på Hedehusgården planeret (også i h.t. pålagt retableringspligt).

3) at kommunen anlægger og bekoster en ca. 7 m bred tunnel (til spor og ridesti) under Brandhøjgårdsvej. En eventuelt østgående gren af den kommende veteranbane kan herefter gennem en stigning krydse Reerslevvejen i niveau. Vejen lukkes til den tid for gennemkørende trafik. Veteranbanen fortsætter ind på Hedehus-teglværkets areal, hvor endestation anlægges.

Kommunen kalder denne station for Charlotteager. Den kommer til at ligge i umiddelbar nærhed af kommende S-togsstation.

4) at kommunen anlægger og bekoster gennem-brydning af plateau mellem Hedehusgårdens grusgrav og den sydfør liggende, igangværende grav. Gennembrydningen udstyres i øverste niveau med en træbro á la "broen over River Kwai". Broen fører gang og ridesti over IBKs bane, der herfra eventuelt kan fortsætte mod Vindinge eller Reerslev.

Lad os med det samme sige, at der er ingen årstal hæftet på punkt 3 og 4. Planernes

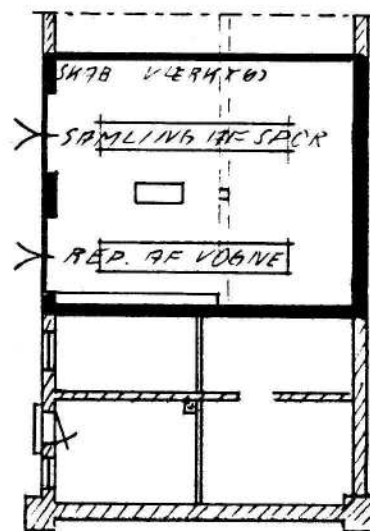


Fig. 2.

Rids over IBKs, 60 m<sup>2</sup> store, vognværksted i Hedehusgårdens vestlængde. Værkstedet er udstyret med esse, ambolt, filebænk m.v. Lofts-højden tillader kun reparation af køretøjer med max. 2,30 m højde. I tilfælde af dårligt vejr foregår samling af sporrammer også her. Det fremtidige spor vil blive samlet i længder og derefter udkørt af sporlægningshold.

ejendomsgrænse

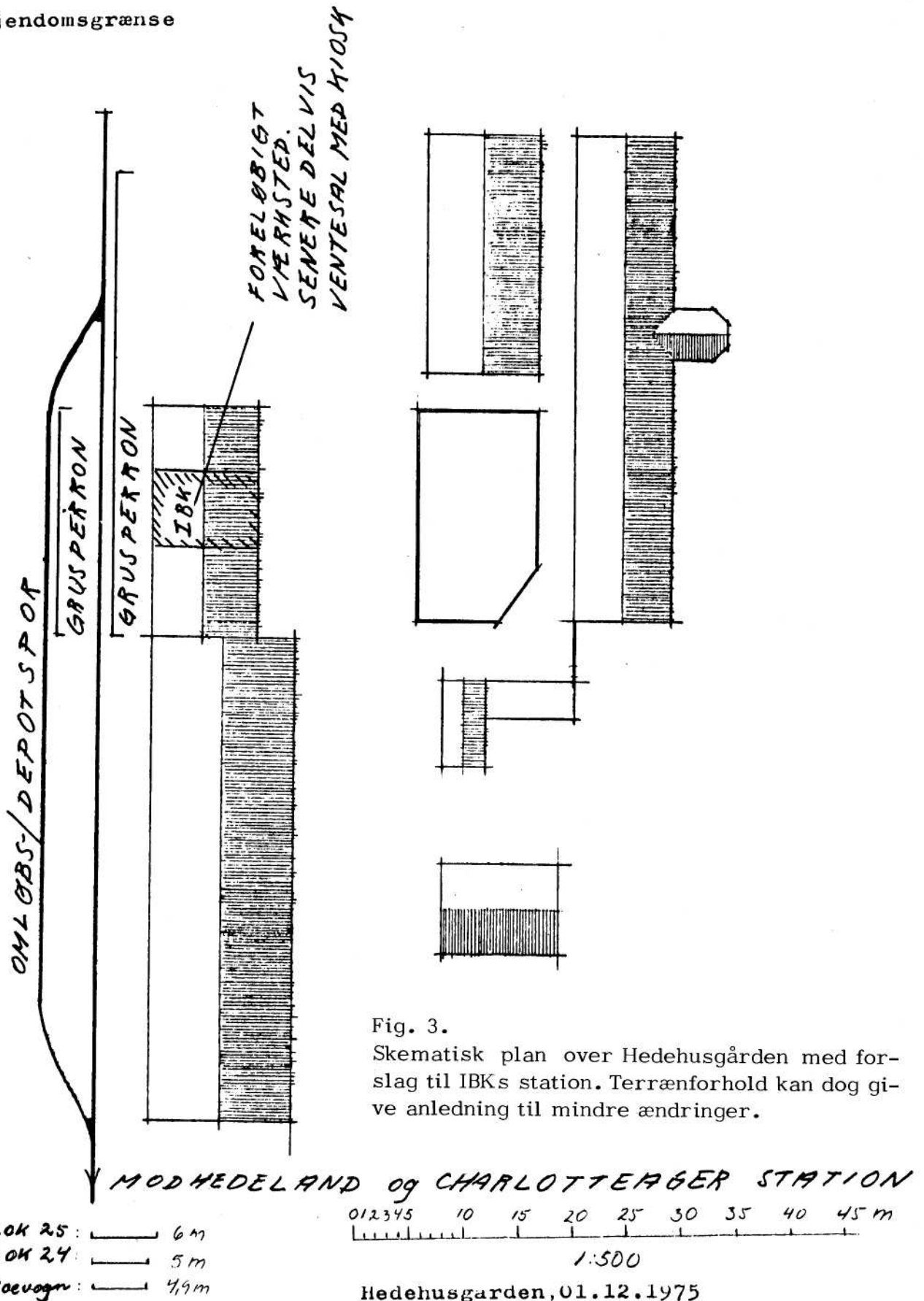
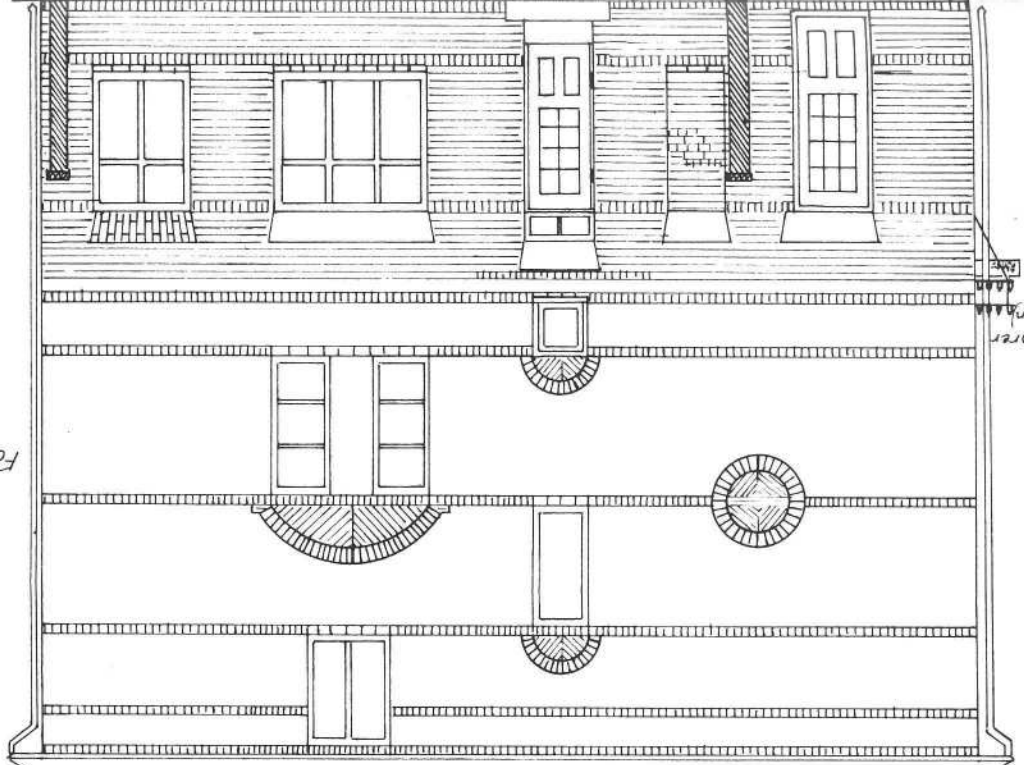


Fig. 3.

Skematisk plan over Hedehusgården med forslag til IBK's station. Terrænforhold kan dog give anledning til mindre ændringer.



Facade mod  
Vordingborg.



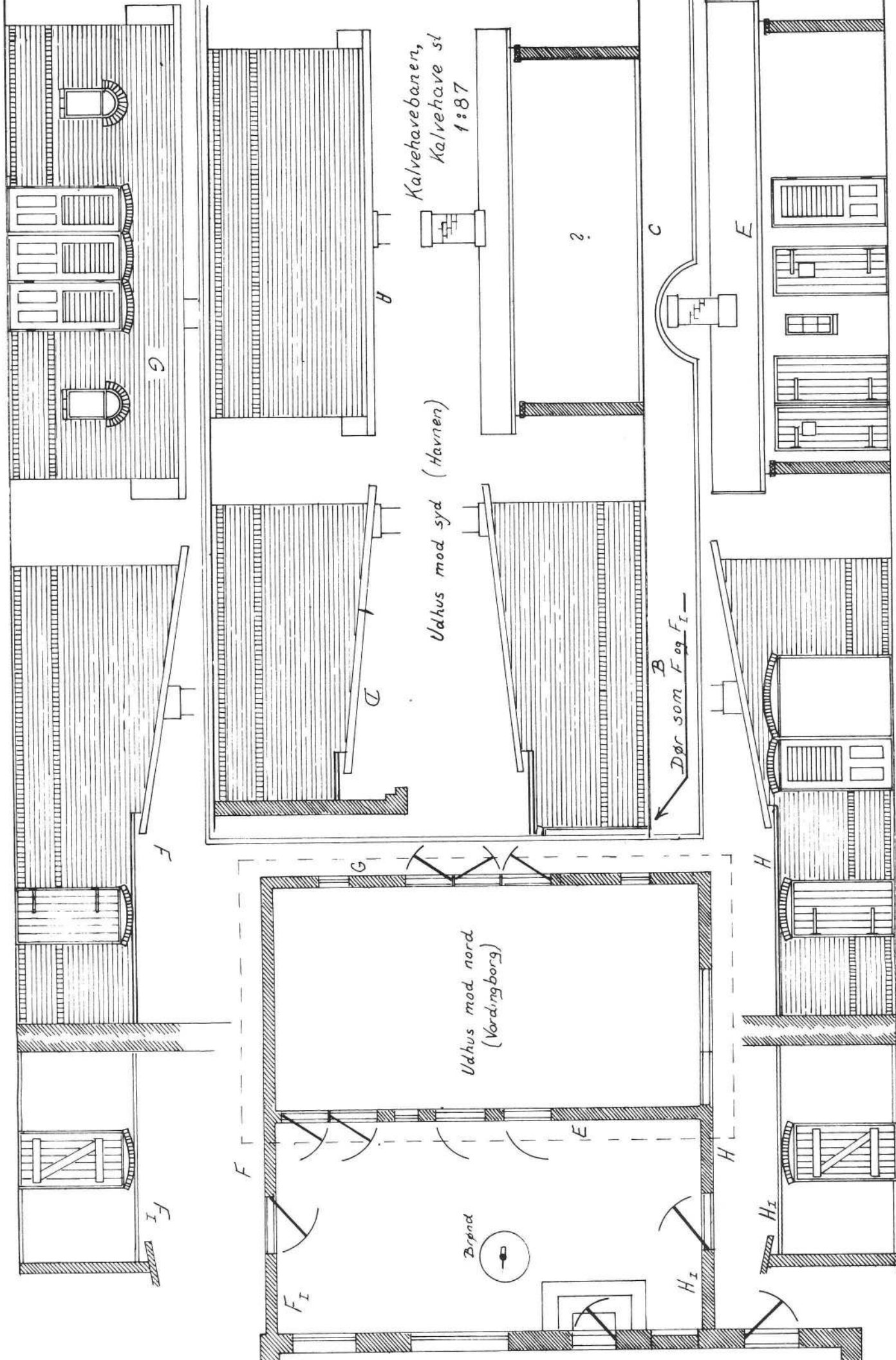
Isolatorer  
(tektion)

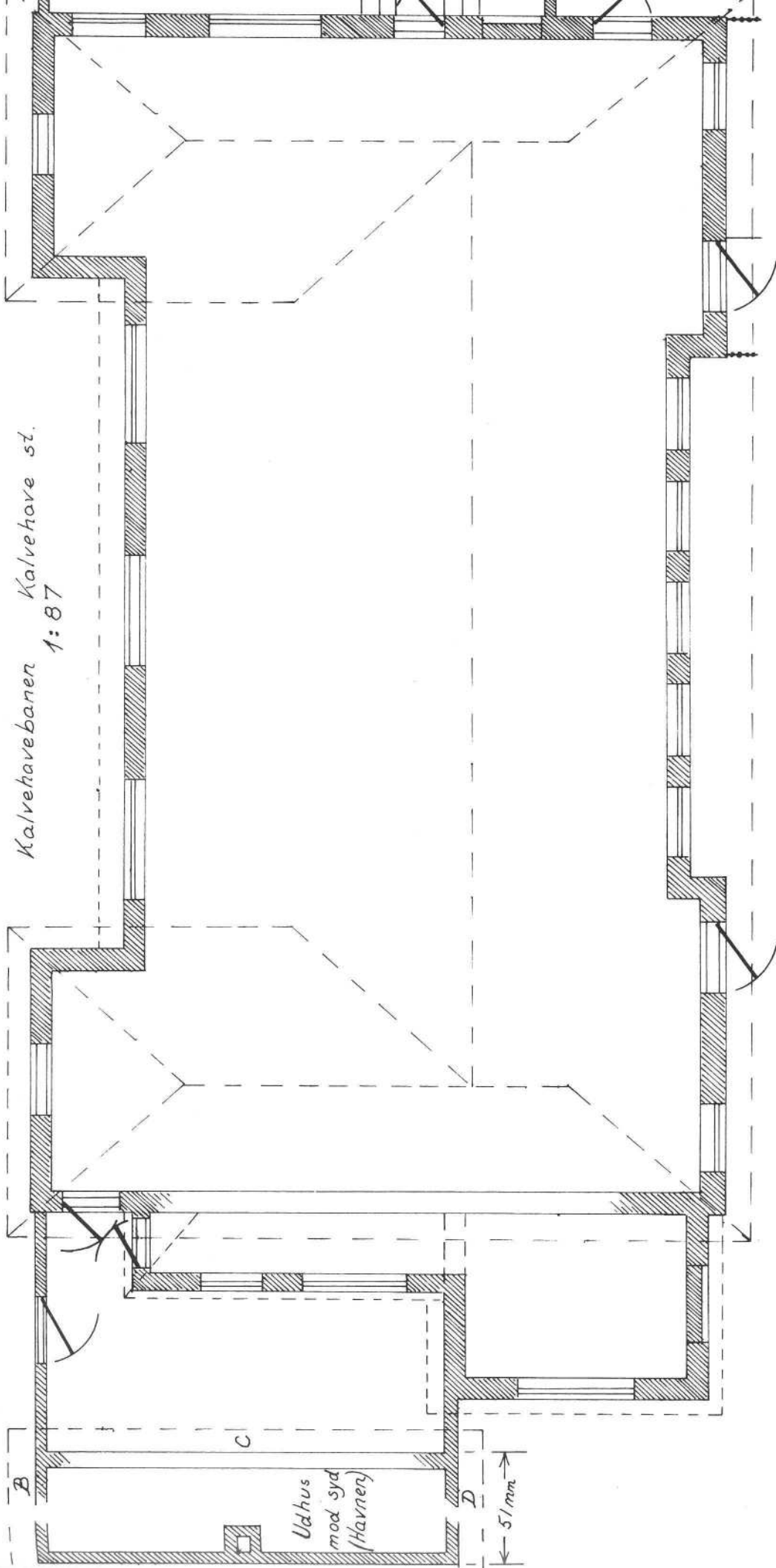
Kalvehavebanen  
Kalvehave st.  
1:87



Facade mod  
havnen

Perronbelysning  
bagved afgangssigna!





Kalvehavebanen Kalvehave st.  
1:87

Udhus  
mod syd  
(Havnen)

D  
51 mm

Perronkant af beton

1905-1906

Reparation of locomotive No. 16  
changed to hot water.  
Condenser of forlanged

No. 16 engine, all workmen blue  
programmed in France, varying  
inches of boiler system 570 by  
4, which was made of iron and  
was covered.

Opnalt komplet.  
Maaskinen vjyd

70.50	68.50	64.00	31.50
141.50	137.00	143.50	64.00
70.75	68.50	61.75	32.00
71.00	68.50	59.50	32.50

Sum 7,075. 6,850 6,175 2,200

Umbro Pils

Hojoo Pils

Whisking

1903 1904

1905  
1906

1907

1908  
1909

Locomotive No. 18

Rep. stoppage, lamping, fire  
pipe, chimney, etc.

Rev: 1 1/2 0/100

Regulatorer afledt af system  
40 nye Pils.  
Køleapparaterne skibe.  
Skibet brød ned i Hønggaardene.  
34 nye Skibet alle

Locomotive vjyd i Gjørding Skov med  
fjerde del af Ombekledning, Sande,  
Værkty i et. 207000

Vej Arbejde Sand i Tanken 18700  
Skov, Sand i Tanken 18300

Bygning af arbejderhus Sand og Skov af Skovhus 169250  
Sandet 68

Bygning af nye lovs del 230  
Maaskitens Ombekledning 390

Bygning i Sandet 1500  
Skov i Skov 1385

Skov på Rindes alle del 14

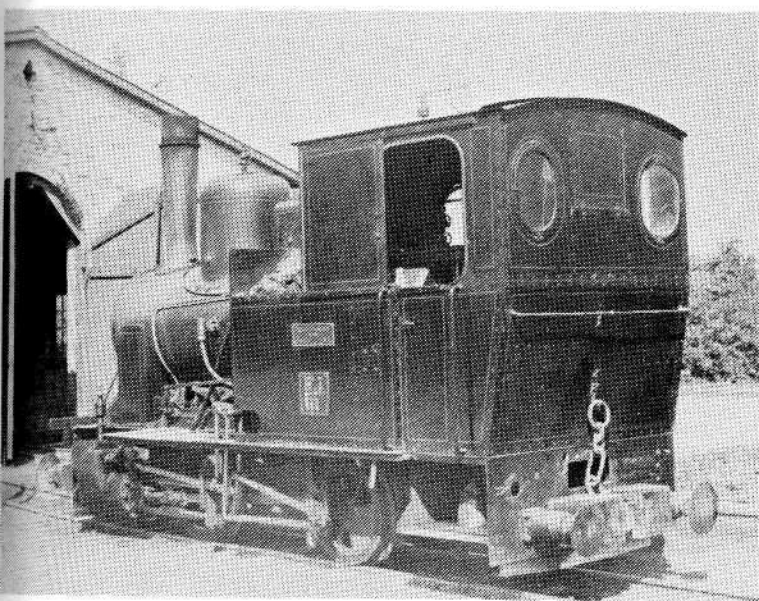


Fig. 4.

Faxe Jernbanes nr. 6 er IBKs første damploko. Ønsket om at bevare denne maskine er den egentlige årsag til klubbens oprettelse. Hvordan kan man ellers bedst bevare og køre med et loko uden at have en klub i ryggen.

realisering er afhængig af Danmarks fremtidige økonomiske situation, samt grusgravens udgravning. Men 5-10 år er nok en rimelig tidsfrist at regne med.

- 5) at kommunen anlægger nødvendige parkeringspladser, trapper m.v.
- 6) at IBK evt. må opstille midlertidig remise indtil muret værksted/remise kan bygges. Det til dette byggeri foreslåede areal bliver først frigivet om ca. 2 år.
- 7) at IBK kan drøfte kommende problemer med kommunens byplanafdeling og havearkitekt.
- 8) IBK kan frit benytte Høje-Tåstrup kommunes mødeinstitution "Charlotttegård" til møder, foredrag m.v.
- 9) at IBK kan forvente kommunegaranti ved evt. banklån til opførelse af egne bygninger.

Som det fremgår af det ovennævnte, har klubbens Hedelands-gruppe på få måneder opnået et resultat, der allerede nu klart tegner et billede af IBKs fremtidsmuligheder.

Men også andre af klubbens afdelinger er i konstant aktivitet.

### Teknisk afdeling

har købt af Vanløse teglværk, St. Merløse 6 tipvogne og 1 benzintraktor (Hillerød Maskinfabrik og Kedelsmedie, 1938), samt ca. 1,5 km spor. Det rullende materiel skal bruges til anlægsarbejder.

Et arbejdshold knokler hver anden lørdag med optagning af skinner. Endvidere har klubbens maskinchef gjort traktoren startklar. Dette arbejde har været besværliggjort af, at traktoren befandt sig ca. 0,5 km inde på strækningen, omgivet af pløjemark. Den endelige restaurering af traktoren finder sted på Hedehusgården.

IBK har endvidere købt 8 roebanevogne af Skovnæsgården i Maribo. Vognene var på købstidspunktet fyldt op med halm og klar til afbrænding, og kun den tørre sommer var skyld i at denne ikke fandt sted. Brandfaren var for stor.

Roediesel nr. 25 blev kort før jul kørt til Hedehusgården, hvor den nu afventer restaureering. Klubben har endvidere købt (og betalt) den 3-akslede nr. 24, der dog afventer flytning fra Petersen & Albeck til Hedehusgården.

Sakskøbing kommune har tilbudt IBK et roebaneloko, der henstår på en legeplads i Sakskøbing. Maskinen mangler fyrkasse og kan derfor kun bruges som vartegn, eller evt. "for-spandskørsel" (for fotografer).

Næsten afsluttede forhandlinger med et teglværk ved Korsør skal sikre klubben yderligere skinnemateriel og reservehjulsæt m.v.

### Sekretariat Øst

der står for IBKs PR-virksomhed øst for Storebælt har i det sidste halve år af 1975 hellet sig udbredelsen af kendskab til IBK.

Der har været én eller flere artikler om IBK i følgende blade: Jernbane-Bladet, SP, Bumletoget, Hobby-bladet, Tåstrup Avis, Hedehusene Avis, Roskilde Erhvervstidende, Roskilde Tidende og Dagbladet.

IBK-nyheder, der fremkommer på kommunalt plan, sendes nu fremtidig direkte til den lokale presse af Høje-Tåstrup kommune.

### Sekretariat Vest

deler opgaverne mellem forskning, opbygning af bibliotek og fotosamling. Et arbejde, der varetages af den kendte smalsporsforsker Bent Hansen, der endvidere har planer om mødevirksomhed i vinterens løb. Her kan jysk-

fynske medlemmer samles, og man håber på deltagelse af repræsentanter for IBKs bestyrelse.

#### Status ved årsskiftet

Klubben har i 1975 haft en fremgang på 45 medlemmer. Man håber i det kommende år at få en betydelig medlemsfremgang, ikke mindst når det bliver kendt, at klubbens fremtid er sikret. De altafgørende spørgsmål om hjemsted, lokaler m.v. synes løst.

Det der i 1976 skal stå som klubbens mål er diverse praktiske arbejder med restaurering af vogne og loko, opbygning af værksted, anlæg af Hedehusgård station, sikring af økonomi - og som de mest presserende opgaver: fortsat optagning af skinner på Vanløse teglværk og afhentning af resterende roebanevogne i Maribo.

Den 17. januar 1976 indviede IBK sit nye værksted på Hedehusgården. Man gik straks igang med hovedeftersyn af roebanebogier samt rensning af stålsveller og bolte.

Der arbejdes fast på værkstedet hver mandag kl. 19-22.

Det har været en overraskelse for IBK, at en stor part af medlemsskaren er personer, der ikke tidligere har haft tilknytning til jernbaneklubber. Alle er også velkomne i klubben. Man har således fra 1/1 1976 indført et nyt begreb: Juniormedlemmer, personer under 18 år, hvis kontingent er 30 kr. mod 55 kr. for øvrige medlemmer.

Klubben gør opmærksom på, at IBKs arbejde har et historisk islæt, idet IBK som første klub i Danmark vil drive en smalsporet veteranbane, samt som første klub vil anlægge en



Fig. 5.

Det er dette syn IBK stræber efter skal blive til virkelighed i Hedeland - måske allerede i 1977. (Foto af Nakskov sukkerfabriks B 2).

bane, hvor der ingen bane har været tidligere og som første klub oven i købet har al rimelig grund til at antage, at forehavendet vil lykkes.

Men der er brug for flere arbejdsvillige hænder. Hvem vil nu være med til at bygge op? Og ikke bare vente, til andre har gjort det grove arbejde?

Prøvenummer af klubbens blad "Tipvognen" samt yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til klubbens kasserer, Nils Bloch, Gudrunsvej 6, 4600 Køge.

Dyrkilde.

# INDUSTRIBANEMATERIEL

## TIDLIGE MOTORLOKO I DANMARK

I en annonce i Ingeniøren for 1909 avterede Hedeselskabet efter brugte motorloko. Det forbavsede mig meget. Jeg tillod mig nemlig at udlægge det sådan, at for at man med rimelighed kan annoncere efter brugte loko, måtte der køre nye loko rundt på industribanerne på dette tidlige tidspunkt.

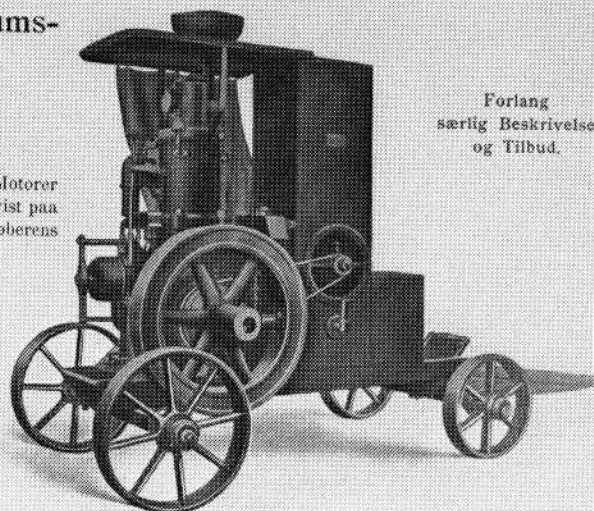
Måske burde forbavselsen ikke have været så stor, idet Deutz allerede i 1908 havde produceret 560 motorloko, der for enkeltes vedkommende kunne være havnet i Danmark. Nærmere haves ikke i øjeblikket, ud over at de private roedyrkerforeninger sandsynligvis allerede siden 1904 havde haft motorloko på deres baner.

Om Hedeselskabet fik noget ud af sin an-

ar- og Petroleums-  
Lokomobilet  
„GIDEON“.

se leveres forsynet med Motorer  
forskellige Typer, som er vist paa  
26, 27 eller 28, efter Køberens

har leveret mange  
e Lokomobiler, og  
nme er der kun  
ening, nemlig  
de er de  
dste, der  
findes.



Forlang  
særlig Beskrivelse  
og Tilbud.

Fig. 1: Kramper & Jørgensen lokomobil med oliemotor fra Toftlund-Kølkær Mergelselskab,

nonce ved jeg heller ikke, men jeg vil anse det for usandsynligt, og man holdt endog op med at anskaffe flere nybyggede motorloko netop på den tid.

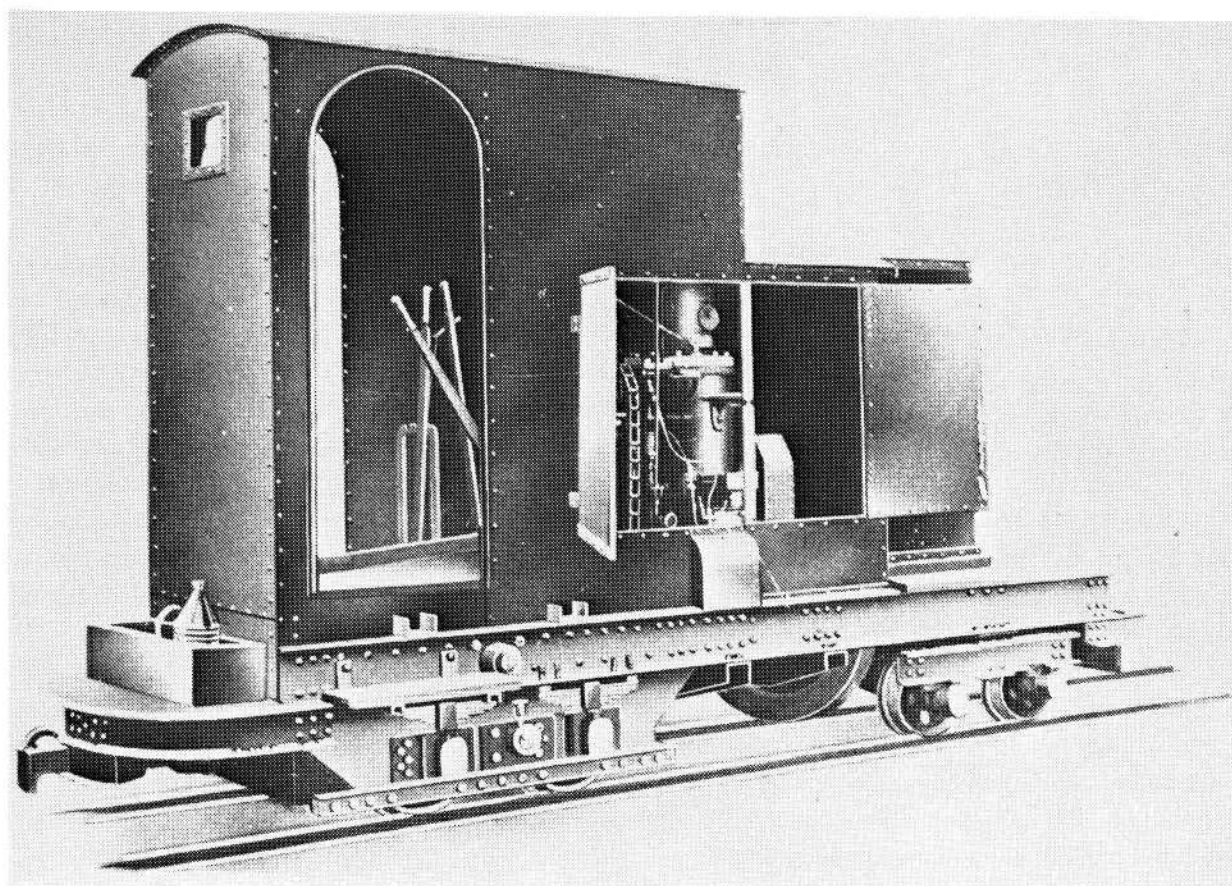
Tabel 1 viser de nybyggede loko, hvor Hedeselskabet havde været medvirkende ved an-

skaffelsen. De skriftlige kilder (Hedeselskabets tidsskrift f.eks. årgang 1908) udtrykker sig noget uklart om lokoernes udseende. Snart kaldes de: tipvogn med påmonteret motor, snart blot motorer og en enkelt gang loko. Betegnelsen motorer har siden vist sig at dække over en lokomobil, men herom senere.

Der foreligger ikke ret mange oplysninger om Houmøller lokoene, ud over at de var bygget af fabrikant Houmøller, Frederikshavn Jernstøberi. Det menes, at alle var tipvogns-undervogne med påmonteret petroleumsmotor eller råoliemotor, egentlig beregnet til maritimt brug. De var svage, men flere steder klarede de kørslen tilfredsstillende uden assistance fra damploko. Kun i et enkelt tilfælde lykkedes det et mergelselskab at sælge lokoet videre efter merglingens afslutning. Sandsynligvis har de været slidt op efter nogle års kørsel.

Rud. Kramper & Jørgensen var en maskinfabrik i Horsens, og på den tid landets største motorfabrik. Siden 1903 havde motorerne, der solgtes under navnet Gideon, vun-

Fig. 2: Fabriksfoto af Kramper & Jørgensen loko.



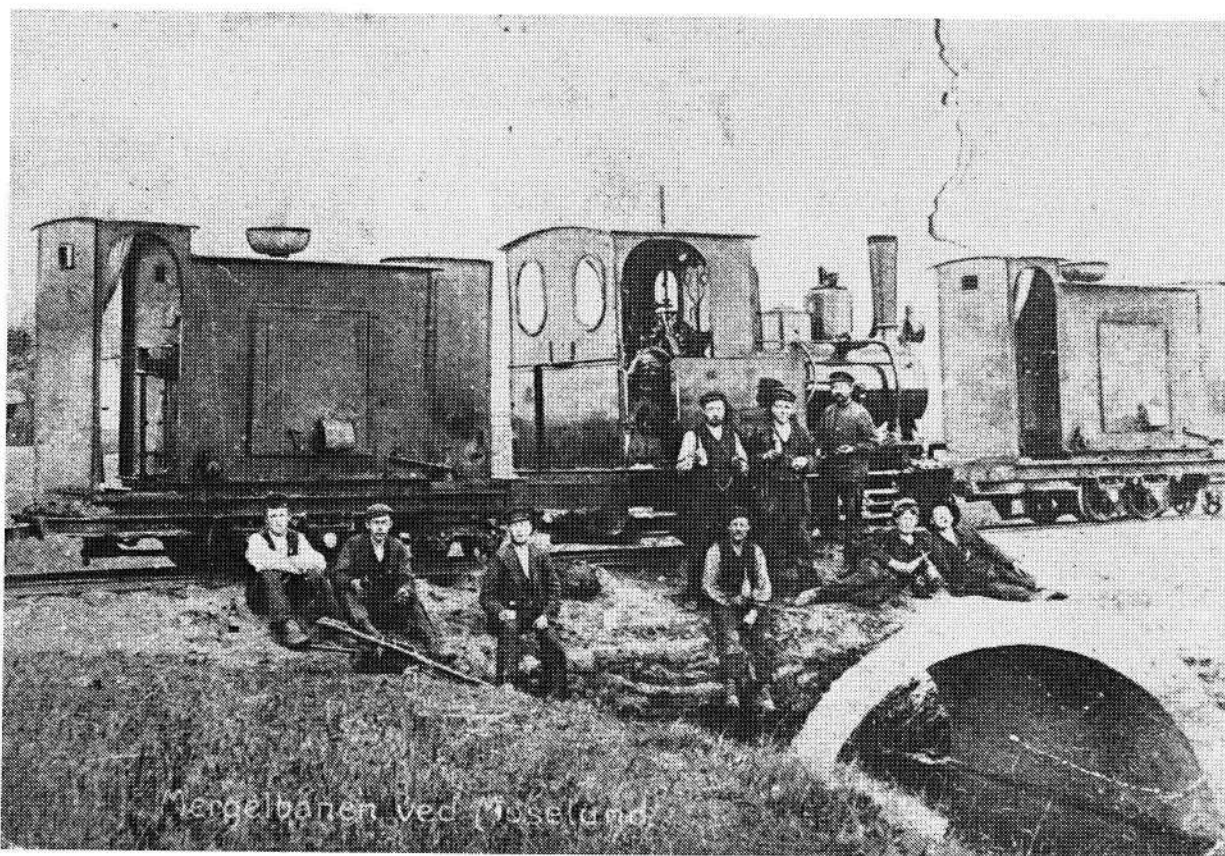


Fig. 3: Postkort med teksten "Mergelbanen ved Engesvang". Toget holder på broen ved Klode Mølle. Efter lokofører Abrahamsen kaldtes motorlokoene Abraham, Isak (kørtes af hans søn) og Jakob (damplokoet).

det mange medaljer og konkurrencer (i udholdenhed og økonomi) ved udstillinger i Danmark, Norge og Nordtyskland, hvor virksomheden iøvrigt også havde afdelinger. Motorerne var beregnet til enten benzin, råolie, petroleum eller gas (sugegas). Der var her tale om helt igennem dansk arbejde i modsætning til senere loko, hvor motoren og andre ædle dele var af udenlandsk oprindelse. Som motorerne hed også lokomotiverne Gideon. Der blev kun solgt 2 stk., mens Toftlund Kølke Mergelselskab anskaffede sig en lokomobil, men vel at mærke med oliemotor! (Fig. 1). Hvad den er blevet brugt til, vides ikke.

Fig. 2 og 3 viser lokomotiverne. Ved sammenligning ses det, at de ikke er identiske, men fig. 2 er muligvis "kun" en tegning. Ellers er lokoet ophugget efter fotograferingen. Det er lukket op, så man kan se den ret store, éncylindrede oliemotor, der egentlig var tænkt anvendt i fiskerbåde. Motoren startedes på

benzin, men kunne efter kort tid køre på den billigere råolie. I dag ville vi nærmest kalde det dieselolie. Også petroleumsmotorerne startedes formentlig på ren benzin. Både brændstofforsyning og tændingsanordning er tilsløret som

Tabel 1, MERGELBANELOKO

Mergelselskab	år	hk	fabrikat
Bratten-Jerup	1907	6	Houmøller 1)
Bratten-Jerup	1908	6	Houmøller 1)
Over Feldborg	1908	6	Houmøller
Over Feldborg	1908	8	Houmøller
Hveplund	1908	6	Houmøller 2)
Hveplund	1908	8	Houmøller 2)
Grathe Hede	1908		Kramper & Jørgensen
Grathe Hede	1908		Kramper & Jørgensen
Rindum (Blaksmark)	1909	10	Carl B. Hoffmann

- 1) Til Kilstrupgård-Sæby Mergelselskab 1908, solgt 1908.
- 2) Øjenvidne siger tre tipvogne med påmonterede petroleumsmotorer.



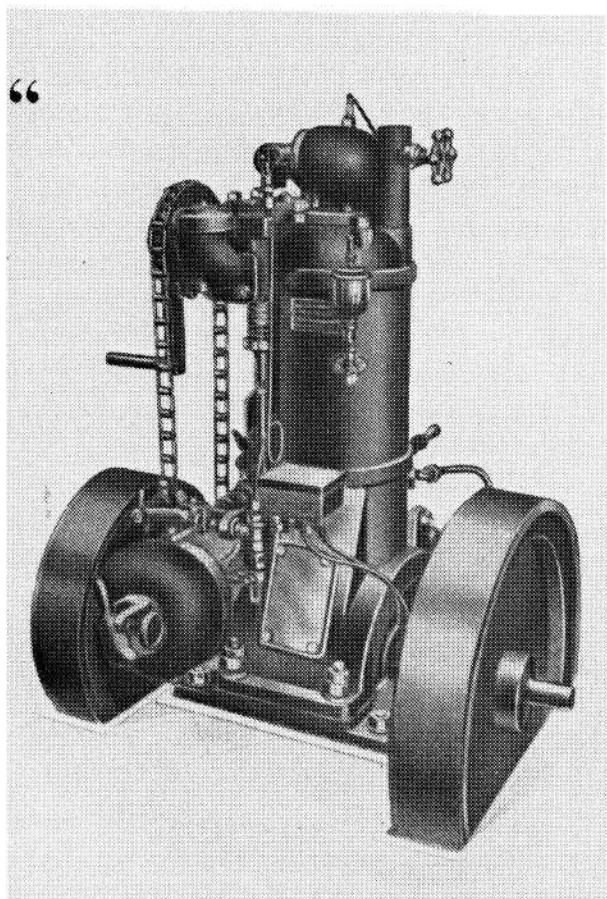


Fig. 4: Oliemotor Gideon. Kramper & Jørgensen

fabrikkens patent, men vi får dog at vide, at der ikke er karburator, da sådanne er alt for upålidelige. Den kæde, der ses, forbinder drivakslen med et håndsving i førerhuset, fig. 4. Det må simpelt hen være starteren.

Om koblingssystemet oplyses intet, men det var et ømt punkt, sålænge lastbilkoblingen kun var i sin begyndende udviklingsfase. Gear var næppe nødvendigt med en langsomtgående motor. Det omtales i hvert tilfælde ikke.

Der ser ud til at være god plads i motorrummet. Over den forreste truck er der tomt, men de ved éncylindrede motorer obligatoriske svinghjul tvínger hjulene placeret på hver side af motoren. Svinghjulene står i øvrigt på tværs, mens de øvrige konstruktioner havde svinghjulene på langs, fig. 5 og 6.

Drivakslerne er fast lejret i rammen. Hjulstillingen må således blive noget så sjældent som 2'B'! Den radarlignende udvækst på motorhjelmén står i forbindelse med udstødningsrøret. Det må være lyd-potten - i ordets egentligste forstand, skønt det mere ligner et vandfad end en potte.

Om disse loko fortæller et øjenvidne: "De var udmærkede. De trak som et damploko, 10 vogne". (Kan hende, at damplokoet har kunnet trække flere vogne, men 10 har nok været passende til en tur). "Først da lejet blev dybere kneb det med at komme op, hvorefter mergelselskabet så anskaffede et damploko". Senere under samtalen blev der så føjet til: "... så længe Abraham og hans søn kørte dem". De har skullet køres med følelse og ikke under nogen omstændigheder overbelastes. Enhver har ikke kunnet springe ind og køre, uden at lokoet reagerede med driftsforstyrrelser. Efter nogle års drift begynder reparationsudgifterne at stige faretruende, så ulemperne oversteg de fordele, der i begyndelsen talte for motorlokoene. Efter nogle år forsvinder de lige så stille - sporløst.

Hoffmann-lokoet var bygget af Carl B. Hoffmanns maskinfabrik i Esbjerg. Virksomheden har muligvis bygget 3-4 loko. Af disse har det ikke været muligt at opdrive billeder. Vi må nøjes med en øjenvidnebeskrivelse af det, der først kørte ved Blaksmark Mergelselskab ved Varde, senere i Rindum. Det kaldtes "Gedebukken". I fugtigt vejr rørte det sig nødigt af stedet i det fedtede føre, der kunne herske på et mergelspor. Det stod blot og hoppede! Var det regnvejr, kunne man overhovedet ikke nær-



Fig. 5: Postkort fra Blåhøj. Lokoet her var det hurtiggående! Værket havde altid 3 loko i drift, hvad enten det var i benzol-, benzin-, diesel- eller dampalderen. Et let på ca. 2,5 t til brug i mosen, et svært, ca. 6 t til kørsel på læggeplads og til stationen og et mellemsvært, hurtiggående til daglig transport af arbejdere og om sommeren også til transport af koner og børn, når tørven skulle vendes og stakkes.



Fig. 6. Lokoet fra Kastrupfortet. SAG 1976.

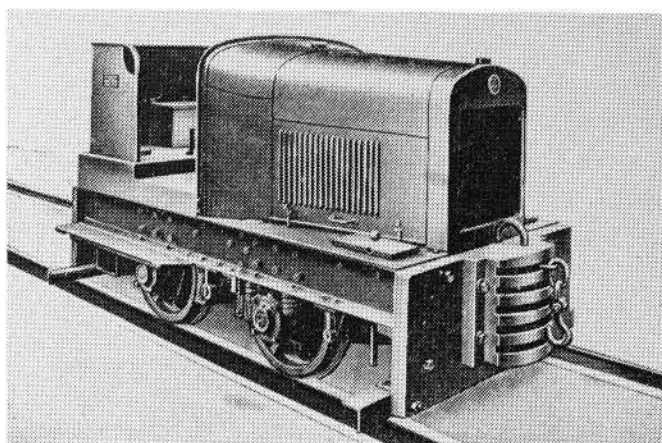


Fig. 7: Fabriksfoto af ældre Pedershåbloko, ca. 1930.

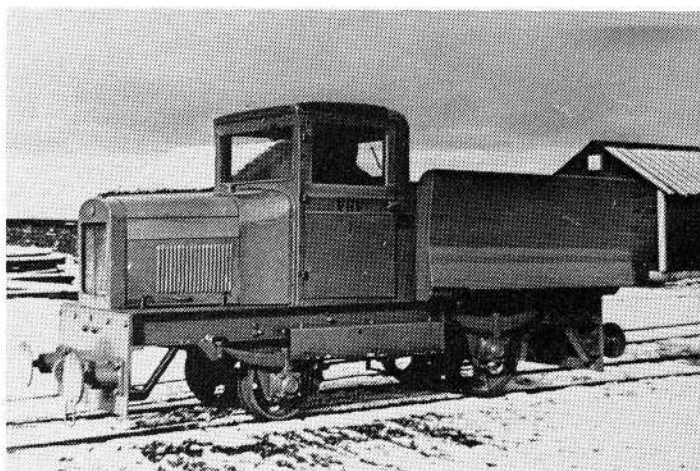


Fig. 8: Specialbygget dræsine til Vandbygningsvæsnet. Ferring nr. 7. VBV foto 1950.

me sig den (det) - da vandet har tilbøjelighed til at samle sig under de kun nødtørftigt stoppede sveller - i hvert tilfælde ikke uden at blive oversprøjtet. Hedeselskabet indrømmer, at lokoet havde børnesygdomme, men at de blev overvundet. Det er uvist om maskinen blot blev afprøvet i Blaksmark (fabrikanten og entreprenøren, der stod for kørslen, var i familie), eller mergelselskabet tænkte på at købe det. Givet var det, at det kun var i Blaksmark et par måneder. En medvirkende årsag var at denne mergelbane, efter vestjyske forhold, havde ret skarpe kurver og ret stærke stigninger. Dertil kom, at sporet var for spinkelt til lokoet - 7 kg/m. Da koblingen som nævnt var mangelfuld blev sporet ved igangsætning simpelt hen ødelagt.

Lokoet kom til Rindum Mergelleje ved Ringkøbing, et af Vestjyllands Mergelforsynings lejer, hvor sporet var 10 kg/m og er indres til ca. 1912.

Da Hedeselskabets sporvidde normalt var 700 mm, må alle de nævnte loko formodes at have haft denne sporvidde. At entreprenør Hoffmann anvendte 785 mm behøver ikke at betyde noget, da han muligvis først overtog kørslen et par år efter merglingens påbegyndelse.

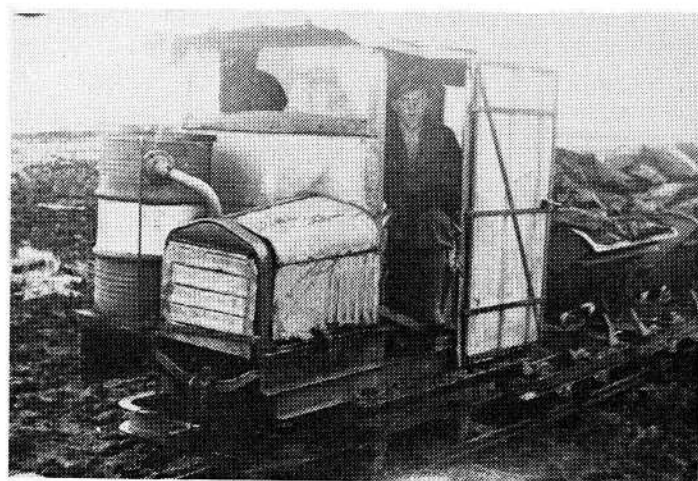


Fig. 9: Hjemmelavet loko ca. 1940. (I mangel af egnede ældre foto). Lokoet kaldtes "Den blå Hejre", idet en del af beklædningen var pandeplader! malet lyseblå. Det havde den sjældne sporvidde 755 mm ligesom Grindsted-Grene Mergelbane, men lidt materiel derfra skulle også være tilgået Hjortsø Mosebrug, hvor lokoet hørte hjemme indtil det efter krigen blev solgt til Faksekoncernen (ikke nødvendigvis Fakse Kalkværk). Her er det ikke eftersøgt.

Endnu to faktorer gør sig gældende. Alle lokoen i tabel 1 kørte på de flade jyske hedesletter eller den nordjyske, lige så flade hævede havbund. Bakker kunne som nævnt træffes ved passage af vandløb og ved selve graven.

Den anden faktor er den kendsgerning, at et mergelselskab efter merglingens afslutning ikke sjældent af regnskabsmæssige grunde så sin fordel i at sælge - endog næsten nye loko som skrot. Dette sidste er dog næppe forklaringen på "pionerlokoenes" forsvinden.

I årene op mod 1. verdenskrig vokser antallet af tyske og svenske motorloko-fabrikker. Flere danske virksomheder anskaffer motorloko, men nærmere oplysninger haves ikke i øjeblikket.

Efter krigen kom et antal tidligere feldbaneloko til landet. Se SP nr. 3/1975, artiklen om Deutz. De mig bekendte i øjeblikket er opført i tabel 2.

De jyske Kultørvfabrikker i Blåhøj importerede 4 stk. De to havde værkets sporvidde, 700 mm, det tredie kunne uden vanskeligheder ombygges til 700 mm, men det fjerde måtte sælges, da sporvidden ikke kunne ændres. Flere af dem blev fotograferet, fig. 5, og fotografierne viser typiske Deutz-produkter. De fungerede tilfredsstillende og blev først i 1938 erstattet af nye Pedershåb benzinloko.

Et af de talrige værker i Engesvang moseområderne anskaffede i 1920 et benzinloko af østrigsk oprindelse. De 4 Blåhøjloko var benzoldrevne. Dette loko indkørte megen ros i sit første driftsår. Allerede næste år hører vi, at lo-

Tabel 2. FELDBANELOKO,  
kommet til Danmark efter første verdenskrig.

De jyske Kultørvfabriker, 4 loko, 700 mm. Se teksten.

Moselund Tørvefabrik, 1 loko, 600 mm. Se teksten.

Trekoblet entreprenørloko. Benzol. Bl.a. brugt til udgravning til 3. - 4. spor på Hellerup station omkr. 1920. Se foto i SP 6/1975.

Entreprenør Jespersen & søn, 1 loko, 600 mm. 2-akslet, benzol, éncylindret motor. Oprindelse ukendt. 1946 afhændet til Københavns kommune og senere opstillet på legeplads ved Kastrupfortet, hvor det endnu står, fig. 6.

Teknisk Museum, 1 benzolloko, 600 mm. Overtaget fra Valby Gasværk.

koet kun var i drift i den allertørreste tid. Det tredie år er det til salg. Baggrunden herfor behøver ikke at være ulemper ved motordrift. Sagen er den, at kulpriserne under krigen og de første år efter var mangedoblet, således at motorloko blev mere økonomiske end damploko. Kullene vendte imidlertid tilbage i 1922, hvilket betød, at priserne faldt drastisk og derved eliminerede benzinlokoets fordel. Det var så grelt, at tørv, der var gravet i 1921 og nu lå på lager, i 1922 ikke kunne konkurrere med kul. Den pris, de i 1922 kunne indbringe, kunne ikke engang betale prisen på læsning i jernbanevogne! Når benzinlokoet alligevel brugtes i den allertørreste tid, var det af hensyn til damplokoenes tilbøjelighed til at tænde ild, og en mosebrand var - og er stadig - ikke noget at spøge med.

I tyverne importeredes der stadig motorloko til Danmark, men nu var det imidlertid fabriksnye loko. Feldbanelokoene kunne for nogles vedkommende også være nye, idet de kunne være afleveret så sent, at de ikke kunne nå frem til krigsskuepladsen, inden krigen var forbi.

Blandt andet fik de private roedyrkerforeninger nogle svenskbyggede motorloko, hvoraf et enkelt delvis overlevede til roebanernes lukning. Herom i Jernbanebladet.

Deutzfabrikken kom igang igen med civile leverancer. Bl.a. fik Holmegårds Glasværk tidligt i tyverne nogle motorloko herfra.

I 1926 findes en lakonisk bemærkning i "Mosen", et blad udgivet af Hedeselskabet. Heri meddeles, at en hr. H.S. Lindhardt med held har prøvekørt et selvkonstrueret motorloko på en 10 kilometer lang bane i Lille Vildmose i sommeren 1925. Det var det første Pedershåb-loko, idet automobilforhandler Lindhardt i Ålborg ret hurtigt solgte sit patent til Pedershåb-fabrikken i Brønderslev. De første ca. 50 Pedershåbloko bærer typebetegnelsen HSL = H. S. Lindhardt, men herefter får de betegnelsen PCM = Pedershåb Cementindustri Maskinfabrik, ikke sådan at forstå, at virksomheden fremstillede cement, men derimod maskiner til cement- og også bygningsindustrien.

Lokoene var opbygget på en ramme af I-jern og havde ret store hjul med skruefjedre, fig. 7. De udvendige bladfjedre, der er karakteristiske for Pedershåb, kommer først i 1935. De var forsynet med en 2 liters Ford-motor, standard til såvel last- som personbiler. Det

Fig. 10 stammer fra Holger Jørgensens arkiv. Det forestiller - for at holde os strengt til bagsidens tekst - Lyngså Mergelleje 1912. Det kan være et af Houmøllerlokoene! Herfor taler at beskrivelsen af lokoernes udseende svarer til billedet, omend beskrivelsen ikke er særlig oplysende. Herimod taler, at beskrivelsen ikke nævner, at lokoene havde "overbygning". Dette kan tilbagevises med, at overbygningen ikke ser særlig original ud. Imod taler endvidere, at Lyngså ikke er nævnt blandt motorpionerselskaberne. Denne indvending kan tilbagevises med den kendsgerning, at selskabet startede merglingen i 1911 - efter at "pressens" interesse for nymodens motorloko var sunket igen. En række indicier peger på lokoet som et Houmøllerloko. Bønder på egnen, der dannede Nybro-Lyngså Mergelselskab, har med egne øjne kunnet iagttage Houmøllerlokoene, mens de kørte bare få kilometer borte ved Kilstrupgård-Sæby Mergelselskab. De to selskaber lå i forlængelse af hinanden, både tids- og stedsmæssigt. Sidstnævnte afsluttede efteråret 1910 og førstnævnte påbegyndte foråret 1911. Sporet, som tilhørte Hedeselskabet, overførtes fra selskab til selskab ved "egen kraft". Det var jo transportabelt. Det er sandsynligt, at materiellet (loko og vogne) er overtaget også.

Noget tyder på, at lokoet på billedet er selskabets stolthed. Det er lokoet, der er foreviget. Mændene holder sig her - undtagelsesvis - i baggrunden. Tæppet er trukket fra, så de ædle dele kan beskues. Det er ikke som nor-

var A-udgaven, som åbenbart også leveredes som "reservedel", således at automobilhandler Lindhardt kunne eksperimentere med sit loko. Kobling og gearkasse var også af Ford-fabrikat, men beregnet til lastbiler.

Lokomotiverne roses meget af køberne. En sammenligning med konkurrenterne: heste og damploko falder i de fleste tilfælde ud til Pedersshåbs fordel. De er billige i anskaffelse og drift - dette punkt kan udspecificeres på en række punkter, hvoraf et par skal nævnes: De kan køres af ufaglært arbejdskraft, hvorimod et damploko kræver kedelpasserprøve og ved større anlæg også en natmand i remisen. De kræver hverken kul eller havre i stilstandsperioder. Forresten fremhæves også, at de er lette at starte, mens et damploko tager flere timer at fyre op.



malt, tænk på at fotografering i 1912 ikke var en begivenhed, der skete hvert år, og normalt plejer hele arbejdstyrken at tage opstilling både på og foran materiellet, og de er ikke til at fjerne igen - selv ikke ved retouche. Motoren kunne godt ligne en fiskerbådspetroleumsmotor, men hvad der er skorsten på huset og hvad på lokoet fremgår ikke tydeligt, end ikke af originalbilledet.

Jeg vil gerne understrege, at jeg ikke kan bevise noget af det ovenstående. Jeg modtager meget gerne korrektioner fra læserne, f.eks. om de "ægte" Houmøllerloko og også "sandheden" om det her viste, kørende telt.

Lad så være, at et Pedersshåb kun trak en brøkdæl af de vogne et damploko magtede. Måske et lille værk har slet ikke haft behov for mere end et firevogns-træk.

Mange af lokoene havde en lang levetid. Byggenummer 2 stod endnu i 1967 på Skalborg Teglværk, omend de sidste år kun som reserve. Det var dog i 1936 blevet forsynet med en ny motor og en del ombygget.

Omkring 1970 havde Fakse og Sigerslev Kalkværker og Pindstrup Mosebrug endnu tidlige Pedersshåbloko. I 1933 modtog Vandbygningsvæsenet to lidt specielle Pedersshåbloko, fig. 8. Ferrings nr. 7 skulle gerne eksistere endnu, mens det tilsvarende Thyborønloko (dog med lukket passagerafdeling) desværre blev ophugget for få år siden.

Det var i første række heste og menne-

skelig træk- (skub)kraft, disse første Pedershåb-loko udkonkurrerede, men efterhånden som de blev større og stærkere, kunne de tage konkurrencen op med mindre damploko, men først efter 2. verdenskrig, da den elektriske og hydrauliske transmission var tilpasset småsporsloko, fortrængtes de sidste damploko. Nu er vi imidlertid langt fra overskriftens tidlige danske motorloko.

Det er givet, at H.S. Lindhardt ikke var den eneste, der eksperimenterede med motorloko. Flere fabrikker tog i årene efter tråden op, og mangen lokal banechef ombyggede en tipvogn til loko ved at sætte en motor i stedet for lad. Som køler så man undertiden en stor vandtønde - lige så effektivt, men knap så harmonisk. Førerhuse på sådanne loko (og iøvrigt også på fabriksfremstillede loko, leveret uden førerhus) er et kapitel for sig - lige så stort som trinbrætter; men da bladet her er et pænt blad, vil jeg ikke nævne, hvad man kunne forveksle disse førerhuse med, fig. 9.

Eksplodingsmotorernes spæde begyndelse er omtalt i SP 6/1974, og skal ikke gentages her, men et par tekniske detaljer bør måske belyses nærmere. F.eks. den bemærkning om at Kramper & Jørgensen-lokoet skulle startes på ren benzin.

Generelt gælder det, at jo lettere fordampelige væsker, jo højere pris. Gas og benzin var så dyre brændstoffer, at kun små anlæg var økonomiske på grund af deres lave anskaffelsespris. Omvendt, jo tungere fordampelige væske, jo billigere. Petroleum og råolie var dog stadig dyrere end kul, men de kunne udnyttes i motoren op til 25%, medens dampmaskinen kun udnyttede 10% af den tilførte energi. Imidlertid forøgedes vanskelighederne med at få væskerne til at fordampe. Der var to veje at gå. Væskerne kunne fordampe ved berøring med den varme motor og derefter eksplodere. (Olien i sig selv kunne ikke brænde). Man kunne 1) starte motoren på det let fordampelige benzin og når så motoren - efter et lille kvarterstid - var varm, gå over til råolie. Et fremskridt i sammenligning med et damploko af tilsvarende størrelse, der kunne fyres op på 2-3 timer. 2) I stedet for to brændstoffer, diverse haner og brug af skruetrækkere, kunne motoren forsynes med et såkaldt glødehoved, hvor f.eks. en blæselampe opvarmede den ud-

vækst, kaldet glødehovedet, hvor så olien fordampede.

Som nævnt var brændstofferne dyre, ikke kun for brugeren, men også i nationaløkonomisk henseende. Derfor forskede man i Europa, hvor man endnu kun havde fundet olie i Rumænien, meget i indenlandske brændstoffer, fremstillet af kul (gas, benzol (af tjære)), tørv (sprit) og brænde (gas).

Dieselmotoren løste alle problemer. Den udnyttede op til 35% af energien. Dieselolie hørte til de billigere olier. Den antændtes "af sig selv" ved kompressionen. Der var bare det lille men, at der faktisk skulle anvendes et trykluftanlæg på f.eks. 60 atmosfærer til starten. Det fordyrede motoren, så kun store motorer (over 400 hk er et ofte nævnt tal) var økonomiske. Der skulle gå endnu et par tiår inden dieselmotoren kunne rykke ind på de små, lette industribaner.

Til sidst kun en enkelt bemærkning om benzol. Det var i kemisk forstand flere væsker med hver sit fordampningspunkt. Derfor kunne motoren køre, når blot noget af benzolen var fordampet, indtil de ufordampede rester kokkede alle de væsentlige steder til.

Synes De om tipvognslokomotiver? Måske var det en ide at søge oplysninger om Industribaneklubben, som for resten har stillet materiale til rådighed for denne artikel. Måske skulle De også anskaffe Dem Peter Andersens: Smal-sporede industrimotorlok. Foreløbig er 1. del udkommet. Heri kan De finde en fortegnelse med data over alle kendte loko, samt en meget kort orientering om banen.

Litteratur på dansk i egentlig forstand findes ikke. Litteratur, der har berørt emnet i forbifarten, er nævnt i teksten. Desuden kan nævnes, at Kramper & Jørgensen endnu har tegninger til lokoene. Disse er tiltænkt et kommende Teknisk Museum (lokalt) i Horsens.

IBK råder over kopier til en del originaltegninger samt enkelte fotografier i sit underopbygning værende arkiv. Til sidst skal nævnes, at hverken Pedershåb, Carl B. Hoffmann eller Hedeselskabet har materialer mere, men skulle De støde på tidligere ansatte ved f.eks. Houmøller eller mergelselskaber, der kørte med Houmøllerloko, hører jeg gerne fra Dem.

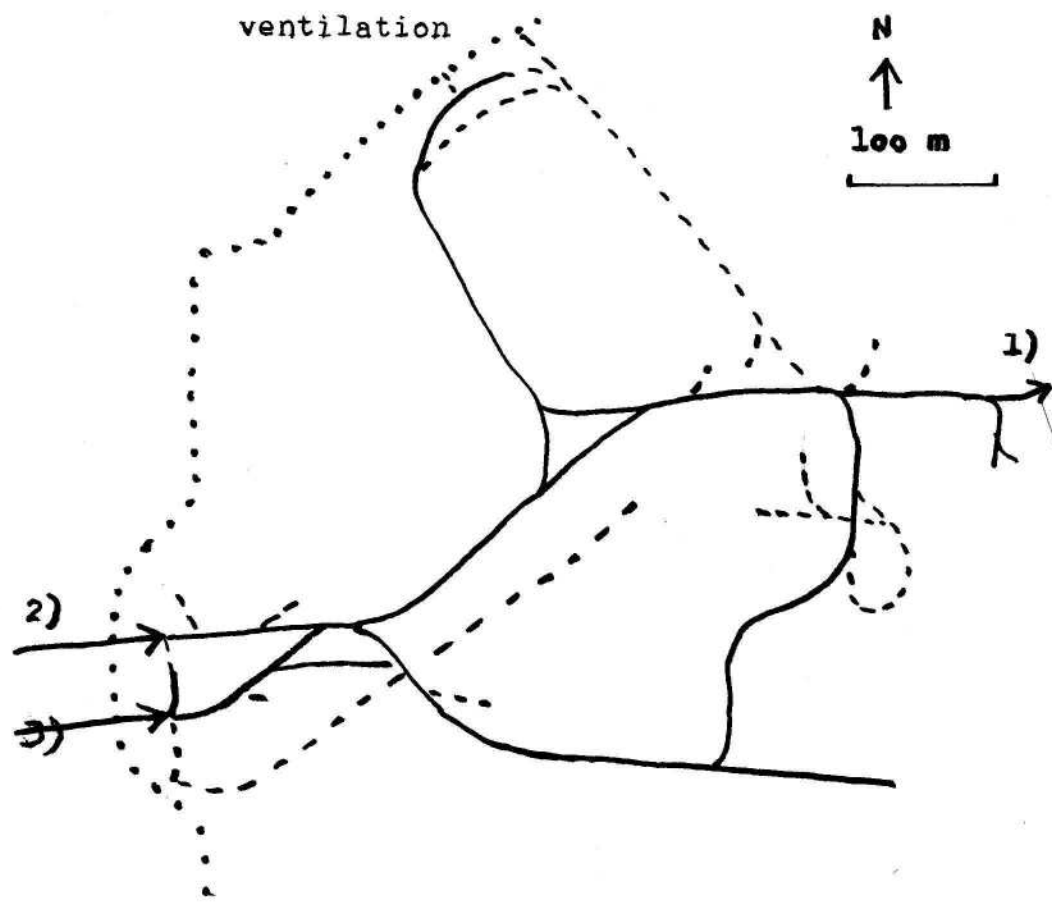
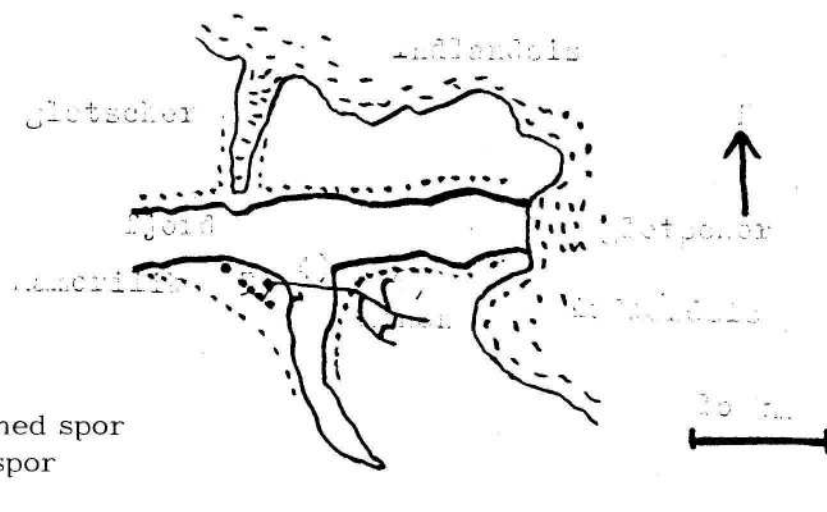


Fig. 1 "Den sorte Engel". Spor pr. 1. jun. 76.



— Minegange med spor  
 - - - - - gange uden spor  
 ..... fjeldsider

Målestokkene må tages med et vist forbehold. Det viste system af gange ligger 500-525 m over havoverfladen. Brydningen foregår i et plan ca. 600 m over havet. Disse gange, som ikke har spor, er ikke vist her.

1) Kortet dækker ca. 600 m af minen. Ved 1-tallet fortsætter gangen endnu tre gange så langt frem mod indlandsisen. Der er godt og vel 10 km fra minen og frem til isranden, men måske skal brydningen fortsætte videre ind under isen. Fjeldenes højde er omkring 1100 m.

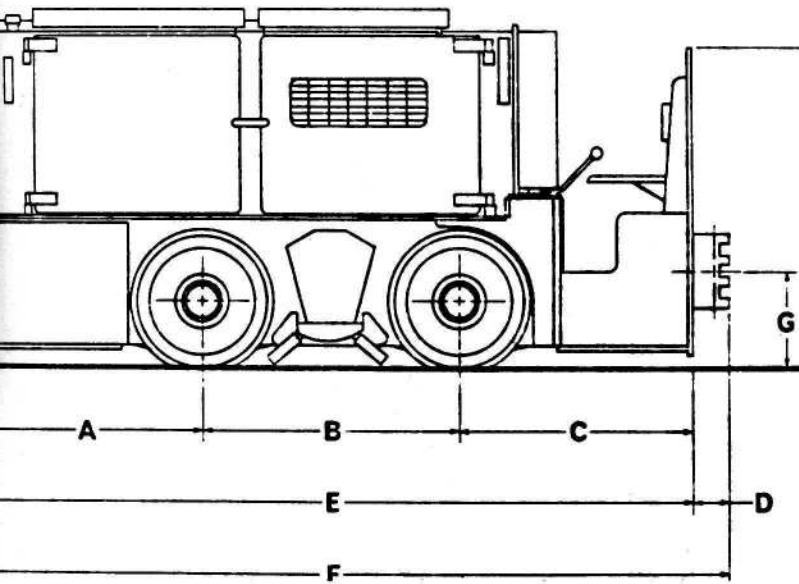
2) Svævebane til malm og 3) til personer.

4) Begge svævebaner tværs over fjorden.

5) Byen Marmorilik ved det tidligere marmorbrud. Østligst olietanke, sydligst beboelse og nærmest fjorden lagerbygning. Havnen er antydnet.

6) Minen.

Greenex A/S har velvilligst stillet oplysninger til rådighed. Herfor takkes.



### INDUSTRILOKO I GRØNLAND

Ved Marmorilik (fig. 1 . nr. 6, 1975) ligger et karakteristisk bjerg kaldet "Sorte Engel" efter en mørk aftegning på den lodrette fjeldside. Her har det canadisk-danske selskab Greenex i 1972 åbnet en bly- og zinkmine.

Der arbejdes i 2-holdsdrift. Efter hvert arbejds hold har forladt minen, sprænges der i minen. Når støvet har lagt sig, kommer det næste hold, som bl.a. forbereder næste sprængning og fjerner de løssprængte materialer, der i øvrigt ikke overstiger 1 meter i tværmål. De fjernes med bulldozer og droppes i nogle skakter beliggende med mellemrum i gulvet af minegangene. Skakterne er afspærrede med snore (hvis de da ikke er røget med ned). Skakterne, der har en dybde på ca. 80 m, tjener som depot for malmen. Regelmæssig tømmes den ud for nedden i tipvogne og køres med bane til udgangen.

Banen er i øjeblikket ca. 4 km lang. Sporvidden er 3 engelske fod, hvilket omregnet bliver 914 mm. Skinnerne er svære, meget svære endog, ca. 45 kg/m (90 pounds/yard). Vel nok landets sværeste industribane. Skinnerne ligger på træsveller, mens skifterne er fastgjort til minegangens bund. Der haves 4 Clayton loko bygget 1972. Byggenumre haves ikke. (Skitse i fig. 2). De vejer 8 t, heraf er 2,5 t ballast. De er forsynet med en 4-cyl., luftkølet Deutz motor af typen F4L-912W. Den yder ved 2200 o/m 52 hk. Hvis disse er engelske - altså baseret på pound/yard/sek, giver det omregnet til danske hk ca. 100. Kraftoverføringen er hydrostatisk. Hvert tog kører med otte tipvogne á ca. 3 m<sup>3</sup>, dog kun læsset med ca. 4 t. Den samlede togvægt bliver omkring 56 t.

Banen ender ved en knusemaskine, der udspyer stykker, der nu ikke overstiger 2 cm. Herefter fyldes malmen i svævebanens to gondoler (containere), der hver rummer 10 t. Turen over fjorden ned til det tidligere marmorbruds bygninger på den anden side af fjorden tager 3 minutter. Her sker en yderligere "berigelse" af malmen, så koncentrationen kommer op på mellem 60 og 70% (malmen havde i gruben et metalindhold på 5-20%).

Foreløbig kan man bryde løs, idet banen fører mere end 2 km ind i fjeldet. Længere inde er der påvist mere malm, således at der med en årsbrydning på 600.000 t er nok til måske 30 år endnu. Muligvis kan der fortsættes ind under isen også?

Desuden er der ca. 30 km fra Sorte Engel fundet yderligere forekomster, der i givet fald skal sejles til Marmorilik. Det bliver spændende at se om den ny mine i givet fald også får bane.

B.H.

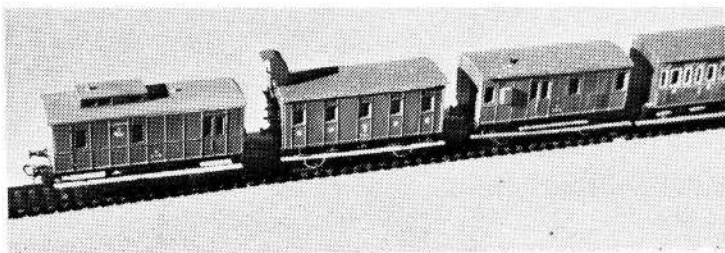
# Ombygning af industrimateriel

Modeljernbanehobbyen kan alt efter ens evner og behov være dyr eller billig. Hører man til dem, der køber alt, kan det med de senere års kraftige prisstigninger blive endog en overordentlig kostbar fornøjelse at beskæftige sig med. Men allerede med en beskedent indsats kan man nå langt for små penge.

Efter at have bygget et "ural" af vogne efter de principper, som blev nedfældet i Old-

Timer-bogen, søgte jeg andre muligheder, som måske kunne anvendes af den mindre øvede hobbydyrker og endda give ham et tilfredsstillende resultat. Allerede i augustnummeret i 1971 har Jens Bruun-Petersen beskrevet simple ombygninger af industrimateriel, og det var derfor meget naturligt også at lade søgelyset omfatte tilsvarende vognmateriel.

Da der ikke længere produceres danske



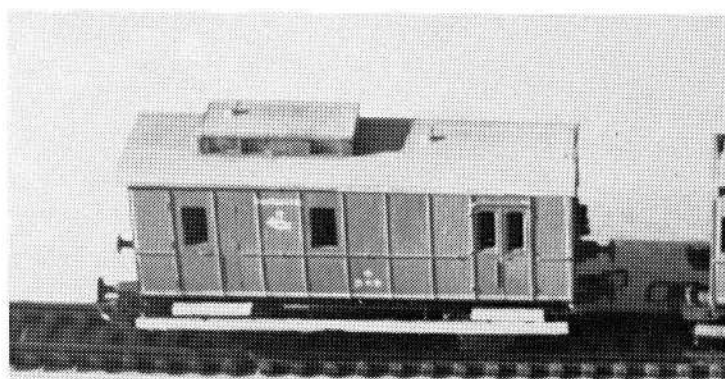
Dc, Cb (gl.) og Eb fremstillet ved ombygning af Liliput og Rivarossi-vogne.

vogne, ligger det i sagens natur, at der bliver tale om køb af udenlandske vogne, der kan bygges om til danske typer og for mit vedkommende fortrinsvis af ældre kategorier, men der er intet i vejen for, at metoderne også kan anvendes på mere moderne vogntyper.

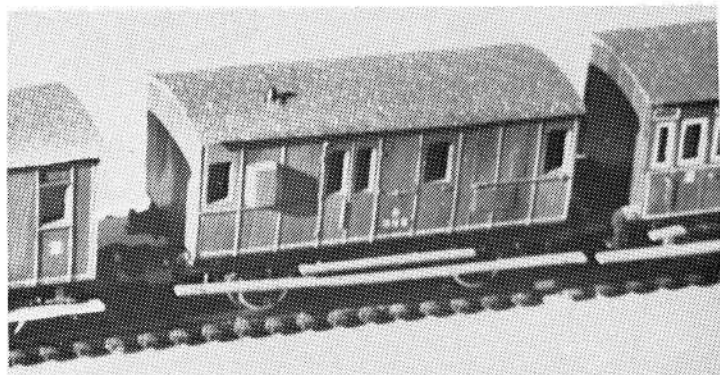
Det startede med, at en legetøjsforretning i Varde holdt udsalg for 4-5 år siden, hvorved jeg erhvervede mig 3 Liliput-postvogne 291 (B) og 2 personvogne 290, alle 5 bogievogne for en 5'er pr. stk., og det lader sig jo høre!

Personvognene blev ommalet i DSB-farver men ellers indtil videre ikke underkastet nogen yderligere behandling. Den ene af postvognene blev demonteret derved, at midterskruen på undersiden af vognbunden fjernedes, hvorefter undervognen forsynedes med en Aa-vognkasse, der opbyggedes af acrylplast i elementer. Denne proces er uden interesse i nærværende tilfælde, da den er nøjere beskrevet i håndbogen.

Vognkassen fra postvognen blev delt i to; der udboredes og udfiledes de ønskede vinduer og påsattes gavle i de frie ender, hvorved metamorfosen efter fornødent male- og staffearbejde resulterede i en Dc-vogn og en Eb-vogn af statsbanernes gamle slags.



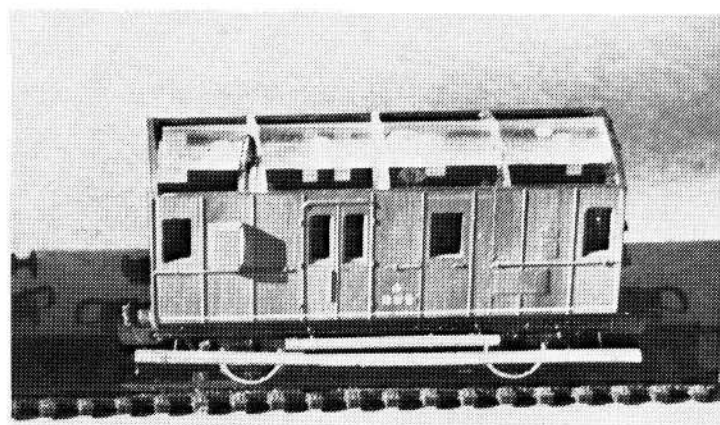
Dc 1477 fremstillet ved ombygning af Liliput postvogn 291 B.



Eb 1566, ombygget fra Liliput 291 B, d.v.s. af resten, der blev tilbage efter at Dc 1477 var skåret fra.

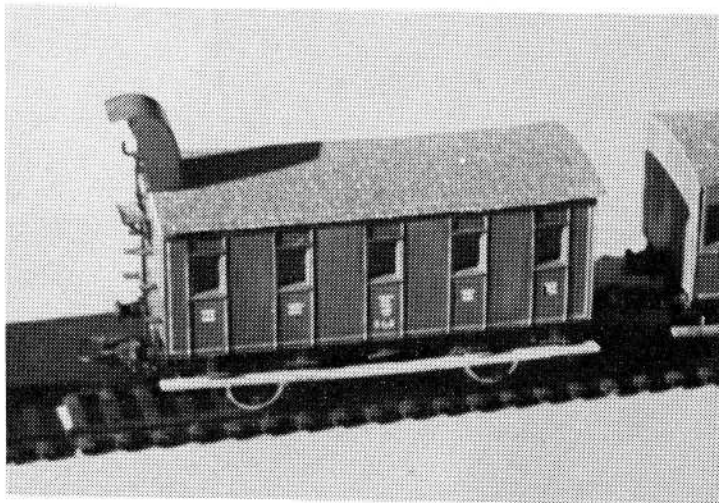
Den anden vogn henstår endnu ubehandlet med henblik på tilvejebringelse af bl.a. en Cg-vogn. Disse vogne er så måltro, som det er praktisk muligt at opnå, idet afvigelserne er under 0,25 mm, hvilket ikke er tilfældet med flere af de efterfølgende; afvigelserne for disse er dog ikke påfaldende, med mindre man ser en måltro model ved siden af, og de indbyrdes relationer er rigtige, således at togstammer op-rangerede af dette ensartede materiel ser forbløffende ægte ud og står på højde med fabrikerede modeller af en ganske anden prisklasse.

Før i tiden rynkede "rigtige" modelbanebyggere på næsen af Limas lidt klodsede vogne; det er der ingen grund til længere, idet de nu er ganske fortrinlige i forarbejdningen. Måske er priserne også for dette fabrikat opadgående, men endnu kan der fortsat købes vogne til små penge.



Eb 1566. Taget fjernet, så lysfordelingsacryl-glasset ses sammen med toppen af pæren.

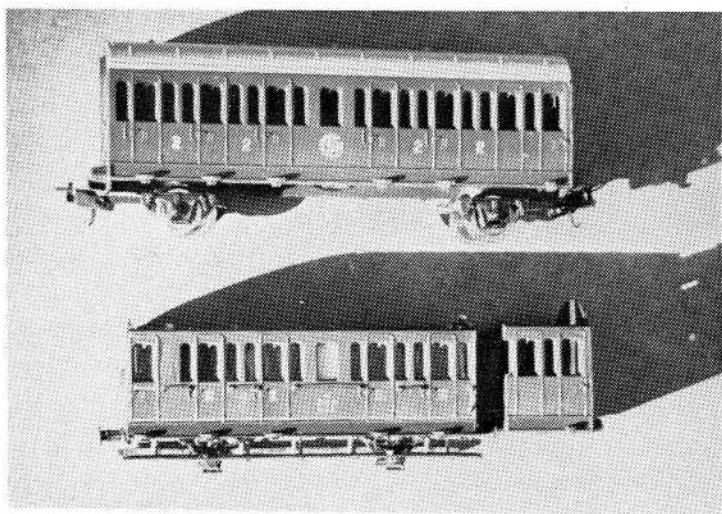




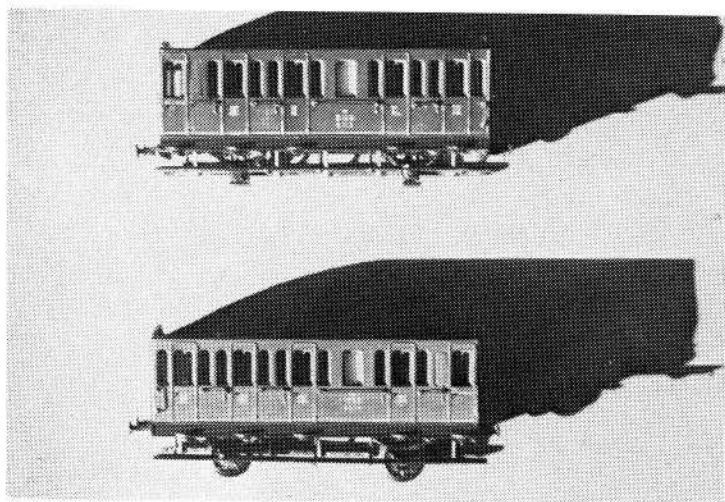
Gl Cb-vogn uden sidevinduer, men kalechebremse, lavet af Rivarossis gl. personvogn ved af skæring af et fag.

Den to-akslede italienske personvogn (der hos Rivarossi kaldes 2501 eller (V 351) har jeg købt for kr. 6,65! En af dem blev forsigtigt befriet for sidevæggene, der sammen med en ny vognbund med tilhørende akselgafler, lejer, koblinger, gavle med puffere, samt løbebrædder blev til en ældgammel Cb-vogn uden sidevinduer, men med kalechebremse. En anden bliver tilsvarende til en gammel Cb-er uden bremse.

Resten er under forvandling til OHJ A 202, medens dens søster bliver til en FFJ kombineret



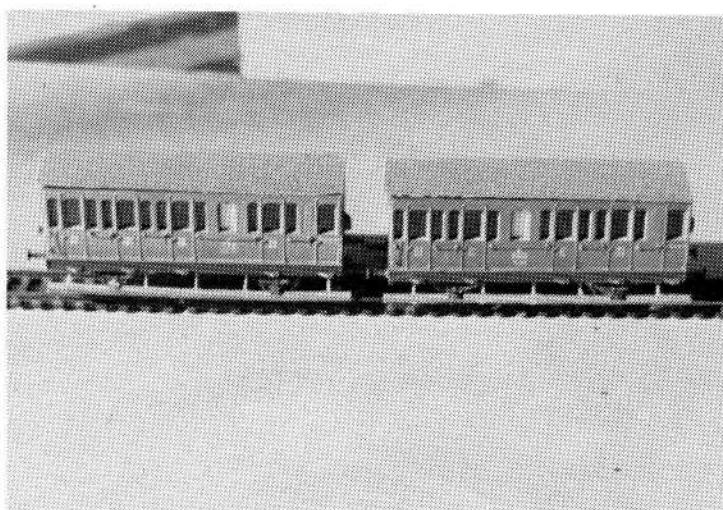
Limas korte kupevogn m. 1-akslet bogie, en ende skåret fra og 1 vindue lukket, hvorved vognen bliver til Bf 532 fra 1896 (her uden tag og hjul).



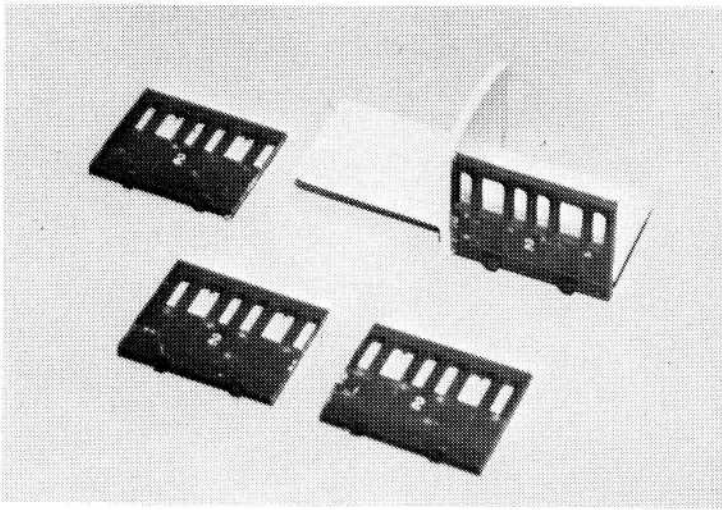
Bf 532 set fra modsatte side. Nederst Ch 1371 fra Scandia 1888. Her er der skåret et fag fra i modsatte ende af, hvad der var tilfældet for Bf. Vognen er forsynet med egerhjul.

II og III kl. Også disse vogne passer "nøjagtigt på hammerslaget".

Den korte italienske kupevogn serverer Lima i to udgaver, nemlig som 2-akslet og som 4-akslet med ganske korte bogier. Jeg gav 4,50 kr. for hver hos Jens Hobby i Odense, hvor jeg købte 4 af dem. I påsken 1974 købte jeg et par stykker i Ålborg Hobby Service for endda 50% mere, og så måtte jeg oven i købet lide den tort at se butiksmedhjælperen rykke sin principal i ærmet for at få at vide, om den pris dog kunne passe. Nå, det gjorde den!



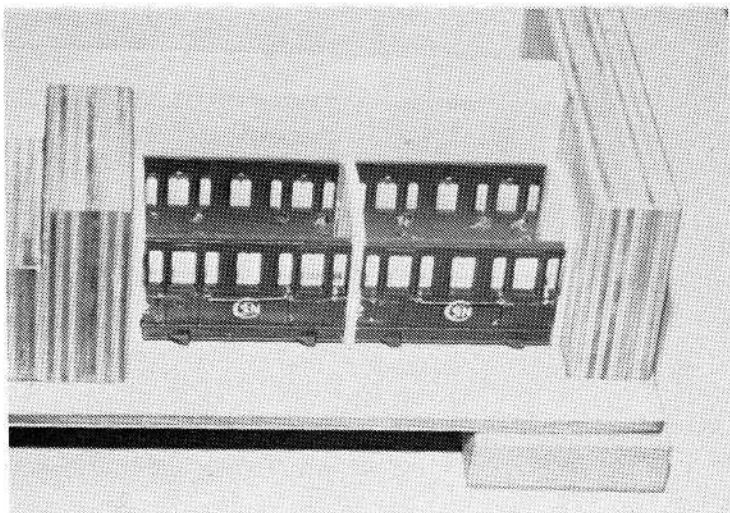
Ch 1371 og Bf 532 med løst pålagt tag og endnu uden tagets detaljer, men dog sat på sporet for prøvekørsel.



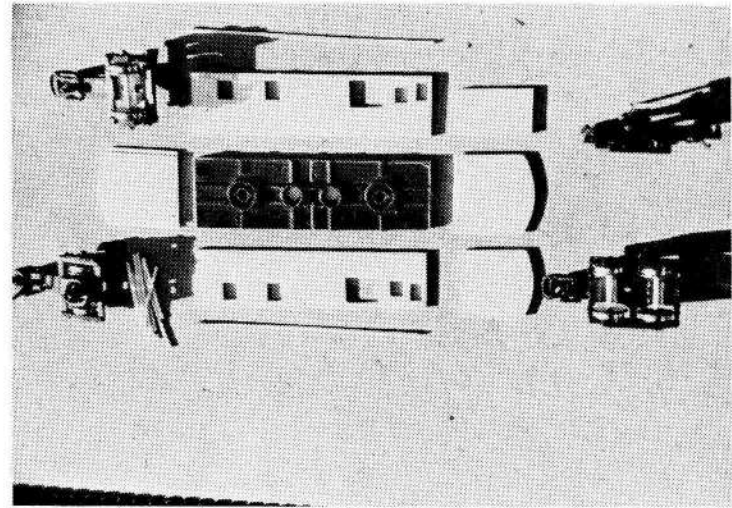
Disse dele er skåret fra Limas korte vogn og bliver til Bb 411 fra 1868, men kunne også blive til Ae eller Ca - alt efter behov.

Skæres der et fag fra i den ene ende af vognkassen, fremstår der en Bf-vogn, og tager vi i stedet et fag af den anden ende, opstår Ch 1371 (typen uden kedel, men med 2 toiletter). Bemærk, at vognsiderne forinden medtager både vangen og de små trin under kupedørene.

Vognbredden korrigeres efter danske forhold i forbindelse med nye gavle og vognbunde uden besvær. Rent teknisk er der intet i vejen for at genbruge vognenes 1- eller 2-akslede bogier, hvad enten man har lavet de nye vognbunde ud fra de gamle, eller man forsyner de nye bunde med huller svarende til bogiernes drejetappe. På den måde slipper man naturligvis nemmest fra arbejdet, men jeg har dog for



Fra samme Lima vogn opstår Ab 344 fra 1885, der her er under samling på vognbedding.



Bogierne går ikke til spilde, men danner sammen med tiloversblevne stumper af vognbunden til FFJ Eb 57, der her ses under fremstilling, samt til FFJ Cb 2 og 3 og AHB Qs 2336.

udseendets skyld valgt at påsætte engelske Kenline akselbokse med tilhørende akselgafler, pinollejer og egerhjul. Som klæbemiddel er Araldit mere velegnet end f.eks. Lyma-Plast, når det drejer sig om metal på plast.

Endnu 2 stk. af denne vognart er blevet opsplittet til henholdsvis Ab, Ae og en ombygget VVGJ-personvogn, samt en Ch-vogn med varmekedel. En står foran ombygning til Cb med sidevinduer, og af stumperne er der nok til en smalsporspersonvogn og et par "kolonnevognkasseskure".

For at opnå den på nogle af modellerne påkrævede forøgelse i afstanden mellem sidevinduerne i kupeerne, skilles sidevæggene i sektioner; dette gøres lettest ved at foretage en halv gennemsavning med tyndest mulige klinge (f.eks. Eclipse) med fast underlag med påsat stoppeklovs á la savkasse, hvorefter den endelige frigørelse sker ved hjælp af forsigtige, gentagne snit med hobbykniv, ligeledes bagfra. Det er ikke så svært, som det lyder. Den fornødne afstand etableres herefter ved indsætning af skillevægge af passende tykkelse, idet man naturligvis må huske at gøre væggene så høje, at de får vangerne med.

Håndtag, -bøjler, tagdetaljer etc. fremstilles i en håndvending, indstikkes i huller, der er boret bagfra igennem væggene respektive taget, og fæstnes med en lille klat lim.

Vognbundene er iøvrigt ikke gået til spilde, men sammen med vognkasser af polystyrenplast og efter passende opdeling blevet til FFJ

Cb 1 og AHB Eb 57. Men også FFJ Cb 3 og AHB Qe 2336 står på papiret, således at de korte bogier kan udnyttes. Disse korte bogier passer iøvrigt også ganske udmærket til den gamle Kl 6028, som blev bygget på Jernbanernes Værksteder i København i 1860.

Omhyggelig maling og staffering af vognkasserne forhøjer glæden ved at have sådanne ret usædvanlige Old-Timer vogne, der pynter på et anlæg. Når de 20 vogne sammenlagt ikke har kunnet holdes under 100 kr. i anskaffelsespris, skyldes det udelukkende ønsket om at ud-

skifte de fleste pladehjul med egerhjul, der er i bedre overensstemmelse med originalerne. Men artiklen skal da også blot antyde, at en hobbymand med et åbent blik for de gode tilbud og mulighederne for at ombygge industrimateriel udmærket godt for små penge kan få letløbende og virkelighedstro modeller af danske vogne uden et overvældende arbejde eller krav til dygtighed og evner.

guldbæk

## SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

### Afsnit 9: STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

Efter en længere pause, som jeg meget beklager, tager vi atter fat på sikringsanlægene til modeljernbanen, og vi skal i denne omgang se på strækningssikringsanlæg, eller som mange siger: "Linieblokanlæg".

På et étværelsesanlæg uden bjerge og tunneller, kan man sagtens klare sig uden strækningssikringsanlæg, og køre på "af- og tilbage-melding", d.v.s. at den ene station fortæller den næste station når der sendes tog afsted og

når de modtages (er man alene skal dette ske til én selv). Men har man et anlæg, man ikke kan overskue, eller er man interesseret i sikringsanlæg, så må man have et strækningssikringsanlæg.

Manuelle linieblokke, hvoraf der kun findes ganske få tilbage ved DSB, er så specielle, så dem vil jeg ikke komme ind på her. I dag etableres der strækningssikringsanlæg efterhånden på alle hovedbaner. Disse kan være af 2 typer: 1) sporisolation alene, eller 2) auto-

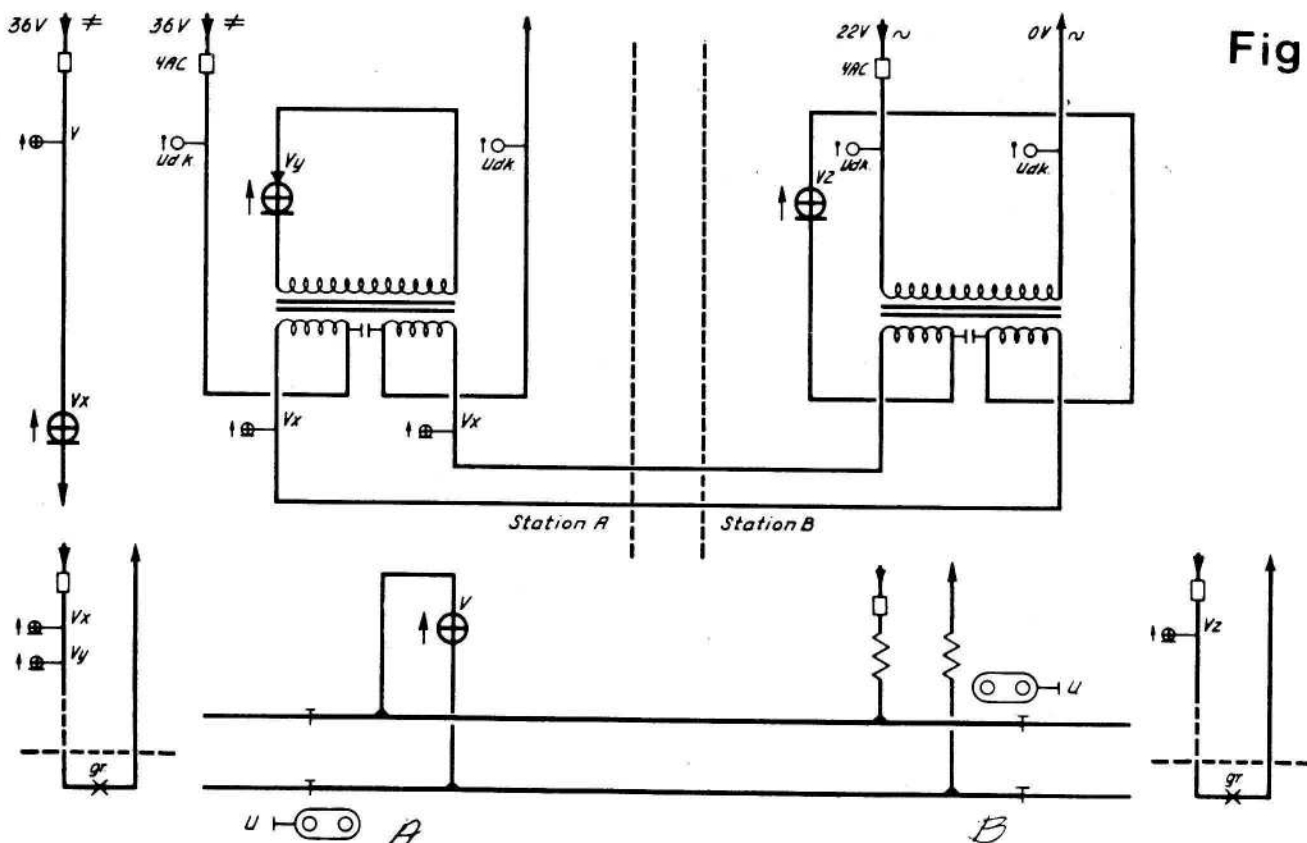


Fig 9.1

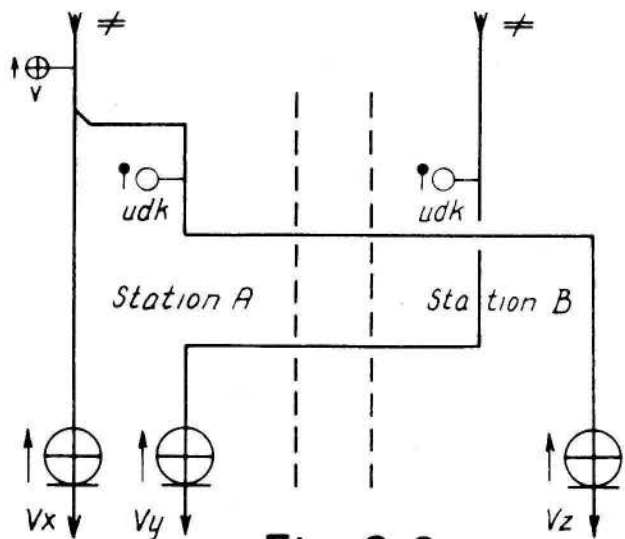


Fig 9.2

Begge typer bygger på sporisolationer samt en mere eller mindre overbygget afhængighed, således at signaler der giver adgang til strækningen (U-signaler eller AM-signaler: U = udkørsel, AM = automatisk mellemblok) kun kan vise "kør" når strækningen melder ubesat, og viser "stop" når strækningen viser besat.

1) Strækningssimulation alene.

På fig. 9.1 ses strømskemaet for en strækningssporisolation (etableres ved DSB kun på 2. klasses hovedbaner, f.eks. Vejle-Holstebro, Langå-Struer o.s.v.). Sporrelæet  $V$ , der laves nøjagtig som en stationssporisolation sidder her på station A, men fødes fra station B. Relæ  $V_x$  er et repeterrelæ for relæ  $V$ , og det indgår i styre-relæet for U-signalet, så dette kun kan vise kør når relæet er trukket (spo-

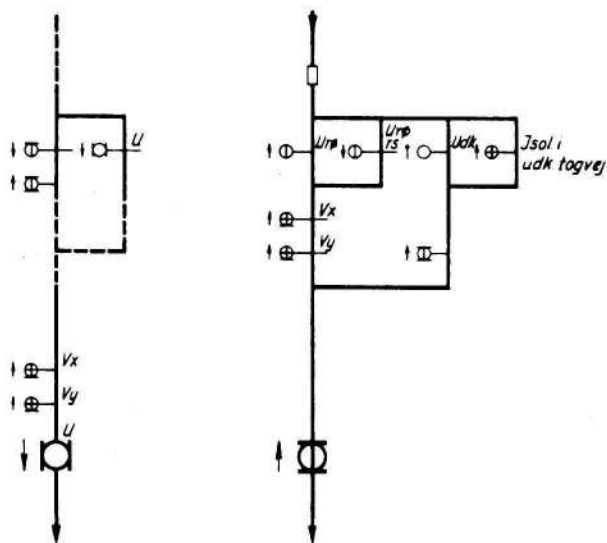


Fig 9.3

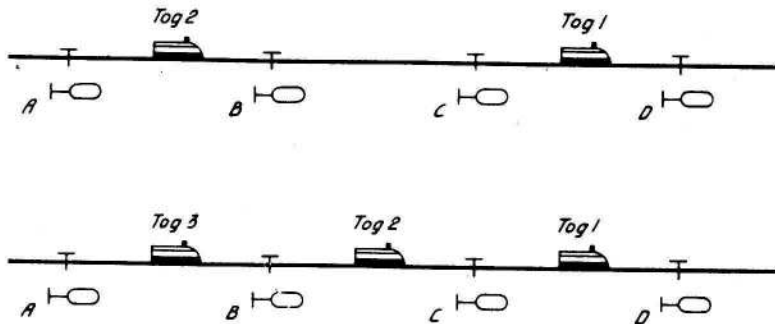


Fig 9.4

ret frit). Relæ  $V_z$  på station B er også et repeterrelæ, der fortæller om  $V_x$  er trukket, men samtidig fortæller det om der er stillet udkørsel på station A, idet station B selvfølgelig ikke må kunne stille udkørsel samtidig med station A.

På samme måde er relæ  $V_y$  et repeterrelæ, der fortæller om station B har stillet udkørsel. Overdragningen mellem de to stationer, der er udformet på den viste måde for at kunne klare informationerne på et kabelkørepår, kan på en modelbane, hvor der ikke er så langt mellem stationerne, klares på den på fig. 9.2 viste måde. Det er forudsat, at hele anlægget har fælles minus.

Denne form for strækningssikring har den mangel, at sporrelæet trækker med deraf følgende mulighed for at få U-signalet på kør, hvis et tog ikke kortslutter isolationen. Ved DSB har man derfor sikret sig yderligere ved at indføre et gentagelsesspærrende relæ som vist på fig. 9.3. Dette relæ falder fra, når toget kører ud fra stationen, og det trækker først når toget besætter strækningssimulationen.

2. Automatisk linieblok

Hvor toggangen er tættere kan man ind-

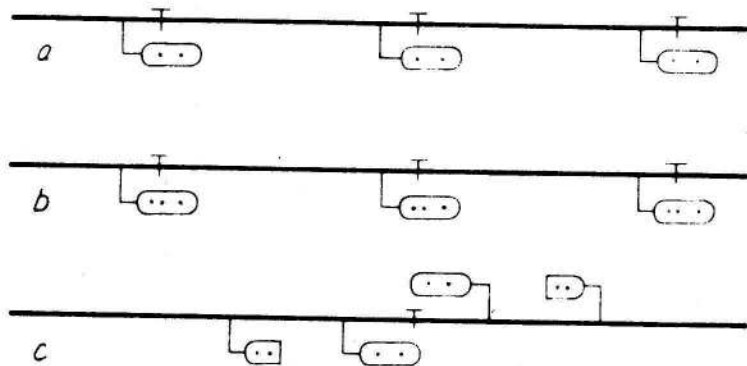


Fig 9.5

dele strækningen mellem stationerne i flere blokafsnit for at kunne have flere tog mellem stationerne ad gangen, og opstille automatiske mellemblokssignaler, der omstilles til både "stop" og "kør" ved togenes passage af sporisolationerne, ligesom også stationerne kan indrettes til automatisk signalgivning.

Da disse signaler virker automatisk, er det nødvendigt at sikre sig, dels at et signal går på "stop" (stopkontrol) efter togpassage, for at undgå at et efterfølgende tog ikke kører videre på et forudkørende togs signal, dels at sikre sig, at et signal ikke går på "kør" før det forudkørende tog har passeret det næste signal og er kommet fri af blokafsnittet (passagekontrol). Dette ses illustreret på fig. 9.4. "Stopkontrollen" bevirker, at tog 2 ikke kan få "kør" fra signal B, før signal C er gået på "stop" efter tog 1. "Passagekontrollen" bevirker, at tog 2 ikke kan få "kør" fra signal B, før tog 1 har passeret signal C, og dette er registreret i anlægget.

Dette er i DSBs anlæg udført ved hjælp af bl.a. trestillingsrelæer, d.v.s. relæer med tre stillinger: "+", "-" og "0". 0-stillingen indtages når sporet er besat (svarende til frafaldet relæ), "+" og "-"-stillingerne, der begge svarer til tiltrukket relæ, fremkommer når den ene skinnestreg får + eller -. På modeljernbanen vil dette blive alt for kompliceret, så vi må forenkle det en hel del. Men før dette vil vi lige se på de forskellige typer af automatiske linieblokanlæg, der findes.

Type 1951 er for elektrificerede dobbeltspor, d.v.s. S-banestrækninger. Signalopstillingen er vist på fig. 9.5.a. Signalerne er to-lanternesignaler, der kan vise "kør" (grøn), "kør igennem (ig)" (grøn blink) og "stop" (rød). Signalerens normalstilling er "kør ig", men de er slukkede indtil der kommer tog (kaldes i fagsproget: mørkegrønt). Der er ikke fremskudte signaler, idet signalets stilling angiver det næste signals stilling: "kør" = næste signal "stop", "kør ig" = næste signal mindst "kør". Signalerne kan dog endvidere vise "stop og ryk frem" (rød blink).

Type 1954 er for ikke-elektrificerede dobbeltspor. Signalopstillingen er vist på fig. 9.5.b. Signalerne er tre-lanternesignaler og kan vise de samme signalbilleder som for type 1951, dog vises "kør ig" med to grønne.

Type 1957 er for enkeltspor. Signalopstillingen er vist på fig. 9.5.c. Signalerne er

to-lanternesignaler, men til forskel for de tidligere omtalte typer, findes der her fremskudte signaler (også to-lanternesignaler), idet denne type blok ikke giver besked om det efterfølgende signals stilling, d.v.s. signalerne kan kun vise "stop" (rød) og "kør" (grøn). Denne type afviger fra de foregående typer også ved, at man her, før tog kan afsendes, skal "vælge køreretning".

Endelig findes der type 1967 og 1969 for elektrificerede dobbeltspor, disse er opbyggede med et andet informationsudstyr end type 1951, samt med elektroniske sporrelæer, men signalerne er dog de samme som for type 1951, så på et modelbaneanlæg, hvor vi som før omtalt må forenkle princippet en del, vil man ikke kunne se forskel på disse typer, udover måske, at typerne 1951, 1954 og 1957s relæudstyr er anbragt i blokhytter ved signalerne, hvilket ikke er tilfældet for type 1967 og 1969 (dette har selvfølgelig betydning for den, der vil have alle småtingene med på sit anlæg - tegning af en blokhytte vil blive bragt senere).

Så meget om typerne, i næste nummer bringer vi så simplificerede strømskemaer for et enkeltsporet og et dobbeltsporet anlæg.

Ole Faurhøj

# KB, bygninger

Det lakker mod enden, heldigvis vil nok nogen tænke. Egentlig skulle artikelserien have været afsluttet med omtale af remisen i dette nummer, men på grund af pladsmangel i sidste nummer blev der, som bekendt, ikke plads til alle tegningerne af Kalvehave st., så de bringes derfor nu, medens remisen så må vente til næste gang.

Hvorfor ikke benytte ventetiden til at gå en tur på havnen og se lidt på forholdene der. De første fotos viser havnen, som den så ud kort efter århundredskiftet - et enkelt spor går helt ned til fæргеlejet og har endda perrontag. Dette blev dog siden nedtaget, medens havnesporet blev udvidet som vist på skitsen og som det fremgår af de resterende fotos.

E.V.P.



Tekst til fotos til KB, bygninger:

Herover: KB udflugtstog på Kalvehave havn den 22. marts 1959 (P.E. Clausen)

Herunder: Toget på havnen i Kalvehave - formentlig kort efter banens åbning (Jernbanemuseet).

Næste side øverst: Køster-færgen i lejet; per-rontaget ses til venstre for skorstenen (Vordingborg lokalhistoriske arkiv)

Nederst: Køster. Færgelejet, færgen på vej fra Kalvehave (Arkiv: J.G.)

Bagsiden øverst: Udsigt over Kalvehave havn (Arkiv: J.G.)

Nederst: Fra udflugten 22/3 1959 (P.E. Clausen).

