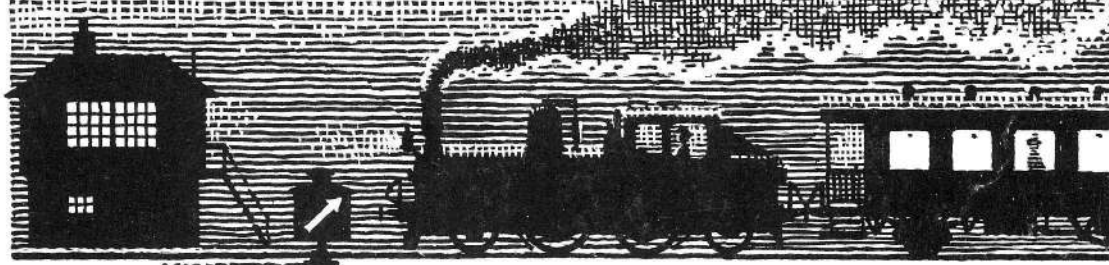


SIGNALPOSTEN



14 årg
1978

FORSIDEBILLEDET:
TFJ, Klim station
august 1963 (hol)

nr 1
mar 1

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartallets sidste måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

REDAKTION:

Ulf Holtrup, Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj. 01-71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz offset, Skt. Knuds
Vej 14, 1903 V. 01-22 77 05

TRYK og BOGBINDING:

Lantow & Co., Lergravsvej 63,
2300 S. 01-59 44 11

INDHOLD I DETTE NUMMER:

14. årgang, nummer 1,
marts 1978:

	side
Nedlagte baner, RGGJ	3
Korsørbanen.....	39
Litteratur	41
De Gode Gamle Dage	42
Jernbanestationer (I).....	44
Læserbreve.....	47
Vi bygger: Flere frembringer gelser	50

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22 på redaktionens adresse.

Pris for 14. årgang, 1978:
Kr. 65,- incl. 18% moms.

Nyt Fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Hermed et hjerteligt velkommen i SIGNALPOSTENS fjortende årgang. Som De antagelig ikke har kunnet undgå at opdage, ser bladet helt anderledes ud end det plejer van, og så er spørgsmålet - for mig i hvert fald - om ændringen til nyt format, ny opsætning o.s.v. også kan accepteres af de, der betaler gildet - i.e. abonnenterne.

Denne omlægning af bladet gav redaktøren adskillig flere grå hår at trækkes med, for det blev en sværere fødsel, end jeg havde regnet med på forhånd.

Tro nu ikke, at jeg straks har ramt den nye stil helt i plet - det er langt fra tilfældet. F.eks. valgte jeg at prøve en 3-spaltet opsætning, som jeg selv først kan bedømme når bladet foreligger trykt, altså på lige fod med læserne, hvis kommentarer til dette såvel som til andre spørgsmål imødeses i stor spænding.

Ændringen i spaltebredden gav store kvaler under udskrivningen af stoffet, idet bladets skribenter har en forkærlighed for mange og lange ord, som jo skal skilles, når en linie er slut - og med færre anslag i linien er antallet af ordmellemlerum også mindsket, hvorfor det tager længere tid at lave den lige højre margin.

Mens jeg husker det: Da bladet nu optages og heftes maskinelt, vil det nok ikke kunne undgås, at enkelte eksemplarer bliver fejlbe-

læs venligst videre side 49

SIGNALPOSTEN, driftsregnskab for 1977:

	Indtægter	Udgifter
13. årgang, 1977	45.951,93	47.127,17
Gamle årgange (8.-12.)	3.925,40	2.257,98
Jubilæumsskrifter	425,35	(
... Trine	258,05	(
Fotohefterne 1 og 2	472,15	(
Fotohefterne 3 og 4	1.032,50	(590,54
Romantik i røg og damp	903,95	(
DSB Old-timere i model	1.523,55	(
Damptrækraft i model	3.780,85	(
Årets overskud		8.298,04
Balance	58.273,73	58.273,73

Status pr. 31. december 1977:

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro, sparekasse og kontant	37.941,28	
Forudbetalte abonnemeter		28.221,60
MOMS-gæld		4.223,87
Diverse deb./kred.		1.065,00
Formue 1/1 neg.	3.867,23	
ovf. overskud	8.298,04	4.430,81
Balance	37.941,28	37.941,28

Nedlagte Baner

GJERRILD - BANEN

Ryomgård-Gjerrild banen, RGB, åbnet 5/12 1911, 30,8 km, forlænget til Grenå 27/6 1917, derefter ialt 43,2 km, nu betegnet RGGJ - nedlagt 30/6 1956.

I 1876-77 fik Djursland sine 2 hovedbaner, nemlig Randers (Rd)-Allingåbro (Al)-Ryomgård (Rå)-Trustrup (Tu)-Grenå (Gr) og Aarhus (Ar)-Hornslet (Os)-Ryomgård.

Der var stadig et jernbanetomt rum i det nordlige Djursland mellem Allingåbro og Grenå, men først omkring århundredskiftet begyndte man at drøfte baner af mere lokal karakter. På et møde i Glæsborg i marts 1900 fremlagdes planer om en lokalbane Ryomgård over Nimtofte, Ramten, Ulstrup og Mejlgård til enten Bønnerup strand eller Gjerrild. Da man hurtigt opgav tanken om anlæg af en

havn i Bønnerup, blev det Gjerrild, der skulle være endestation. Primus motor for denne bane var gårdejer Peter Larsen, og der holdtes adskillige møder på egnen derom, bl.a. i Fjellerup, Glæsborg, Hemmed og Gjerrild.

Omtrent samtidig fremkom et andet og mere omfattende projekt. Banen skulle herefter udgå fra Allingåbro i nord- og nordøstlig retning over Ørsted til Hevring, så i østlig retning over Vivild, Nørager, Trustrup, Fjellerup og Hemmed til Gjerrild; det typiske lokalbaneanlæg, der snoede sig ud og ind - tog det hele med.

Et forslag fra Grenå gik endnu videre: fra den planlagte bane skulle der være sidebane fra Ørsted til Udby ved Randers fjord og fra Mejlgård til Trustrup, og endelig en forlængelse over Voldby til Grenå.

Et typisk eksempel på, at hver landsby skulle have sin egen bane,

som kontrast til nutidens politikere og andre, der gør sig bemærket ved at arbejde for nedlæggelse - især hvis de har økonomiske interesser i en busrute, en vognmandsforretning - eller vej-anlæg.

Der var dog besindige, der talte mod dette omfattende anlæg, idet de især fremhævede de store anlæg, det ville medføre, og at det ville være umuligt at lave en ordentlig køreplan, eller at toggangen ville blive for omfattende.

På et møde afholdt i Grenå, blev begge planer diskuteret og det endte - heldigvis - med at den mere realistiske plan om Ryomgård-Gjerrild blev vedtaget. Denne linie havde også den fordel, at den var orienteret både mod Århus og Randers.

Endnu et projekt bør nævnes: I 1904 blev der fremlagt en plan om en elektrisk bane Århus-Spørring-Randers. Det gav Allingåbro-pla-

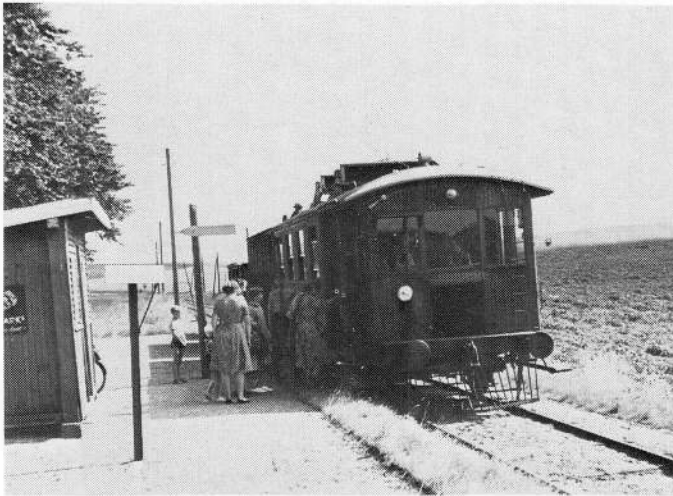




Ryomgård station, 1/8-55 (IVA)



Nimtofte station, 1/8-55 (IVA)



Kærende trinbræt, 1/8-55 (IVA)



Ramten station, 1/8-55 (IVA)



Glæsberg station, 1/8-55 (IVA)



Gjerrild station, 1/8-55 (IVA)



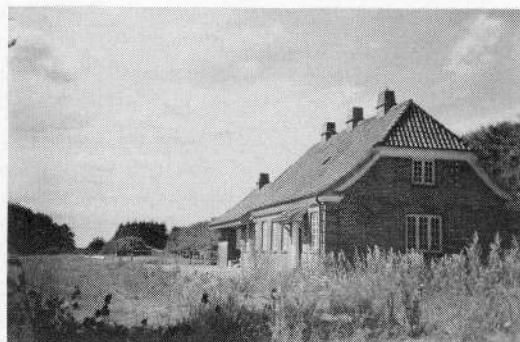
M 2 og loko 1 ved remisen i Gjerrild,
1/8-55 (IVA)



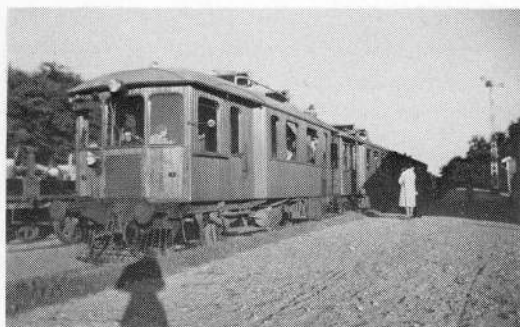
Tornled station, 1/8-55 (IVA)



Voldby station, 1/8-55 (IVA)



Tranehuse station - efter nedlæggelsen,
(JA)



Sidste tog Grenå-Ryomgård på Tornled
station 30/6 1956 (Per Laur., SAG)



Stenvad, ekstratog (M 2) afventer
krydsning (Per Laur., SAG)



Remisen i Ryomgård (Per Laur., SAG)

nens tilhængere nyt blod på tanden idet de foreslog en elektrisk bane Grenå over Allingåbro og til et punkt på Århus-Randers banen, efter nærmere aftale. Da man fik koncessionen på Ryomgård-Gjerrild banen, den blev givet ved lov af 27/5 1908, blev planerne opgivet. Den 15/6 1909 blev eneretsbevillingen udstedt, og der blev ydet et statstilskud på halvdelen af anlægssummen.

Anlægget påbegyndtes i foråret 1910. Selve linieføringen var udstykket af ingeniør Werner. Den 5. december 1911 åbnedes strækningen for driften med 3 togpar daglig - som det var sædvanen.

Driftsbestyrer blev V.N. Hougaard, han kom fra Hadsundbanen, hvor han var stationsforstander i Havndal. Ved RGGJ blev han driftsbestyrer, kasserer og stationsforstander i Gjerrild til 1917. Amtmanden for Randers amt, H. Andersen, blev selskabets første formand. Anlægssummen var anslået til 1.138.000 kr. Hovedkontor og værksted og maskindepot var i Gjerrild. I Ryomgård blev hovedperronen forlænget i østlig retning, d.v.s. mod Grenå, og på nordsiden af den forlængede perron fik RGB sine spor, en 6,5 m drejeskive og en lille remise med 1 spor. Stationstjenesten udførtes af DSB.

Vi har tidligere gengivet forskellige bestemmelser, truffet for privatbaner, men vi har endnu ikke gengivet et eksempel på en overenskomst mellem DSB og en nyanlagt privatbane - derfor gengiver vi denne gang overenskomsten om RGBs tilslutning til Ryomgård station.

Da Ryomgård-Gjerrild banen var vedtaget ved lov, og arbejdet påbegyndt, blev man interesseret i at få banen forlænget til Grenå, og også kommunerne nord for Grenå var interesserede. Der nedsattes et udvalg, hvis formand blev redaktør J. Skjødsholm, og et projekt blev udarbejdet. Man var ueinig om linieføringen - som sædvanlig; først var det en linie over Skindbjerg, der var stærkest, men det endte med at man valgte en linie over Voldby og at den forlængede bane skulle have egen station i Grenå. Banen blev vedtaget ved lov af 29/4 1913. Staten garanterede halvdelen af anlægssummen. Eneretsbevillingen meddeltes un-

der 16. juli 1914. Det blev bestemt at de to baner skulle drives som ét selskab.

Indvielsen fandt sted den 26. juni 1917 i overværelse af kgl. kommissarius Linnemann, og den næste dag toges den 12,4 km lange bane i brug. Lokalstationen i Grenå blev betegnet Grenå vestbanegård. Den fik forbindelse til DSB gennem en forbindelse til havnebanen, men kun til udveksling af godsvogne. Den første forstander i Grenå Vest blev Chr. Erichsen fra Gjerrild.

Begge baner var anlagt med 27,5 kg/m skinner i grusbjæst, og banen var uindhegnet og havde ucentraliseret sporafslåsning. Maksimalhastigheden var ifølge loven 45 km/h.

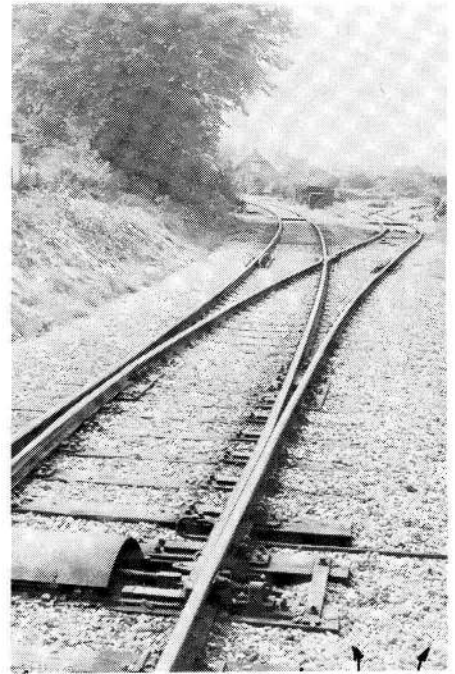
Banen udgik i østenden af Ryomgård station først i nordøstlig retning gennem Nimtofte til Ramten, drejede så mod nord gennem Stensved til Tranehuse og herfra mod øst gennem Glæsbjerg til Gjerrild, og så endelig i sydøst- og sydlig retning gennem Tornled, Voldby og Ham melev til Grenå. På strækningen Tranehuse-Grenå løb banen under 10 km fra Kattegatkysten og banens opland var således ikke det bedste.

TOGGANG

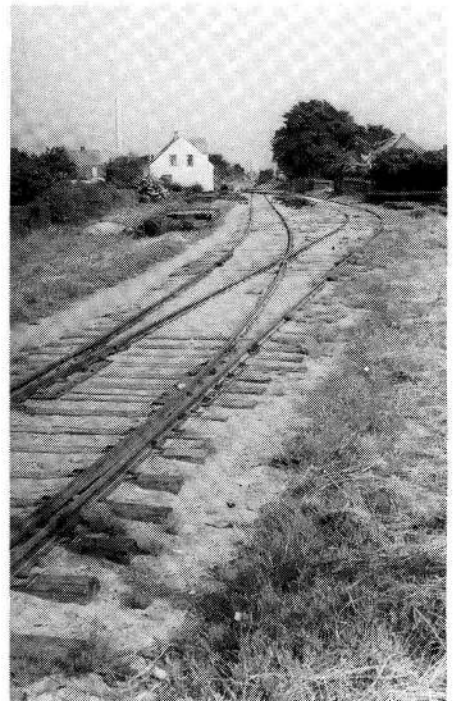
Ved banens åbning løb de traditionelle 3 togpar, indskrænket til 2 under 1. verdenskrig. Derefter først i 1922/23 igen 3 togpar, i 1924 heraf 1 motortog. Fra sommerplanen 1927 løb 2 damp- og 2 motortog, fra sommer 1929 udvidet med 1 motortogpar på søn- og helligdage. Fra 22/5 1932 lød planen på 3 motortog og 1 godstog på hverdage. Fra 15/5 1935 løb 4 motortog - og stadig 1 godstog på hverdage. Fra 15/6 1940 1 damp- og 2 motortog, nedskåret i 1943 til 2 togpar på hverdage og 3 på søndage. Efter krigen, 10/8 1947, 4 hhv. 5 togpar og fra 1/10 1949 5 togpar på hverdage og 6 på søndage.

Med hensyn til statistik nøjes vi denne gang med nogle enkelte talstørrelser, som giver en ganske god fornemmelse af trafikens omfang:

Togkilometre: RGB-tiden 1911-17: omkring 65.300/år med 3 togpar. RGGJ: 1917-22 ca. 65.500 med 2



Overleveringsspor ved Grenå havn: Øverst set mod vest og nederst set mod sydøst (JBP)



togpar. Derefter til 1925 ca. 98000 pr. år, derefter stigende til ca. 132.000 op gennem 1930erne. I første krigsår 96.000 og i sidste 137.000 togkm/år. Da trafikken igen blev "givet fri" steg tallet til 220.000 i de første år i 1950erne og faldt lidt (til 183.000) inden banen lukkede.

Fra 1924-1930 var fordelingen af togkilometrene nogenlunde lige- lig mellem damp og motor. I 1930-

Imellem Generaldirektionen for Statsbanerne — under Forbehold af Samtykke af Ministeriet for offentlige Arbejder — og Bevillingshaverne for Ryomgaard—Gjerrild Banen er indgaaet følgende

OVERENSKOMST

om

nævnte Privatbanes Tilslutning til Ryomgaard Statsbanestation.

A. Anlægsbestemmelser.

§ 1.

Ryomgaard — Gjerrild Banen (herefter kaldet Privatbanen) anlægges med samme Sporvidde som Statsbanerne og gives Tilslutning til disse paa Ryomgaard Station, der fremtidig tjener som Fællesstation for Statsbanerne og Privatbanen, i hvilken Anledning der paa Stationen udføres følgende Arbejder:

Privatbanens Hovedspor føres fra Øst ind paa Stationen i dennes nordøstlige Hjørne og langs den nordlige Side af en Perron, der anlægges i Forlængelse af Statsbanernes 1. Perron og som forsynes med de fornødne Lygter. I Stationens nordøstlige Hjørne tilvejebringes derhos for Privatbanen Omløbsspor, Maskinspor, Lokomotivdrejeskive, Lokomotivremise og Kulgaard. Øst for den i Stationens østlige Ende liggende offentlige Overkørsel Nr. 73 lægges et under Stationens Sikringsanlæg inddraget Forbindelsesspor mellem Privatbanens og Statsbanernes Hovedspor. Alle disse nye Anlæg ere viste med rødt**) paa vedhæftede Plan. Vandafledningen fra Pri-

*) Sideinddelingen er en Fortsættelse af Inddelingen i den trykte Overenskomstsamling II (1887—1904) dog med Tillæg af Sideantallet i de 8 allerede trykte Tillæg hertil.

**) —————

269

4. Flytning af Hegn og Forandring af Overkørsel Nr. 73. De øvrige paa Planen med rødt*) viste Anlæg udføres ved Privatbanens Foranstaltning og paa sammes Bekostning.

De med grønt**) viste Anlæg udføres ved Statsbanernes Foranstaltning. Til Afholdelsen af Udgifterne herved udræder Privatbanen et Bidrag af 15000 Kr., medens Resten af Udgifterne afholdes af Statsbanerne.

§ 3.

Vedligeholdelsen, Renholdelsen og Belysningen af de Anlæg, der udføres ved Privatbanens Foranstaltning, samt af Forbindelsessporets Sporskifte i Privatbanens Hovedspor, sker ved Privatbanens Foranstaltning og paa sammes Bekostning; saadanne Vedligeholdelsesarbejder ved nævnte Sporskifte, der kunne have Indflydelse paa Sikringsanlæggets Tilstand, skulle dog udføres under Statsbanernes Tilsyn.

Vedligeholdelsen og Renholdelsen af alle øvrige Anlæg paa Fællesstationen — herunder ogsaa Sikringsanlægget ved det under § 1 nævnte Forbindelsesspors Sporskifte i Privatbanens Hovedspor — sker ved Statsbanernes Foranstaltning, hvilket ogsaa er Tilfældet med Bevogtningen af Overkørsel Nr. 73 for Privatbanens Tog samt med Pasningen af Privatbanens Indkørselssignal og af Lygterne paa Perronforlængelsen. Statsbanerne levere den til Signalet og Lygterne fornødne Belysningsvædske.

§ 4.

Til Erstatning for det Areal i Statsbanestationens nordøstre Hjørne, der indtages til Privatbanens særlige Anlæg, men som iøvrigt vedbliver at være Statsbanernes Ejendom, erhverver Privatbanen og afgiver til Statsbanerne vederlagsfrit og uden Udgift for disse det paa Planen med en rød stipleth**) Linie afgrænsede Areal ABCD i Stationens nordvestre Hjørne.

*) —————

**) —————

**) —————

268

vatbanens Bygning og Bygningsværker m. m. er Statsbanerne uvedkommende. Paa passende Sted anbringes et Indkørselssignal for Privatbanens Tog.

Stationens Læsse- og Depotspor udvides, og dens Lokomotivremise flyttes, alt saaledes som vist med grønt*) paa fornævnte Plan, hvor tillige nuværende Statsbaneanlæg, der bibeholdes, ere viste med blaa**) Linier, og nuværende Statsbaneanlæg, der bortfalde, med sorte, punkterede***) Linier. Stationens Sikringsanlæg udvides i fornødent Omfang i Anledning af Privatbanens Tilslutning, og der foretages fornøden Flytning af den nordre Vindebom for Overkørsel Nr. 73 samt af Hegnet Øst for samme, hvorhos Overkørslen udvides. Hegnet anbringes langs nordre Side af Privatbanens Spor fra Overkørsel Nr. 73 til Ryomgaard Aa, hvor det slutes til vestre Fløj af en Jernbanebro for Privatbanen. Øst for Aaen sættes Hegn mellem Banerne, sluttende sig mod Øst til det bestaaende Banehegn og mod Vest til østre Fløj af den nuværende Bro i Statsbanernes Station 1134—35.

§ 2.

Af de i det foregaaende nævnte Arbejder udføres følgende ved Statsbanernes Foranstaltning paa Privatbanens Bekostning, saaledes at de dermed forbundne Udgifter efter Regning godtgøres Statsbanerne af Privatbanen, nemlig:

1. Perronforlængelsen med Anbringelse af Lygter paa denne.
2. Forbindelsessporet mellem Statsbanernes og Privatbanens Hovedspor.
3. Anbringelse af Indkørselssignal for Privatbanens Tog og den i Anledning af Privatbanens Tilslutning fornødne Udvidelse af Stationens Sikringsanlæg.

*) —————

**) —————

**) —————

270

Den Øst for Overkørsel Nr. 73 liggende Del EFG af Privatbanens Areal, som i Henhold til § 1, næstsidste Punktum, kommer til at ligge inden for Statsbanernes flyttede Hegn, overgaar til at blive disses Ejendom, medens det Areal, HIK, der Øst for Aaen kommer til at ligge mellem Statsbanernes nuværende og fremtidige Hegn bliver Privatbanens Ejendom.

I de af Privatbanens ledende Landinspektør udarbejdede Erstatningsberegninger m. m. bliver Arealerne ABCD, EFG og HIK's Overgang at anføre.

Af nævnte Beregninger, samt af Tinglæsningslisten og Maalebogen leveres der Statsbanerne bekræftet Afskrift for de nævnte Arealers Vedkommende.

I Anledning af, at det til Privatbanens Brug overladte Areal i Stationens nordøstre Hjørne mod Nord og Øst grænser til offentlig Vej, maa Privatbanen bære de Byrder, som fremkomme ved dette Naboskab.

§ 5.

Ønsker Privatbanen paa Statsbanernes Grund at tilvejebringe Udvidelse af Tilslutningsanlægene eller helt nye Anlæg, til hvis Iværksættelse Statsbanerne mene at kunne give deres Samtykke, maa Privatbanen bære Omkostningerne derved.

Paa den anden Side staar det Statsbanerne frit for at foretage Ændringer i eller Udvidelser af Anlægene, naar de anse saadanne for ønskelige, men uden at Tilskud kan kræves af Privatbanen eller dennes Stilling ifølge denne Overenskomst derved forrykkes. Saadanne Anlæg vedligeholdes af Statsbanerne og for disses Regning, medmindre anden Aftale træffes.

Skulde det vise sig nødvendigt at tilvejebringe fremskudte Signaler for Privatbanen, bærer denne Udgifterne herved.

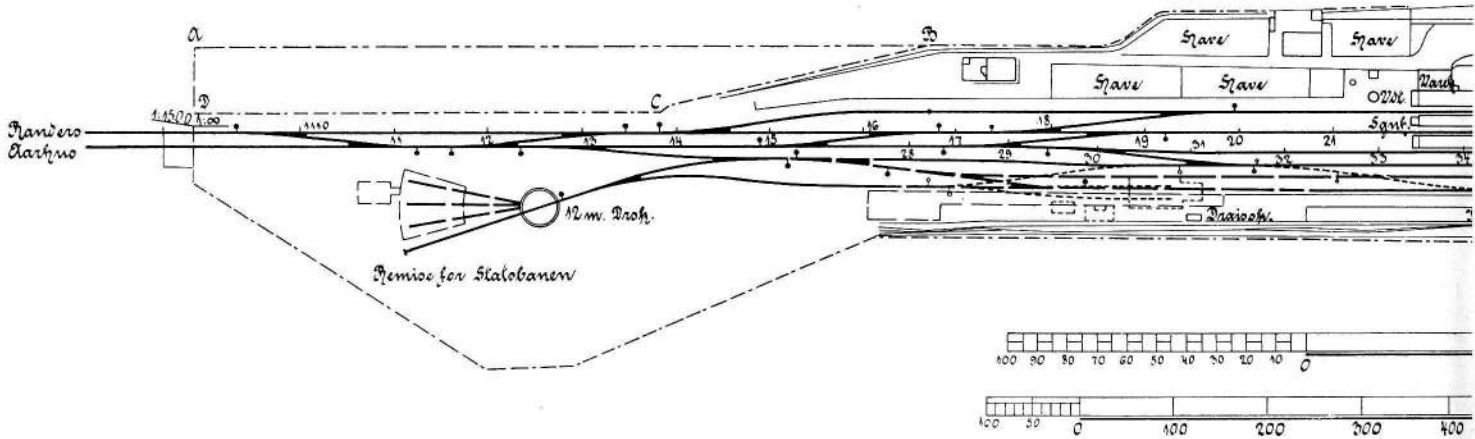
B. Driftsbestemmelser.

§ 6.

Ryomgaard Statsbanestation bliver som nævnt under § 1 Fællesstation for Statsbanerne og Privatbanen.

Ryomgaard-Ejerrild E

til
Ryomgaard



271

Privatbanens Tog udgaa fra og indgaa paa det langs Nord-siden af den i § 1 nævnte Perronforlængelse anlagte Spor.

Alle til den egentlige Stationstjeneste hørende Forretninger vedrørende Privatbanen — saasom Ekspedition af Personer, Rejsegods, Il- og Fragtgods samt levende Dyr m. v., Rangering af Tog samt Flytning af Vogne, Betjening af Sporskifter og Signaler m. m. — udføres ved Statsbanernes Personale; men Privatbanens Lokomotiv- og Togpersonale er forpligtet til at hjælpe ved Sammensætningen og Adskillelsen af Privatbanens Tog.

Rangeringen paa Privatbanens særlige Spor paa Stationen er dog Vest for den vestlige Grænse for Overkørsel Nr. 73 Statsbanerne uvedkommende; udover denne Grænse maa Privatbanen ikke selv foretage Rangering uden Statsbanernes Ledelse. Iøvrigt er Privatbanens Lokomotiv- og Vogntjeneste, navnlig Pasning og Vedligeholdelse af dens Driftsmateriel, Tilsynet med samme, Lokomotivernes Betjening, Rengøring, Pudsning, Smøring, Vandtagning og Opfyring, Vognenes Rengøring, Smøring, Belysning, Opvarmning — herunder Kedelvognes Vandforsyning — o. s. f. Statsbanerne uvedkommende.

§ 7.

Om det gensidige Forhold paa Ryomgaard Station gælder iøvrigt følgende:

- Statsbanerne ansætte og afskedige Ryomgaard Stations Personale uden Privatbanens Medvirken.
- Den Sikkerhed, der vil være at stille for de Stationsbestyreren paa Ryomgaard Station betroede Oppbørsler for Privatbanen, sættes til 600 Kr. Om Maaden, hvorpaa Sikkerheden skal stilles, træffer Generaldirektionen Bestemmelse.
- Billetter, Tryksager, Protokoller og Regnskabsformularer til Privatbanen leveres af denne.
- Privatbanens Personale er, saalænge det opholder sig paa Ryomgaard Station, dennes Stationsbestyrer undergivet og pligtig at lyde hans Ordre og Anvis-

272

ninger. Stationsbestyreren træffer Bestemmelse om Ordningen af den almindelige Stationstjeneste; omvendt er han pligtig at efterkomme de Bestemmelser og Paabud, som gives ham af Privatbanens Driftsbestyrer, om Privatbanens særlige Stationstjeneste, dens Togsammensætning, dens Ekspedition, Regnskabsføring og deslige. Meningsforskel, der maatte opstaa om dette Forhold, afgøres foreløbig af Generaldirektionen for Statsbanerne, medens det staaer Privatbanen frit for at søge endelig Afgørelse hos Ministeriet for offentlige Arbejder.

Tilvejebringelse af Opholdslokaler for Privatbanens Personale er Statsbanerne uvedkommende.

§ 8.

Statsbanernes Tog have paa Ryomgaard Station Forrang for Privatbanens.

Privatbanens Kørsel paa Ryomgaard Station — herunder Indkørsel til og Udkørsel fra Stationen — skal foregaa efter Statsbanernes Politi-, Signal- og Togreglement samt de særlige Regler, Statsbanerne maatte træffe til Sikkerhedens Tarv. Privatbanen maa til Kørsel inde paa Stationen kun bruge fuldt paalidelige Folk, som i Henseende til Synsstyrke og Farvesans opfylder de for Statsbanernes Tjenestemænd gældende Betingelser, og som ere fuldstændig kendte med ovennævnte Reglementer og med Statsbanernes Køreplan.

Overtrædelse af Sikkerhedsreglerne lover Privatbanen at paatale strængt.

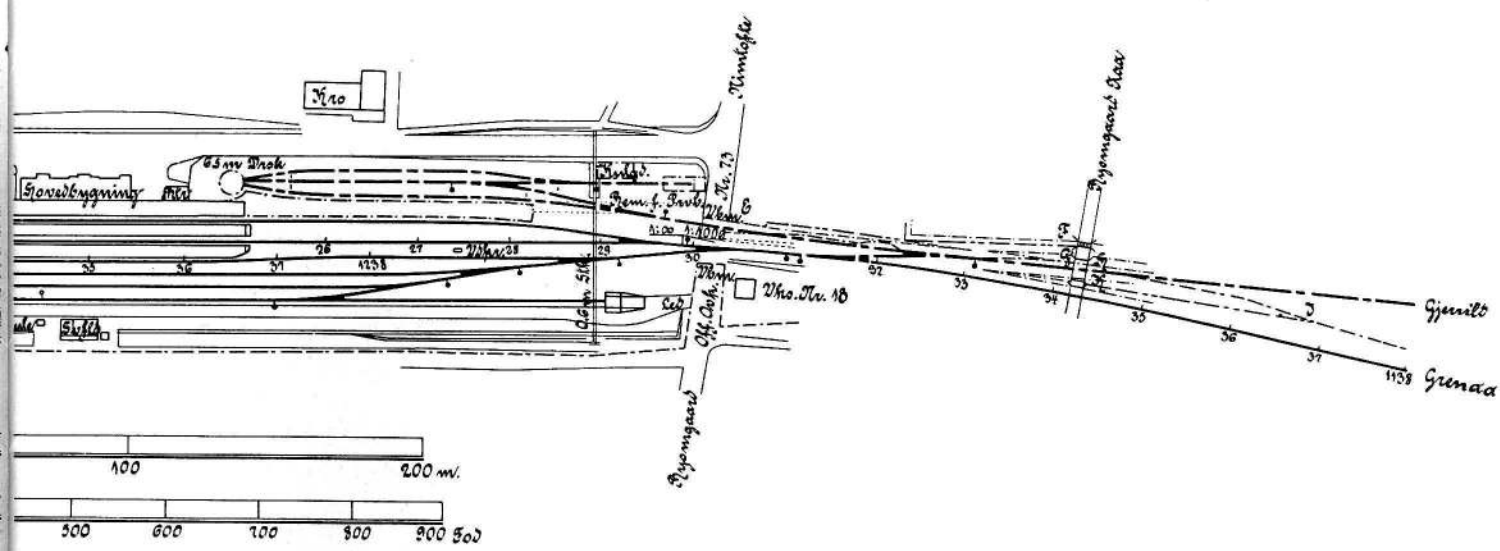
§ 9.

Privatbanens Køreplan for Plantog skal i god Tid tilstilles Generaldirektionen for Statsbanerne og være tiltraadt af samme for Ryomgaard Stations Vedkommende, forinden den forelægges Ministeriet til Stadfæstelse. Særtog til eller fra Ryomgaard maa kun indlægges efter Aftale med og Samtykke af Statsbanerne, for saa vidt Tiderne angaar.

Danens Jernbaner

Station

- (blaa) m.v. Statsbaner, der beholder
- - - (rødt) nye Anlæg der udelukkende beholder af Privatbanerne
- - - (grønt) - do - der beholder af Statsbanerne og Privatbanerne i Førelse
- - - (sort Punktlinje) m.v. Statsbaner, der forfalder
- - - (blaa Stipling) Statsbanernes m.v. Ejendomsgrænse
- - - (rød - do -) - do - nye - do -



273

Naar Statsbanerne ændre deres Køreplan, for saa vidt Ryomgaard Station angaar, skulle de i god Tid underrette Privatbanen, for at denne kan gøre de muligt nødvendige Ændringer i sin Køreplan.

§ 10.

Statsbanerne erklære sig villige til at afslutte Overenskomst med Privatbanen om Vognbenyttelse efter lignende Regler som de, der gælde for andre danske Privatbaner.

§ 11.

Om gensidig tilføjet Skade gælde Lovgivningens almindelige Regler sammenholdte med de særlige Regler, som denne Overenskomst indeholder; dog skal intet herhen hørende Spørgsmaal kunne gøres til Genstand for Rettergang fra nogen af Banernes Side, men skal i Mangel af mindelig Overenskomst forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder, hvis Afgørelse ogsaa Privatbanen er pligtig at underkaste sig.

Privatbanens Materiel skal i enhver Henseende være bygget stærkt nok til at taale Befordring og Rangering sammen med Statsbanernes.

C. Tarif- og Karteringsbestemmelser.

§ 12.

Mellem saadanne Byer eller Pladser paa Statsbanerne, med hvilke Privatbanen ved mulig Forlængelse udover sit nuværende Endepunkt eller ved Forbindelse med andre Baner maatte komme i Berøring, tilfalder al Godsbeholdning, herunder indfattet Befordring af Frimærkepakker, Køretøjer, Lig og levende Dyr, lokal eller transiterende, Statsbanerne. Denne Bestemmelse maa ikke omgaaes ved brudt Kartering eller lignende.

§ 13.

Om gennemgaaende Indskrivning af Personer eller Gods mellem Statsbanerne og Privatbanen gælde de særlige Aftaler, som herom maatte blive truffet.

274

§ 14.

Privatbanens Takster og Befordringsbestemmelser skulle tilstilles Generaldirektionen for Statsbanerne, forinden de forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder til Stadfæstelse. Ved disse Bestemmelser maa der ikke paadrages Statsbanerne gennem disses Station i Ryomgaard større Forpligtelser lige over for Privatbanens rejsende og Godssendinger end der paahviler Statsbanerne over for disses egne Kunder. Særlig fremhæves, at Af- og Paalæsning af Vognladningsgods er Statsbanerne uvedkommende. Ej heller maa der ved Fastsættelsen af Taksterne — baade Person- og Gods- og Kreaturtakster — beredes Statsbanerne Konkurrencevanskeligheder.

D. Vederlag til Statsbanerne.

Overenskomstens Ikrafttræden og Opsigelse.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 15.

Som Vederlag for de Forpligtelser, der i Henhold til denne Overenskomst, særlig §§ 3 og 6, komme til at paahvile Statsbanerne over for Privatbanen, betaler denne aarligt et Beløb af 4550 Kr. til Statsbanerne.

Vederlaget betales maanedsvist bagud med 1/12. For første Maaned beregnes Vederlaget fra den Dag, Overenskomsten træder i Kraft.

§ 16.

Denne Overenskomst træder i Kraft, saasnart de i den omhandlede Anlæg ere fuldførte og de i samme givne Forudsætninger ere opfyldte. Ønskes Privatbanen aabnet for Drift, forinden alle de i Overenskomsten omhandlede Anlæg ere fuldførte, og Statsbanerne mene at at kunne gaa med hertil, betales det i § 15 omhandlede Vederlag fra den Dag, Privatbanen aabnes for Drift,

hvorhos der maa træffes særlige Aftaler om mulig fornødne midlertidige Anlæg, saaledes at Udgiften ved saadanne Anlæg bæres af Privatbanen.

§ 17.

Denne Overenskomst kan kun hæves med begge Parters Samtykke. Spørgsmaal om dens Fortolkning afgøres af Ministeriet for offentlige Arbejder og kunne ikke gøres til Genstand for Rettergang.

§ 18.

Denne Overenskomst udfærdiges i 2 ligegyldende Eksemplarer, af hvilke det ene overgives Generaldirektionen for de danske Statsbaner, det andet Privatbanens Bestyrelse.

For Bevillingshaverne for Ryomgaard-Gjerrild Banen.

De danske Statsbaner.
Generaldirektionen.

6. Septbr. 1911.

Kjøbenhavn, den 12. Septbr. 1911.

Juel.

Formand

Juul.

Flensborg.

Approberes.

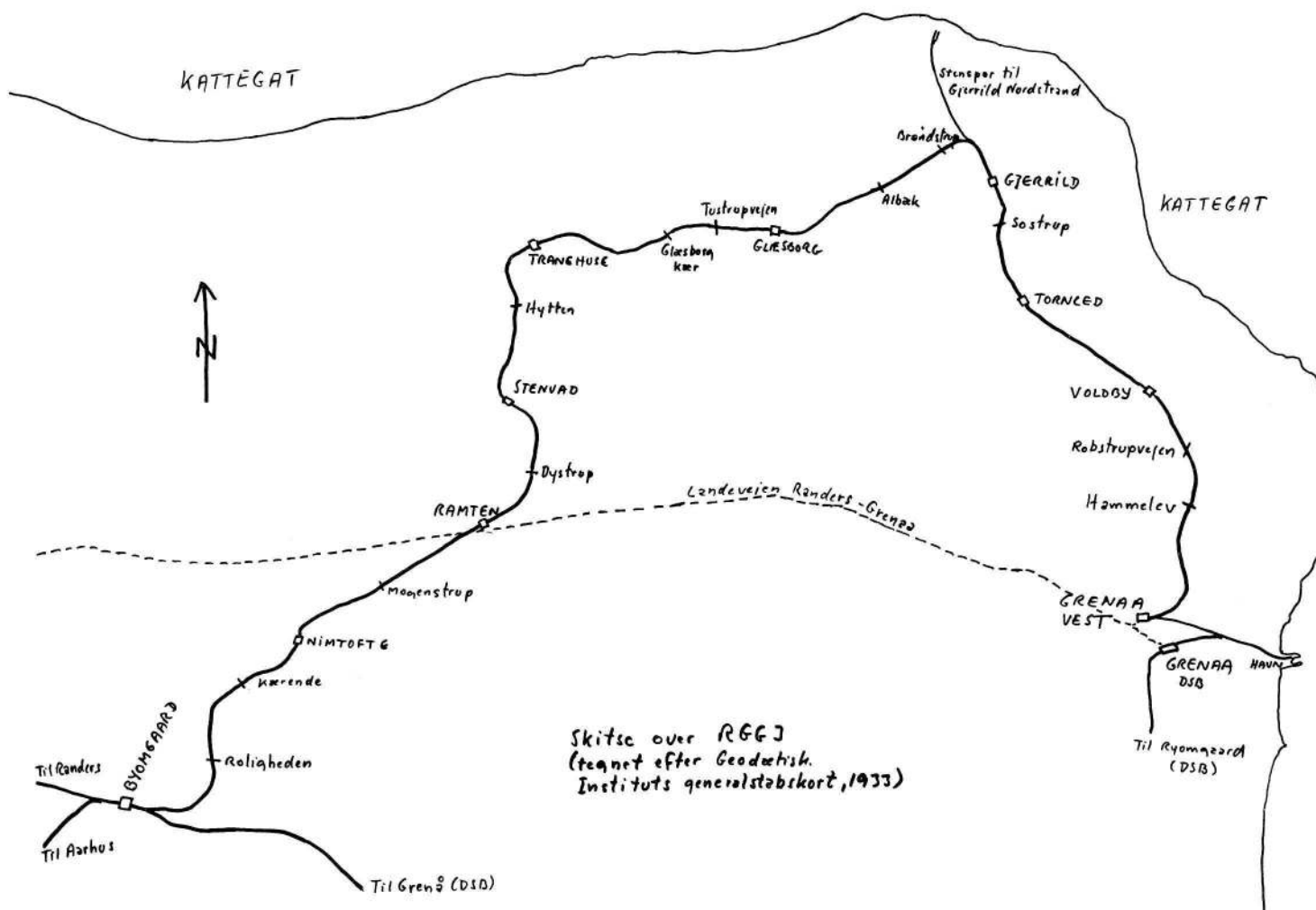
Ministeriet for offentlige Arbejder, den 17. Oktober 1911.

P. M. V.

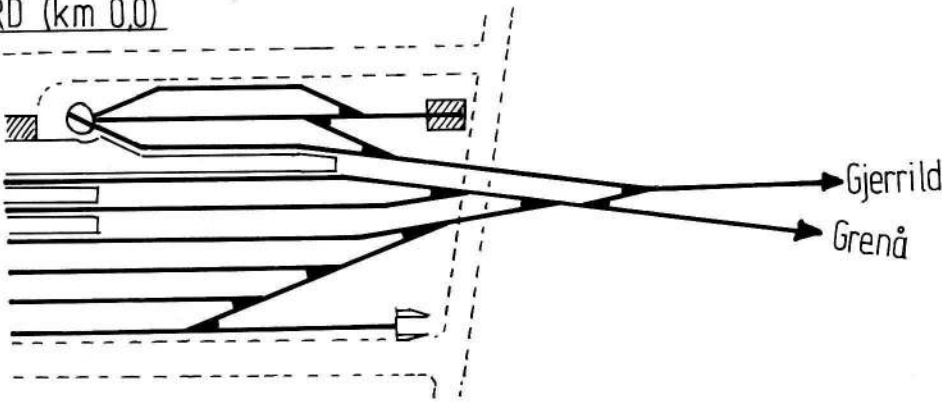
F. Nordlien.

P. Nargaard.

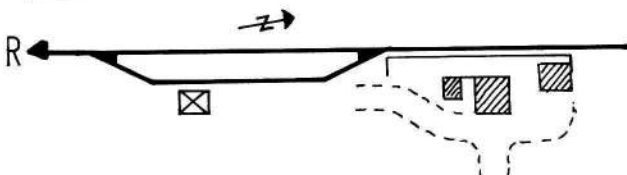
Foto: Øverst krydsning på Stenvad
Nederst: Dagligliv på Grenå Vest,
begge 1/8-55 (IVA)



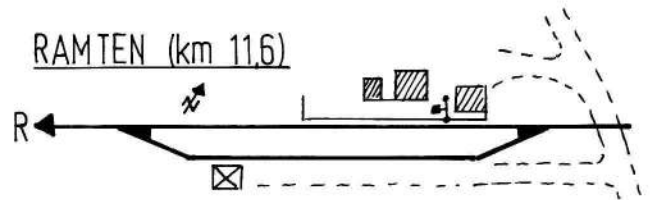
RYOMGÅRD (km 0,0)



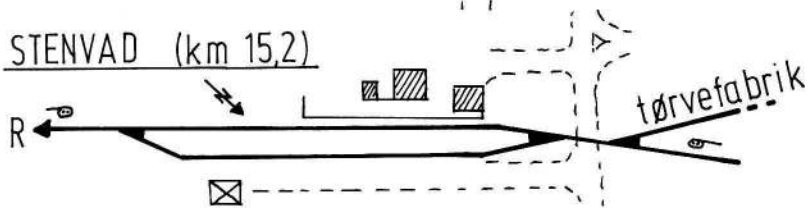
NIMTOFTE (km 6,5)



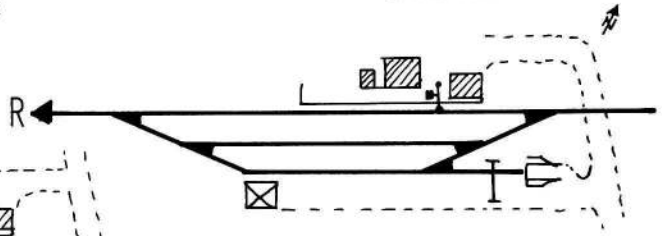
RAMTEN (km 11,6)



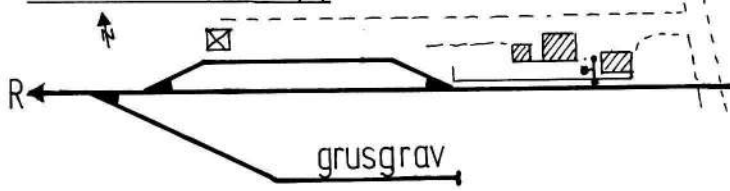
STENVAD (km 15,2)



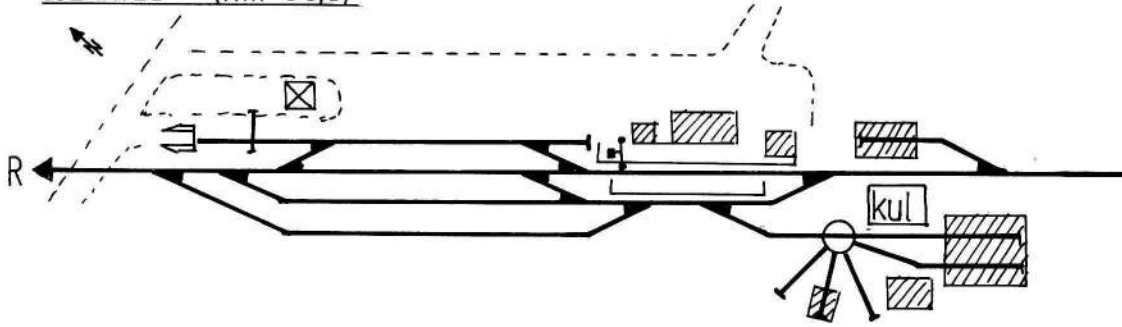
TRANEHUSE (km 19,2)



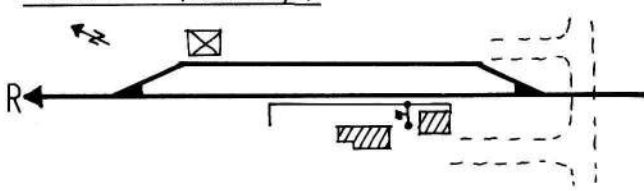
GLÆSBORG (km 24,8)



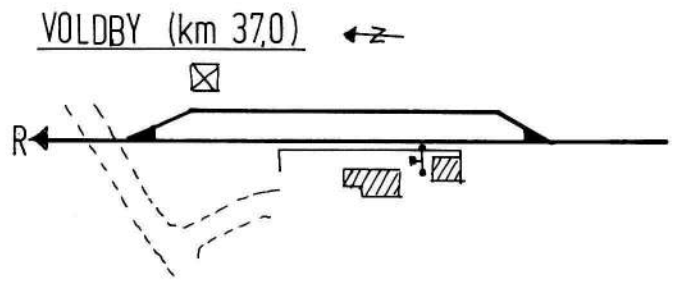
GJERRILD (km 30,8)

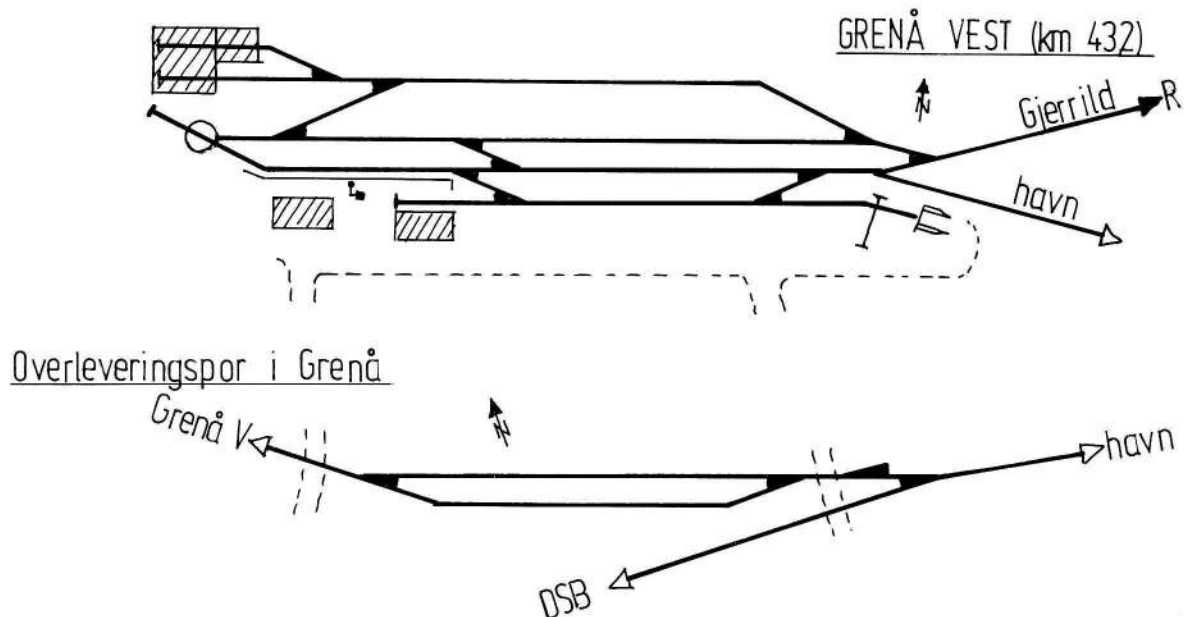


TORNLED (km 33,7)



VOLDBY (km 37,0)





RGGJ

Sporplaner 1955

(efter S. A. Guldvang 1964)

XI-77

- ⊕ ⊖ Dobbelt & enkelt armsignal
- ▨ □ Bygninger
- I Portalkran
- ⊠ Kværgfold
- R ← Mod Ryomgård

erne var 1/3 damp og 2/3 motor, under krigen kørtes ca. 2/3 damp, men derefter skete et stærkt fald i dampkm til 5-10% og derunder.

Togene var kun små og størst under 1. verdenskrig med godt 19 ax/tog. Stærkt fald til godt 6 ax/tog i sidste halvdel af 1920erne, yderligere fald først i 1930erne til 4-5 ax/tog, fra sidst i 1930erne en lille stigning og kulminationen nåedes med 11,9 ax/tog i 1944/45. Efter krigen igen stærkt fald, således var tallet 5,6 og 4,7 i banens sidste to år.

Persontrafikken lå i RGB-tiden mellem 703.700 og 808.500 passagerkilometer. I årene 1918-20 var passagertallene høje: ca. 2 mill. pass.km. blev det til, derefter lå tallet ret konstant på 1,1-1,3 mill. pass.km. op til 1940. Under 2. verdenskrig kom selvfølgelig en kraftig stigning - op til 3,5 mill. og derefter et fald til 2,4 mill. pass.km. og dette tal holdt sig nogenlunde konstant i resten af banens levetid.

Godstrafikken på RGB lå mellem 328.000 og 455.000 tkm. På RGGJ var der i begyndelsen ret

store udsving (658-879.000), men derefter jævnt fald gennem 1920- og 1930erne til omkring 320.000 tkm. Under 2. verdenskrig kraftig stigning helt op til 2.273.000. Igen et fald i slutningen af 1940-erne til 438.000 i 1950/51, men så igen en mærkbar stigning med top i 1953/54 med 1.620.000 tkm. I banens sidste 2 år atter meget stærkt fald.

Det var de almindeligt forekommende godsarter, banen transporterede: landbrugsprodukter, byggematerialer og brændsel - og dertil en del fisk (fra Fjellerup og Bønnerup). Fra Glæsbjerg, hvor banen ejede en grusgrav, var der en del stentransporter.

Mellem Glæsborg og Tranehuse blev der anlagt et sidespor til Nørrehedes Mergelselskab, hvorfra var betydelige mergeltransporter, iflg. SAG i årene 1927-31: 6000, 3800, 24932 og 28500 tons.

Under den tyske besættelse blev der anlagt et sidespor - 4 km langt - fra Gjerrild til nordkysten, hvor tyskerne ønskede at udnytte stenforekomsterne, man tager jo så først af sit eget. Sidesporet (det ejedes ikke af RGGJ) blev taget i

brug i sommeren 1943 og alene i resten af driftsåret blev der ad dette - enten til Ryomgård eller til Grenå - transporteret over 4000 vognladninger. Den omtalte stærke stigning i 1951/52-1953/54 skyldes, at der atter førtes stentransporter over banen - denne gang til anlæg af Karup flyveplads.

BANENS MATERIEL

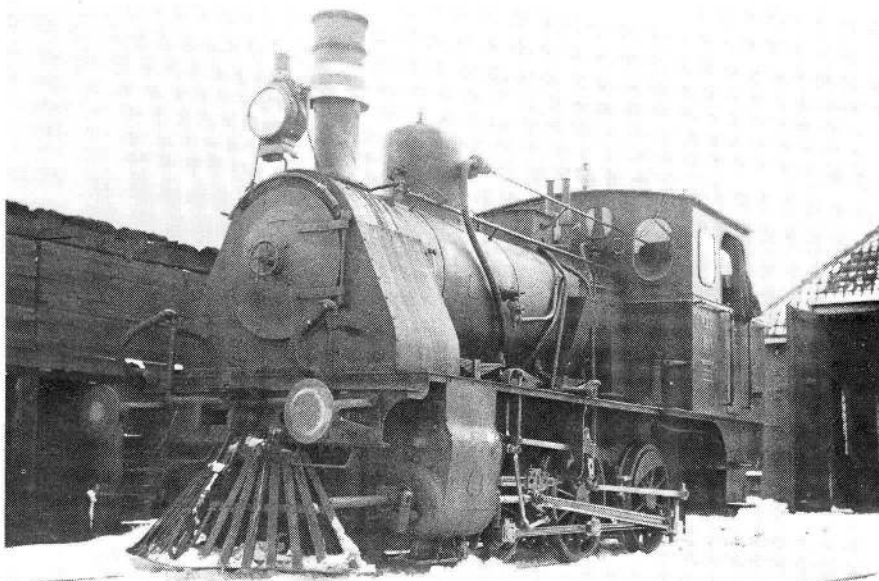
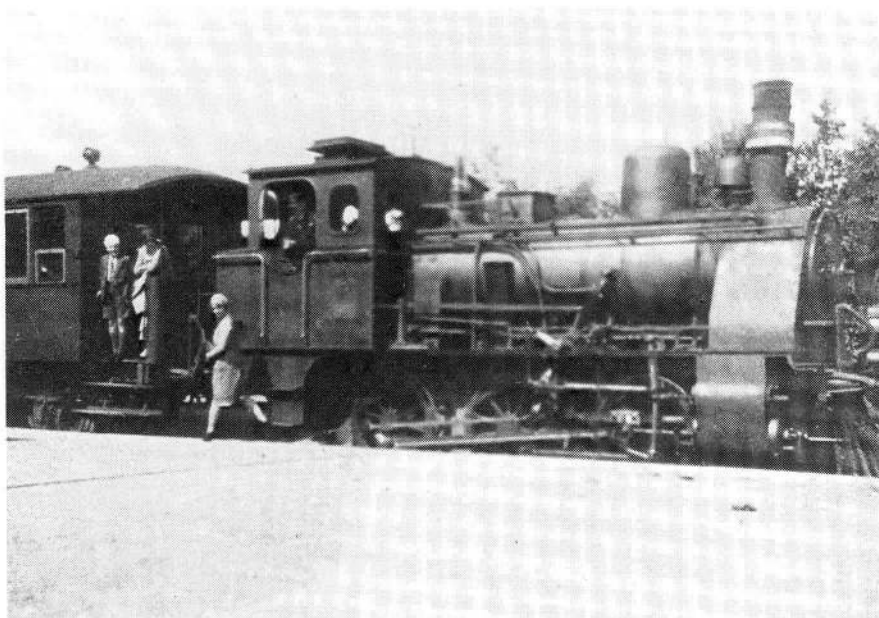
DAMPLOKO:

Ved RGBs åbning blev der leveret 3 loko: Nr. 1-3, Ch2T, 1911, Borsig, fabr. nr. 7505-07.

Nr. 1 og 3 udrangeredes i 1956 (ved banens lukning) medens nr. 2 blev solgt til ETJ i 1931, og blev denne banes nr. 4 - udrangeret her 1951.

Disse 3 loko var en del af en levering på ialt 6 stykker, heraf 3 til Ørnhøjbanen, og de var en moderniseret udgave af en Cn2T type, der blev leveret til Nærumbanen og Hammelbanen i 1900 og til Nordfynske Jernbane i 1907.

1911-typen havde overheder, Heusingerstyringer og rundglider og en højere liggende kedel end våddamp-maskinerne, ramme-



vandkasse og kulkasse bag førerhuset. Cylinderdiametere var forøget fra 300 til 350 mm og den samlede hedeplade fra 57 m² til ca. 62 m².

Det var gode robuste loko. Til Gjerrildbanens ret lette tog var de kraftige nok, men med 1100 mm hjul diameter var deres hastighed noget begrænset, så da man ønskede køretiderne skærpet, kunne det nok knibe.

"Gammel P" på RGGJ.

Foruden disse 3 maskiner har RGGJ ejet 2 af DSBs gamle P-maskiner. Der hersker en del tvivl om disse maskiners numre hos RGGJ, så hvis der er en eller flere af SIGNALPOSTENS læsere, der har noget om dem, så er det velkomment, om han lader høre fra sig.

I 1938 udgav ingeniør James Steffensen en DSB-loko-fortegnelse, og i den anledning udsendte han spørgeskemaer til køberne af tidligere DSB-loko. Disse skemaer blev også brugt i 1959, da Steffensen, Wienecke og Gregersen udgav den nye historiske fortegnelse, og er nu sidst brugt af Bay. Og hvad siger så disse skemaer?

1) P 128, 1882, Hohenzollern 201: Solgt i 1904 til HHJ som denne banes nr. 6 og anvendt i persontog. Solgt i 1916 til RGGJ, som ikke gav den nummer.

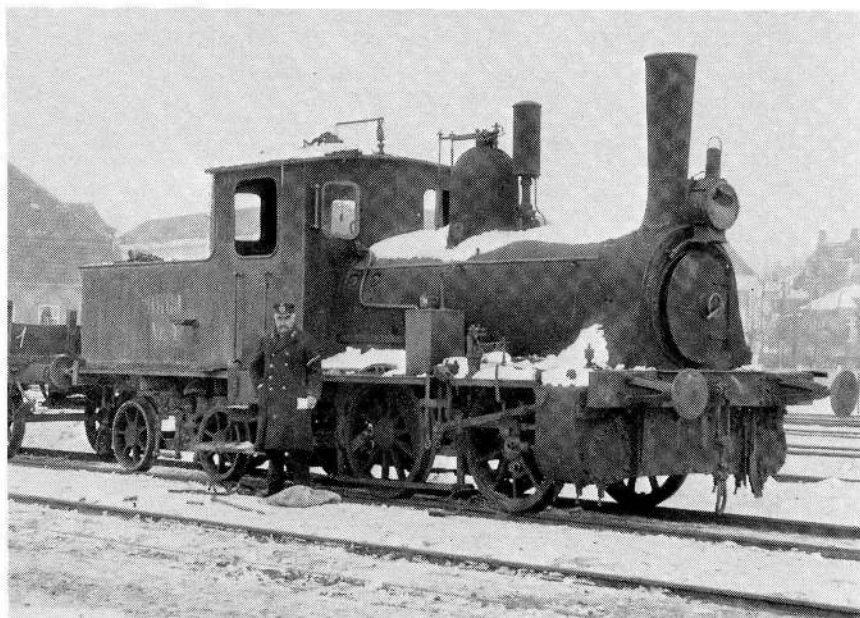
Solgt i 1916 til I/S Carl I. Hansen og A.J. Rambøll (hvoraf Rambøll udtrådte omkring 1918), anvendt til ballastkørsel til Ryomgård-Gjerrild Banen og Funder-Bramninge banen, stk. 1.

Solgt 1923 til ingeniør N. Nielsen, Hellerup, anvendt til grusning på Nakskov-Rødby-Banen og senere til jordkørsel ved arbejder på Hellerup station (må være ydre godslinie, 3. og 4. spor Hellerup-Klampenborg).

Solgt 1927 - muligvis vinteren 1928 (tilligemed en del grusvogne) til Petersen & Albeck (hvor den blev ophugget).

Om dette loko er yderligere at sige, at det ikke er nævnt i banens årsberetninger, så det har måske

Foto: Øverst RGB 2 i 1920'erne, i midten: loko 1 afspolet med sneplov i 1920'erne og nederst: RGB 1 ved kulgården i Gjerrild i 1955 - (alle: OWL)



slet ikke været brugt til RGB/RGGJs egentlige togfremførsel, men et foto viser det holdende på Hellerup station bærende den karakteristiske Hohenzollern-fabriksplade - og nummeret: RGGJ 4.

Det har således været et yderst kort ejerforhold hos RGGJ og det ses bl.a. af at den intet skorstensbånd havde (højtsiddende, "omvendt" DSB-bånd). At RGGJ ikke nævner den - hverken køb eller salg - betyder ikke så meget, da flere baner (og deriblandt RGGJ) ikke gjorde ret meget ud af sine årsberetninger.

Først i 1927/28 nævner RGGJ fire lokomotiver, altså de 3 overhederloko fra 1911 plus 1 loko, der i driftsberetningen benævnes nr. 4.

2) P 121, 1883, Esslingen 2007: Solgt 1904 til HHJ som nr. 7, anvendt som persontogsloko. Solgt 1917 til TKVJ som nr. 10, anvendt som togmaskine (Vejen-Gesten) og fået ny fyrkasse i 1927. Solgt 1927 til RGGJ som nr. 4, anvendt som reserveloko for driften. (Bemærkning på spørgeskemaet: Lokomotivet er i fin driftsmæssig stand. Det blev forsynet med en ny kobberfyrkasse ved købet fra Trolldhedebanen og har kun været brugt som reservelokomotiv, så det er kun lidt brugt siden).

Alkjær har nogle oplysninger fra driftsberetningerne via Thomassen. De går ud på at RGGJs købssum var 7460 kr. og at maskinen det første år på RGGJ kørte 2182 km og året efter næsten 10000

km. Det fremgår endvidere af årsberetningerne, at den i 1927/28 havde et ret stort kul- og olieforbrug, og allerede i 1930/31 blev den hovedrepareret hos Frichs og den kørte i 1933/34 godt 9000 km. Den har været anvendt en del til de store mergeltransporter fra 1927 til 1935 fra mergelforekomsten mellem Tranehus og Glæsborg. Den blev udrangeret i 1951 og solgt til Habenichts produkthandel i Horsens.

Hads-Herredsbanen, HHJ, Købte i 1904 3 af de gamle P-maskiner, og de fik numrene 5, 6 og 7. Nr. 6 og 7 har vi allerede stiftet bekendtskab med, men også nr. 5 kørte på RGGJ

P 127, 1882, Hohenzollern, 100.

I 1943/44 kørte den på RGGJ, idet værnemagtens organisation Todt hentede stenmaterialer fra Gjerrild Nordstrand til flyvepladsen i Karup.

I perioden 1931-32 kom jeg (AG) en del på Djursland og så en morgen i Ryomgård et af RGGJs tog, forspændt en gl. P med nr. 5 påmalet, så det har nok været den her omtalte nr. 5, der har været udlejet til RGGJ. Og nu da vi er ved at komme ind på et sidespor, kan vi ligeså godt få denne maskines endeligt: HHJ 5 faldt i krigen i 1945, da den var udlejet til Vandelbanen, og hvor den i Vejle Nord remise blev saboteret ved at højre cylinder med flere dele blev sprængt i stykker af en bombe. Lokomotivet blev solgt til ophugning den 30. juni 1947 til P. Thomsens produkthandel, Århus, for 2240 kroner.

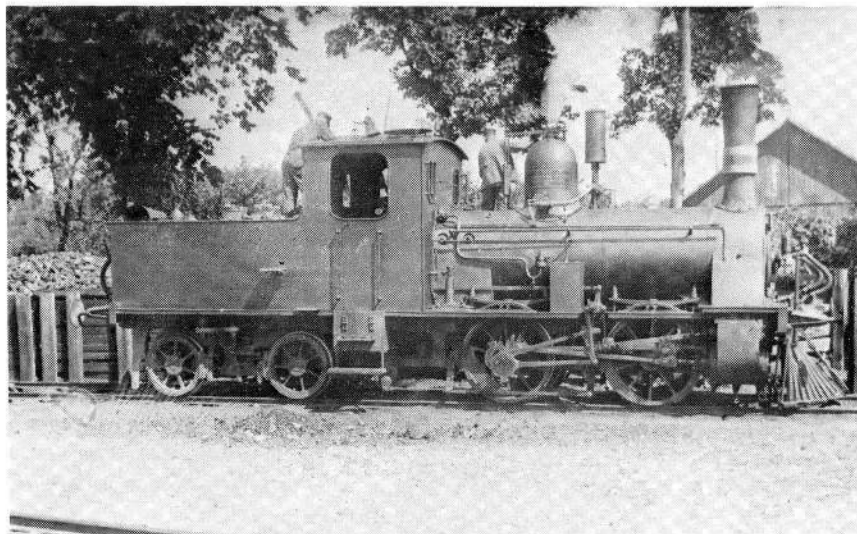
De gamle P-maskiner var små og svage, men i lette tog på 2-3 privatbanevogne var de ganske gode. Kulforbruget var lille og påvirkningen af det lette spor var ringe.

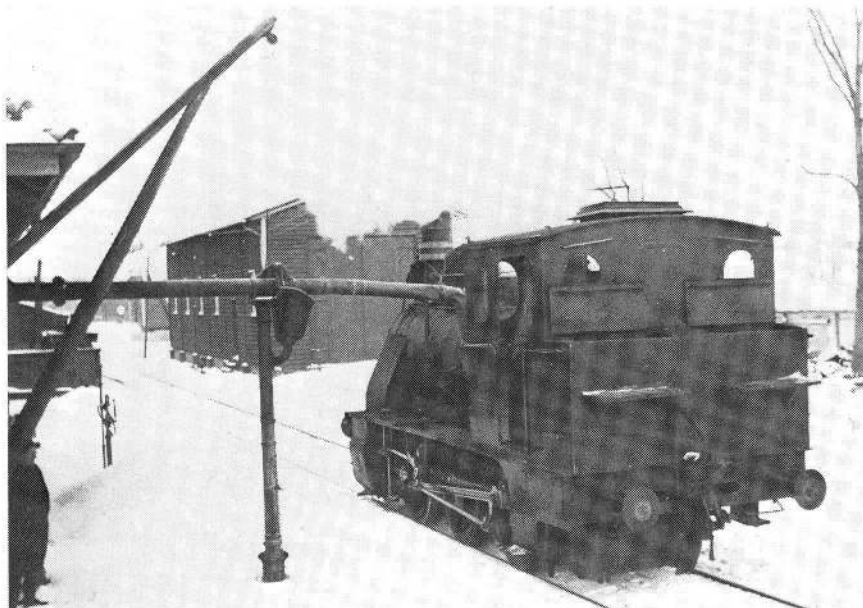
MOTOR- OG VOGNMATERIEL
(dette afsnit er af Alkjær)

MOTORVOGNE

Da motoriseringen i begyndelsen af 1920'erne begyndte at brede

Foto: Ø: ex P 128 på Hellerup (hol)
N: ex P 121, her RGGJ 4 (ark.Owl)





sig på de danske privatbaner, var Gjerrildbanen en af de første, der udviste interesse for sagen. Man havde nemlig allerede i 1921/22 haft et ikke ubetydeligt underskud på driften, og bilkonkurrencen var hastigt voksende. På den anden side ville man ikke forhaste sig, da underskuddet endnu ikke så ud til at være permanent, og man ville først lige se, hvordan de nye, billige Triangel-motorvogne fra De forenede Automobilfabrikker opførte sig på Hammelbanen, Frederiksværkbanen m.fl., inden man kastede sig ud i det nye og ukendte. Men allerede i 1924 vovede man springet og anskaffede en Triangel-vogn M 1, betegnet af fabrikken som "model IV", en let forbedret udgave af deres første, serieproducerede jernbanemotorvogn.

Gjerrildbanen valgte den billigste udgave, den pladeklædte vogn med 24 siddepladser på træbænke i "almindelig jernbaneudførelse". Dertil kom 4 pladser på klapsæder og 12 ståpladser foruden ca. 4 m² rejsegodsplads, men så var vognen også fuld til bristepunktet.

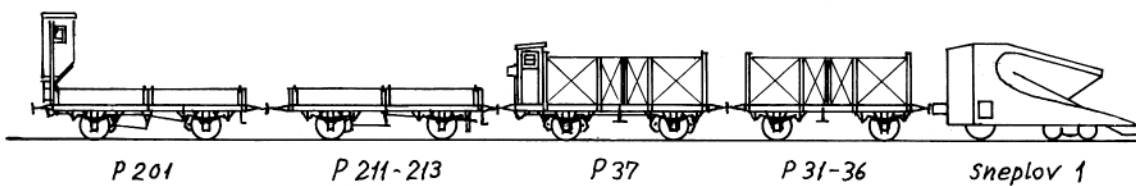
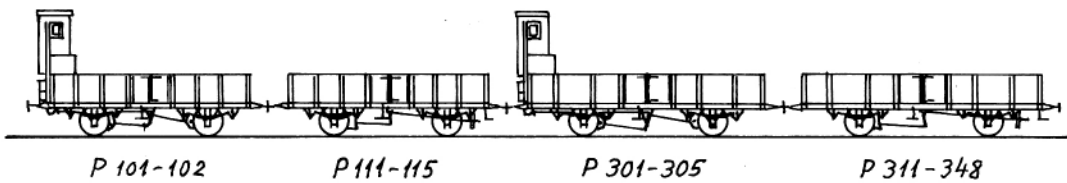
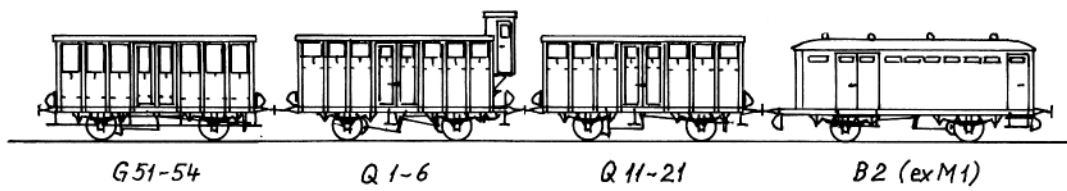
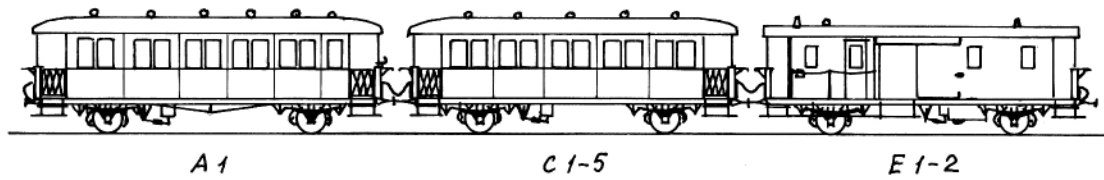
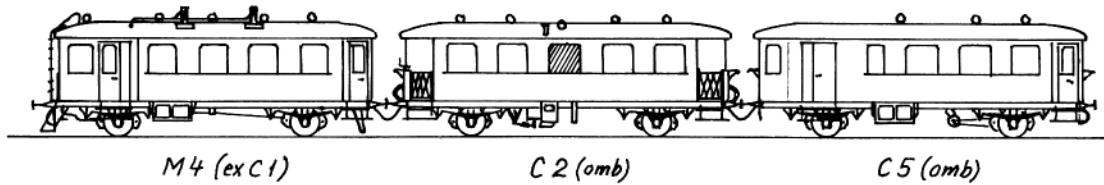
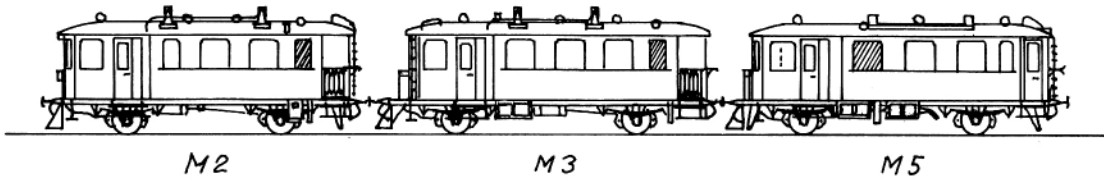
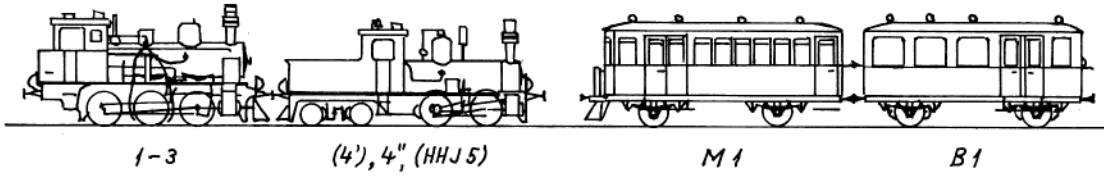
Vognen havde, ligesom fabrikens første serie, en 70 HK Midwest benzinmotor, hvis tilstedeværelse i vognen ikke lod sig hemmeligholde for passagererne, når der accelereredes op gennem gearene. Vognen havde, i modsætning til 1. Triangel-serie, reversgear, så den kunne køre lige hurtigt frem og bak, en egenskab banen dog ikke fik så megen brug for, da vognen kun havde førerrum i den ene ende og ikke i sin levetid fik nogen "søstervogn", hvormed den kunne samkøres med bagenderne sammen, idet alle de senere anskaffede motorvogne havde normalt kobletøj, mens M 1 kun havde den primitive centralpuffer/kobling og ikke måtte medtage almindelige vogne af hensyn til dens svage konstruktion. Ved rangering kunne reversgearet dog gøre nogen nytte, idet man satte pris på, at baglæns kørsel kunne foregå med mere end de 10 km/h, der var maksimalhastigheden i bakgear for de første motorvogne fra DfA.

Til M 1 leverede banens traditionelle vognleverandør, Scandia i



Foto: Øverst RGB 1 i Gjerrild 1955 (OWL), Midt RGGJ M 3, loko 1 og 3 (JA) og Nederst: godstog på fri bane (Dancker)

RGB/RGGJ's rullende materiel 1911-56



Ryomgaard-Gjerrild-Grenea Jb.

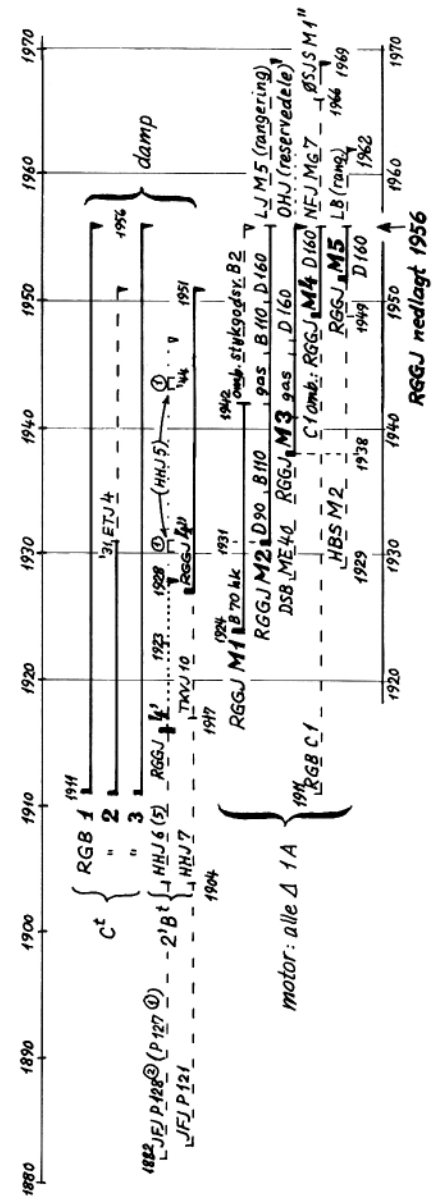
DAMP	bygge-år		absol- sty- følge nr.	cylindre	hovedlåde		ke- akselafstande		lgd. over puff.		tjenestevegt	max. hast. km/h	bemærkninger, ændringer, skæbne.												
	år	sted			fyldiam. mm	løbe- diameter mm	del- driv- tryk m ²	inkl. ialt m ²	inc. ialt m ²	adhe- sion t				over puff. (-m-)	forråd vand m ³	t									
RGB 1-3	1911	Borsig	7905-07	C ^t	350x500	50	12	62	1	12	2x1,50	3,00	-	7,99	28,8	28,8	3,5	1,2	B+S	45	nr. 1 og 3 udr. 1956, nr. 2 & 3 E.T.J. 4; udr. 1951.				
GGJ 4'	1882	Hohz.	201	2 B ^t	305x406	796	1092	37,7	-	37,7	0,69	1,60	5,70	-	8,90	14,3	23,3	3,0	1,5	B+S	45	ex. DSB P 128, 1904 HJ 6, 1916 RGSJ 4, samme år til Rambøll, 1923 til Nielsen, Hellerup; udr. 1928 ex. DSB P 121, 1904 HJ 7, 1917 TKVJ 10, 1927 RGSJ 4'' - - - - - udr. 1951			
GGJ 4''	1883	Essl.	2007																						

Nr. 1-3 „senere“ fået forhøjet skarstenen: 3,7 → 3,9 m o. skinnetop og „slips“. Sikkerhedsventiler: Ramsbottom. Nr. 4 og 4'' havde iflg. revideret tegn. fra HJL de anførte mål. Sikkerhedsventiler: 2 Salter m. lod på domene.

*) tender-kassen regnet som forenden på „g.r.p.“

MOTOR	vognens bygge-år	aksel- følge	m o t o r		transmis- ert. gear	akselafstand	l.o.p. (-m-)	tjenestevegt		indre indretning	op- varm.	brem- ser	max. hast. km/h.	bemærkninger, ændringer, skæbne.		
			fabr. type	art, hk v. rpm.				ad. t	iat t							
GGJ M1	1924	1A	Midwest	B, 70 v. 1600	4x120x152	Mek. 3+rev.	4,00	8,8	4,0	9,0	24 træ+4 +12 ståpl.	4 m ² rsg.	ud- blæs.	TB, H	70	udr. 1942, omb. til stykgods-motor-bivogn B1.
GGJ M2	1931	1A	MAN W6W	D, 90 v. 1000	6x120x180	Mek. 4+rev.	4,95	10,39	7,2	15,5	28 træ+3 +5 ståpl.	toilet, 3 m ² rsg.	koks vand	TB, H	70	oprind. diesel, 1935 udskiftet med 110 hk. Bussing-NAG benzinnmotor, 1942-46 gas-generatormot. 1950 Frichs diesel, 160 hk. 1956 til L.J.M.5 (til rangering), udr. 1969.
GGJ M3	1928	1A	Cont. 15 H	B, 100 v. 2000	6x114x146	Mek. 3+rev.	5,90	11,60	6,5	14,4	33 kunst- læder.	toilet, 3,5 m ² rsg.	koks vand	TB, H	70	1938 ex. DSB ME 40, 1944-46 gasgenerator. 1947: 160 hk Frichs diesel, udr. 1956, til OHJ som reservedele.
GGJ M4	1949	1A	Fric 815 cc	D, 160 v. 1800	8x115x140	Mek. 4+rev.	5,85	11,57	?	?	36 læder	toilet, 3 m ² rsg.	koks vand	TB, H	?	1949 omb. fra C.1. 1956 til NFJ Mg 7, 1966 til ØSJS M1'', udr. 1989 efter gearkasse-kvareri.
GGJ M5	1929	1A	Fric 815 cc	D, 160 v. 1800	8x115x140	Mek. 4+rev.	5,80	11,00	6,8	15	31 træ+4	toilet, 4 m ² rsg.	koks vand	TB, H	70	1952 ex. HBS M 2, 1952 160 hk Frichs diesel, 1956 til LB til rangering, udr. 1962.

RGB/ RGG TRÆKKRAFT



- ① HJ 5, ex P 127, Hohenzollern 1882, ma- gen til RGGJ 4', blev brugt af tyskerne i 1943-44 til stænktransporter fra Gjerrild Nordstrand. Måske har maskinen og- så været udlejet til RGGJ c. 1930/31?
- ② RGGJ 4' har næppe kørt som togmaskine på banen, men har været brugt som anlægslok for GGJ. Den gik derefter til Rambøll og 1923 til ing. Nielsen i Hel- lerup. Udr. 1928.

Randers, samme år en let bivogn, se tegningen af M 1 + B 1 i SP 4/77 samt omtalen nedenfor af banens personvogne.

M 1 + B 1 rummede tilsammen 48 almindelige siddepladser + 8 klapsædepladser + bivognens "altmuligtrum", der kunne give endnu 8 siddepladser eller plads til post eller rejsegods, så hele toget svarede til lidt mere end én almindelig personvogn. Til mange, svagt benyttede tog, der ikke skulle medføre mærkbare mængder gods end-sige godsvogne, var motortoget tilstrækkeligt - og MEGET billigere i drift end et tog, bestående af et af banens ret svære damplokomotiver + 1 eller 2 vogne.

M1 og B 1 blev derfor flittigt brugt, og i 1927/28 kørte M 1 næsten lige så mange km som de 3 "store" damploko tilsammen: Motor-km: 60800, damp-km: 63660 med loko 1-3, mens det "nye" damploko nr. 4 kun kørte knap 2200 km i det nævnte driftsår.

Samme år havde M 1s motor et større havari, idet krumtappen knækkede og måtte repareres, mens ventiler m.v. blev udskiftet, så den intensive brug af vognen var ikke gået sporeløst hen over den svage motor, der formentlig også har haft en støbefejl i krumtappen. Motoren blev repareret, men allerede i 1942 opgav man at holde M 1 i drift længere, mens mange lignende vogne ved andre baner var still going strong og under krigen kørte masser af km med gasgenerator og samtidig overlæs af passagerer og gods. Måske har Gjerildbanen sparet FOR meget på vedligeholdelsen af det lille køretøj, der trods alt præsterede langt flere km pr. år end damplokomotiverne.

I løbet af 1920erne blev bilkonkurrencen stadigt mere følelig, og RGGJ overvejede hurtigt en yderligere motorisering. I 1930 havde man endelig samlet kræfter til en nyanskaffelse, og det blev atter en 2-akslet Triangel-motorvogn, M 2, der leveredes i 1931. Den var af en helt ny type hvad maskineriet angik, idet vognen var udstyret med en 90 HK MAN DIESEL-motor, der i øvrigt trak gennem det sædvanlige gear- og kob-

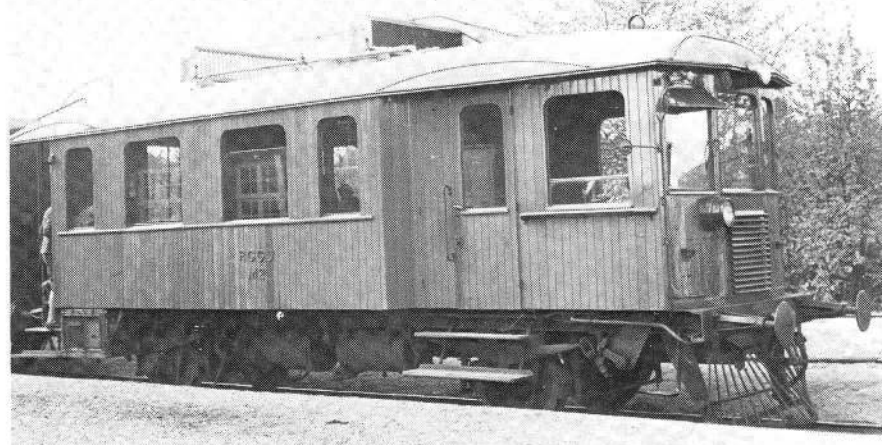
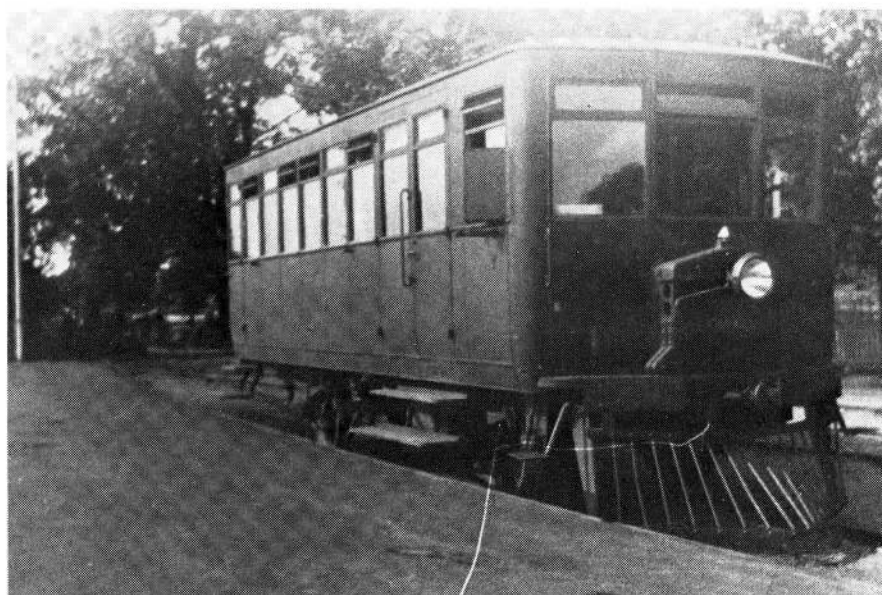
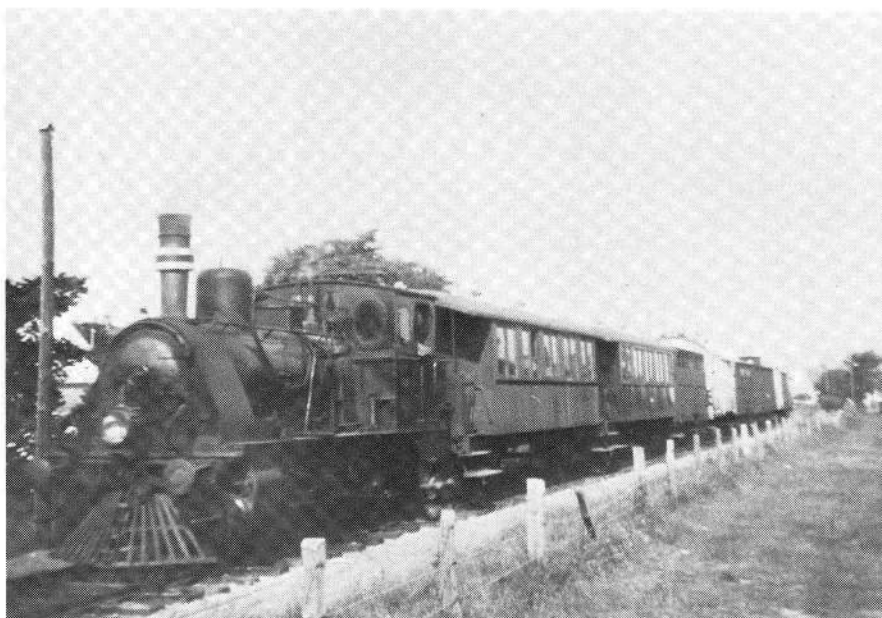
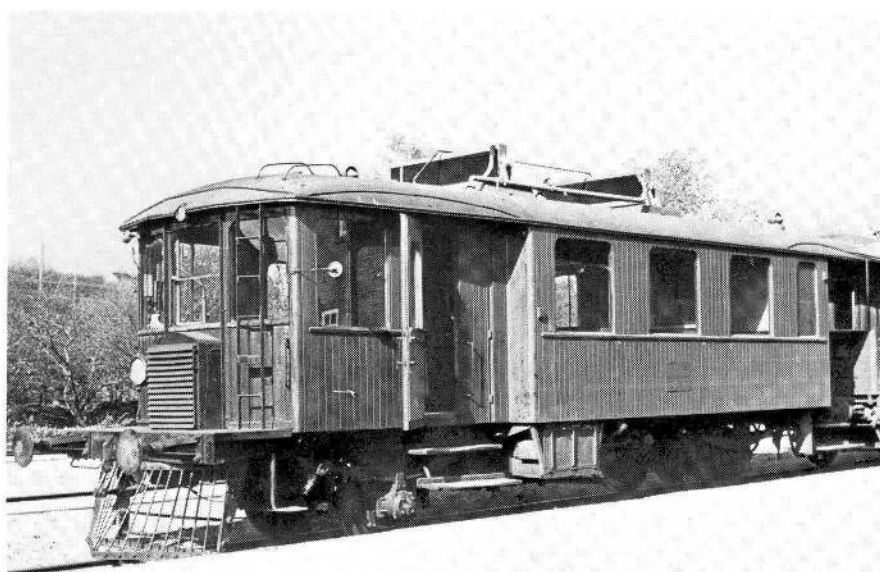
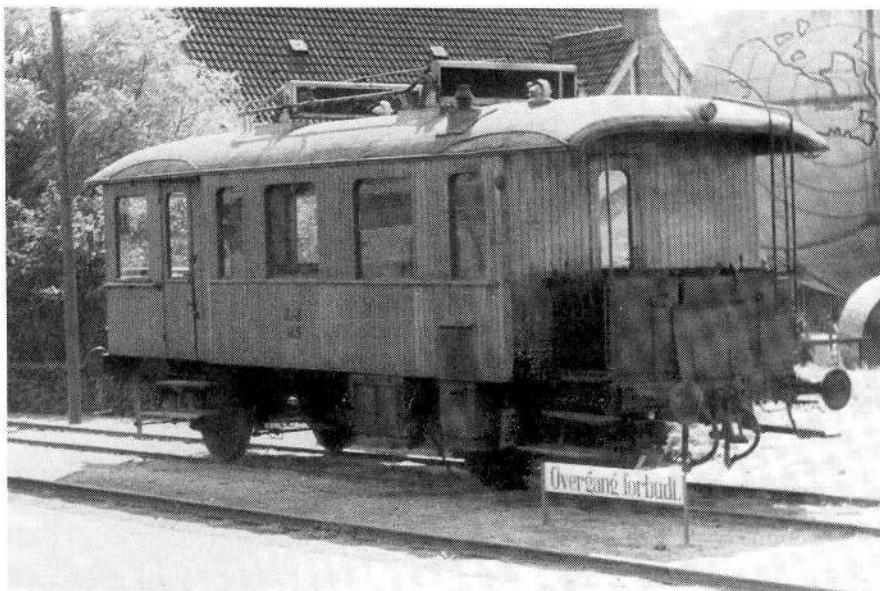


Foto: Øverst RGB 1 med C 3, C 4 og gods (Dancker), Midt: RGGJ M 1 (OWL) og N: RGGJ M 2 (JS/DMJK).



lings-arrangement. Dieselmotoren var en ret stor og tung sag, der kun løb omkring 1000 omdrejninger ved fuld ydelse, så den må have været noget af en prøvelse for gearkassen - og formentlig også for passagererne! Jeg har ikke fundet nærmere beskrivelser af driftserfaringerne med dette drivaggregat, men det må have voldt mange kvaler, for allerede i 1935 udskiftedes motoren med en 110 HK benzinmotor, der åbenbart fungerede bedre, for den bibeholdtes til 1950, hvor de andre motorvogne allerede var blevet udstyret med nye dieselmotorer. Benzinnmotoren var af mærket Büssing-NAG og havde 6 cylindre, yderligere tekniske data kendes ikke.

M 2 havde som en af de første Triangelvogne tagkølere, selv om den - som alle RGGJs motorvogne - kun havde førerrum i den ene ende, men tagkølerne gjorde den særlig velegnet til også at køre baglæns med arbejdende motor, altså i tog med en Triangelvogn i hver ende, hvad man dog endnu ikke havde ved M 2s anskaffelse, da M 1 stadig kun havde centralpuffere, mens M 2 var udstyret med normalt kobletøj i begge ender og måtte medføre, hvad den kunne slæbe af normale jernbanevogne.

M 2 var nærmest at opfatte som en mindre udgave af DSBs MF-type, idet passagerafdelingen fortil havde et smalt vindue og hertil svarende 5 siddepladser, hvor MF havde et helt bænkefag med 10 siddepladser. M 2 havde, ligesom DSBs MA, ME og MF, åben bagperron, noget, der ellers ikke forekom på privatbanernes Triangelvogne, undtagen de, der var ombygget fra gamle personvogne.

Da M 2 kunne medføre almindelige jernbanevogne, indrettede man de to post- og rejsegodsvogne E 1-2 med rullelejer, så disse to vogne blev egnede som bivogne til M 2. Den nye motorvogn kunne dog også medføre en af de almindelige personvogne, selv om de først senere udstyredes med rullelejer og trykluftudstyr med henblik herpå.

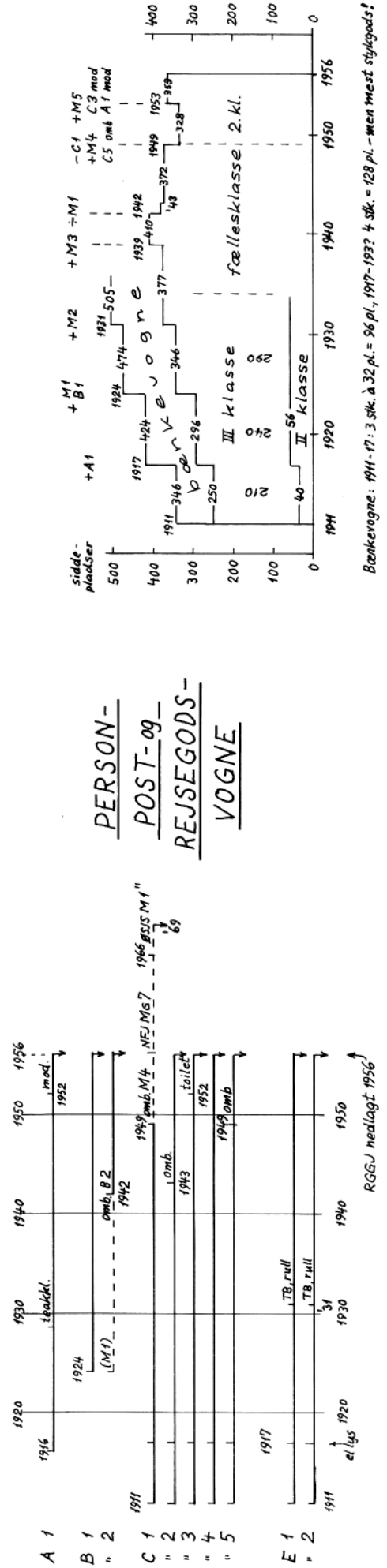
Alle de "rigtige" jernbanevogne der benyttedes som motorbivogne, måtte således i begyndelsen køre

Foto: Øverst LJ M 5, ex RGGJ M 2 (JBP), i midten RGGJ M 3 (JS/DMJK) og nederst RGGJ M 4 i Ryomgård (OWL).

RYOMGAARD - GJERRILD - GRENAA JERNBANE

person- ^① vogne	bygge- år sted	art	indretning	per- roner	over- gange	tag	be- klædn.	aksfst. →m←	lgd.o.puf. (-m-)	tara t	brem- ser	lys	varme	bemærkninger, ændringer, skæbne.
RGJ A 1	1916 Scnd	sidegang	2 II.16 + 3 III.30 + 1 træ + toilet	2 åbne	2	—	plade	6,40	12,13	12,7	B, Sa	el	damp	⊕ → 1928/29 teakklædn. ⊕ → 1929/33 : 40 pladser, polstr. udr. 1956.
RGB C 1-2	1911 Scnd	midtgang	2 II.20 + 3 III.30 + 1 træ + toilet 5 III.50 træ	2 åbne	2	—	plade	6,00	11,365	10,8	B, Sa	el	damp	C 1 omb. 1949 til motorvognen M 4, s.d. C 2 omb. 1943, se nedenfor. C 3 moderniseret 1952/53 : 46 pl. + toilet, TB og B, rull. udr. 1956. C 4 uændret — — — — — udr. 1956. C 5 omb. 1949, se nedenfor.
RGB C 3-5				2 lukk.	2	—	teak	6,00	11,37	?	B, TB, Sa	el, dyn.	koks vand	omb. 1943, Store enkeltvinduer. Rullelejer. — — — udr. 1956.
omb. C 2	omb. 1943	midtgang	46 læder + toilet	2 åbne	2	—	teak	6,00	11,37	?	B, TB, Sa	el, dyn.	koks vand	omb. 1949, Sideg. v. poststrum. Rullelejer. — — — — — udr. 1956.
omb. C 5	omb. 1949	pers., post og rsg.	20 lær. + post + rsg	2 lukk.	2	—	teak	6,00	11,37	?	TB, S	el, dyn.	koks vand	omb. 1949, Sideg. v. poststrum. Rullelejer. — — — — — udr. 1956.
motor- bivogne														
RGJ B 1	1924 Scnd	pers., post og rsg.	24 træ + 4 klap + post rsg	1 midt	2	—	plade	4,20	7,76	6,8	TB, S	el.	⊕ kks ⊕	⊕ centralpuffer ⊕ Sidepuf. : (-8,3 m) ⊕ „Senere” 2 kk. — — — udr. 1956.
RGJ B 2 (ex. M 1)	1924 Tria, omb. 1942.	styggevogn	1 godsrum : c. 18 m ²	—	1?	—	plade	4,00	c. 9,35	?	TL, H	—	—	omb. 1942 fra den udsatte motorvogn M 1. — — — udr. 1956
post-og rsg.-vogne														
RGB E 1-2	1911 Scnd	post-og rsg.v.	postafdel. : 2,75 x 2,22 = 6,1 m ² rejsegods : 4,31 x 2,85 = 12,3 m ²	—	—	—	—	—	—	6,00	11,43	⊕ 10,8 ⊕ 11,5	B, S ⊕	tara t ⊕ 1917 el. dyn + batteri til togbelysn. ⊕ 1931 TB og rullelejer, stadig B. } udr. 1956

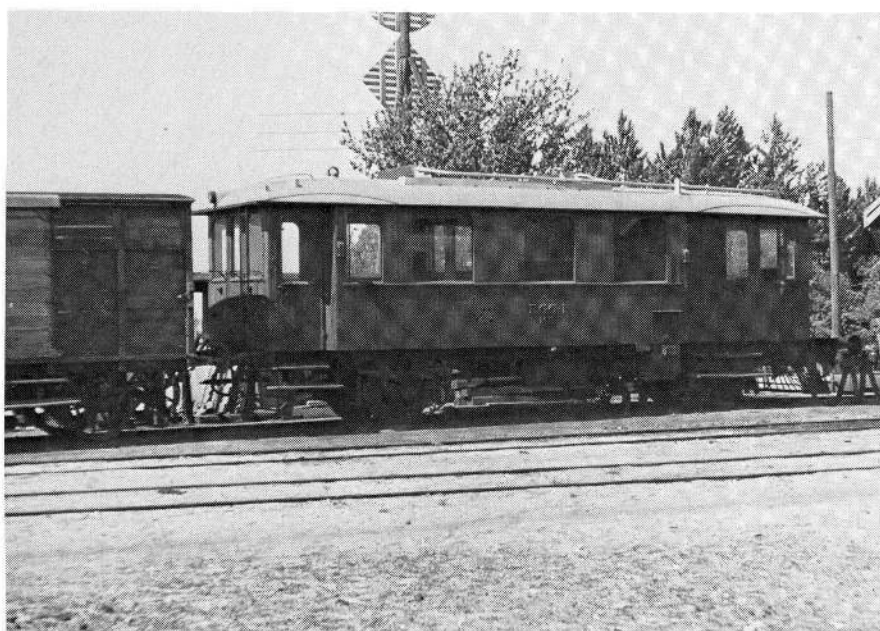
① A 1 og C 1-5 leveret m. tvillingvinduer. ② B 1's passagerkøpe opvarmedes formentlig af udblæsningsgas fra M 1.



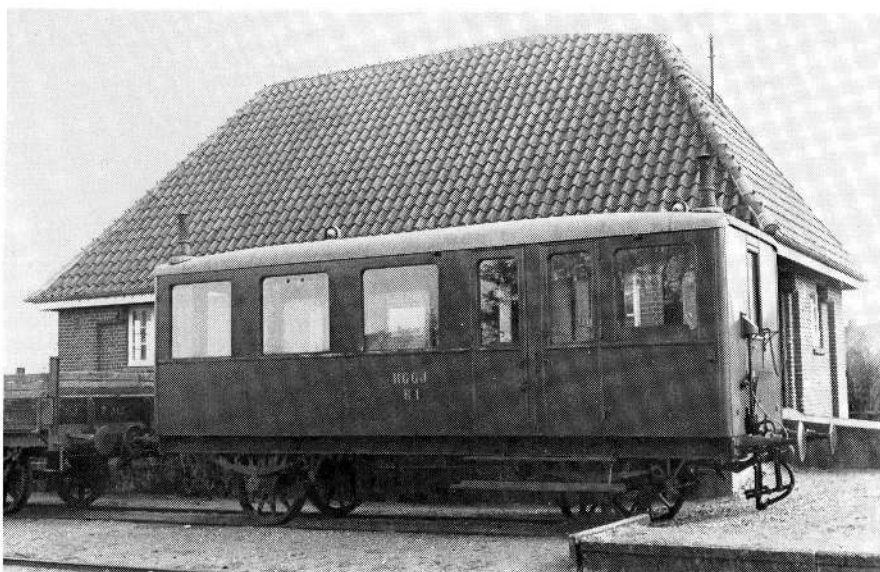


med betjent skruebremse, først under og efter krigen monteredes trykluftbremse eller -ledning på E 1-2 og på nogle af personvognene, der tillige fik koksfyret varmtvandsanlæg, så de også kunne bruges sammen med motorvognene om vinteren.

M 2 var som den første af banens personvogne udstyret med fjedrende sæder med læderbetræk på III klasse, og den havde oven i købet toilet, så den betød et væsentligt fremskridt i komfort, hvis man ikke ville flutte sig og køre på den (yderst svagt benyttede) dyre II klasse, hvor der hele tiden havde været polstrede sæder, men kun i én vogn, A 1, tillige toilet. M 1 og B 1 førte for resten slet ikke II klasse, og pladsforholdene i disse to vogne var betydeligt ringere end i normal III klasse af årgang 1911, så M 2 havde en ganske god baggrund at stråle på!



Bortset fra begyndervanskelighederne med M 2s maskineri var anskaffelsen af den anden motorvogn absolut en succes, og man ønskede sig stadig en yderligere udbygning af motoriseringen, så dampdriften kunne indskrænkes til enkelte, tunge godstog. Endelig i 1938 fik man bevilling til at købe en brugt motorvogn fra DSB, idet man som en del af betalingen afhændede et betydeligt antal af sine bedste, men lidet brugte godsvogne til statsbanerne. Man fik den tidligere ME 40, der literedes RGGJ M 3 og var et udmærket supplement til M 2, selv om den var 3 år ældre og havde en ca. 10% svagere motor.



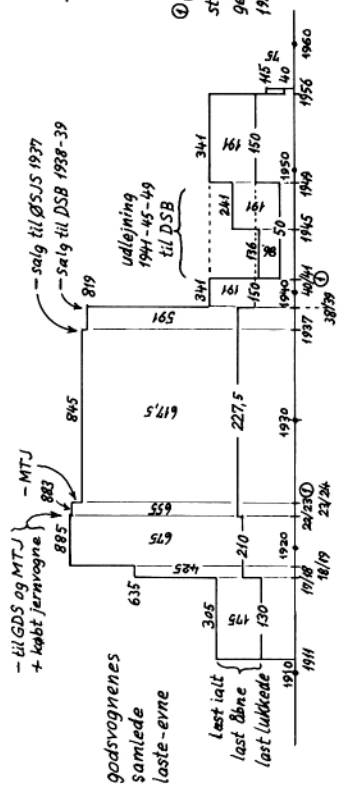
3 år efter anskaffelsen af M 3 var vi inde i 2. verdenskrig, og de stadig knappere tildelinger af benzin tvang banen til efterhånden at lægge motorvognene op - eller udstyre dem med trægask-generatorer. M 3 fik gasgenerator i 1941 men M 1 ansås for at være for ringe til at ofre et sådant - ikke helt billigt - anlæg på, og den omdannedes derfor til motorløs stykgods- og pakvogn, idet sæderne fjernedes og vinduerne blændedes og vognen forsynedes med almindelige puffere og koblinger. Den

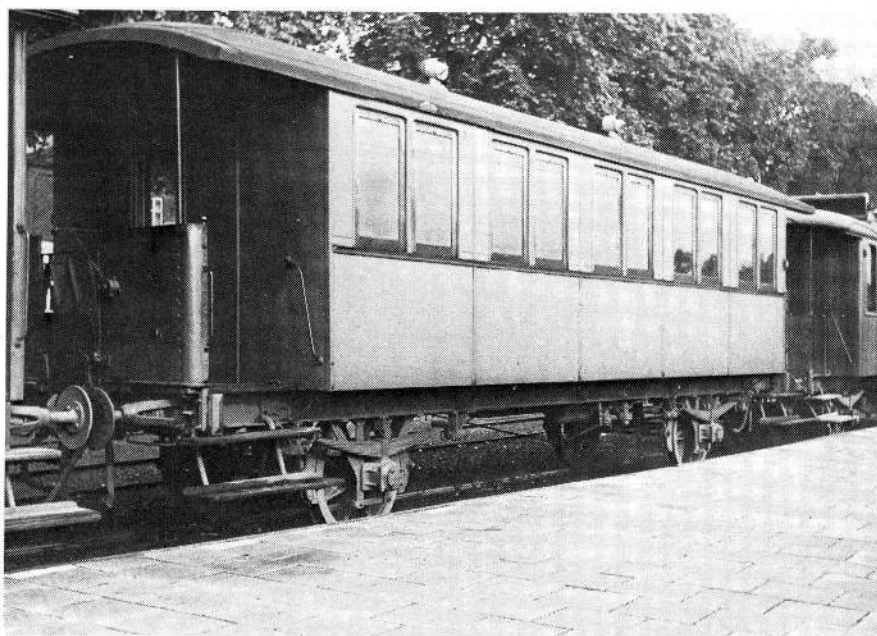
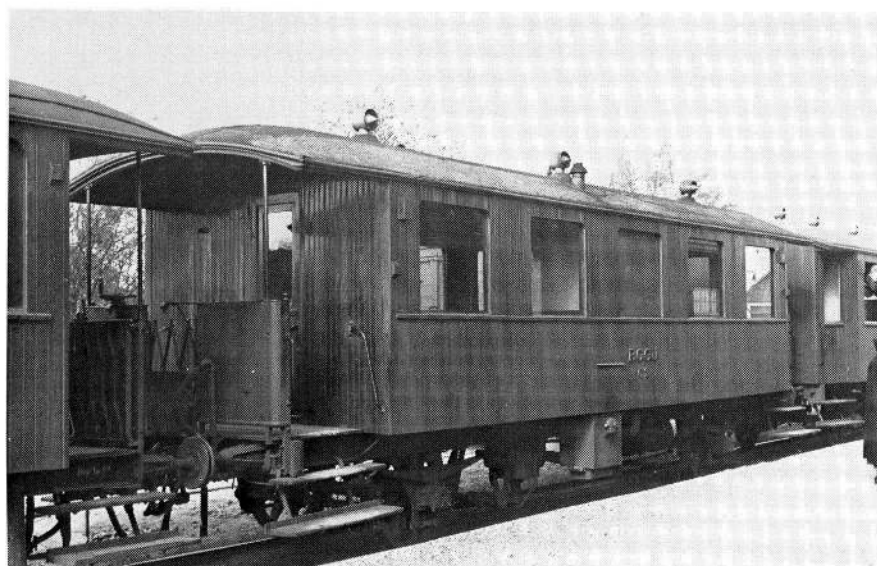
Foto: Øverst RGGJ C 5, M 3, M 4 (OWL), Midt: RGGJ M 5 på LB i 1961 (hol) og nederst: RGGJ B 1 (JS/DMJK).

Ryomgaard - Gjerrild - Grenaa Jernbane

GODSVOGNE	bygge- år sted		art	last DSB t	buff. m ²	indvendig		l.o.p. (-m)	tara t	bremse	bemærkninger, ændringer, skæbne.
	1911	1917				lang m	bred m				
RGB G 1-3 1/2 G 51-53 RGGJ G 54	1911	Scnd 1917	gods- og brændevoan	10,0	16,3	6,41	2,54	7,70	7,0	H, L	VL, løse brænde til 32 pers./voan. Ej til krydæg. - - - - - udr. 1956
RGB Q 1-4	1911	"	hvid, luk. godsv. Qc 4	10,0	16,3	6,41	2,54	8,11	7,5	S tårn, L	VL. Brun senest 1919. Fra c. 1940 last 12,5 t. 1956 til FFJ Q 337-340 - - - udr. 1969.
RGGJ Q 5-6	1916	"	gods- og kvægr. Qc 4	10,0	16,3	6,41	2,54	8,11	7,5	S tårn, L	VL. fra 1922/23 last 12,5 t. 1939 til DSB QF 3964-65 - - - udr. 1959 hvr. 1957.
RGB Q 11-16	1911	"	Qc	10,0	16,3	6,41	2,54	7,70	6,8	H, L	VL. fra c. 1940 last 12,5 t. 1956 til FFJ Q 333-336 og 341-42 (blandet omr.), udr. 1969.
RGGJ Q 17-21	1916	"	Qc	10,0	16,3	6,41	2,54	7,70	6,8	H, L	VL. fra 1922/23 last 12,5 t. 1939 til DSB QD 18393-97, - - - - - udr. 1951-60.
RGB P 101-102	1911	"	åben, middelhøj	12,5	16,3	6,4	2,5	7,75	6,4	S tårn	1939 til DSB Pc 6668-74 - - - - - udr. 1952-60
RGB P 111-115	1911	"	Pc	12,5	16,3	6,4	2,5	7,75	5,8	H	
RGB P 201	1911	"	lav grusvogn med sider til at slå ned.	12,5	16,0	6,4	2,5	7,75	6,2	S tårn	c. 1920 fået højere sider (løse sættefjæle) - - - - - udr. 1956.
RGGJ P 211-213	1911	"	(T) 4	12,5	16,0	6,4	2,5	7,75	5,5	H	
RGGJ P 301-305	1918	"	åben, middelhøj	12,5	18,1	7,66	2,37	4,20	6,8	S tårn	{ 301-302 1939 til DSB Ph 7596-87 - - - - - udr. 1962 303-305 1924 til MTJ Pa 101-03, 1942 til L.J. Pb 629-31 - - - - - udr. 1963-69
RGB P 311-313	1911	"	PH	12,5	17,9	7,50	2,39	4,20	5,8	H	311-18 1938-39 til DSB Ph 7588 + 7614-20 (blandet omr.) - - - - - udr. 1958-61 319 ej til andre baner! - - - - - udr. 1956 320 1937 til ØSJS Pb 290, 1940 til DSB Pf 17526 - - - - - udr. 1961
RGGJ P 314-320	1916	"	PH	12,5	18,1	7,65	2,36	4,20	6,1	H	321-30 og 333 1938 til DSB Ph 7598-7608, 1944 til Pf 17543-52 - - - - - udr. 1955-64 331 ej til andre baner! - - - - - udr. 1956 332 1937 til ØSJS Pb 291, 1940 til DSB Pf 17527 - - - - - udr. 1963 334-338 1938 til DSB Ph 7609-13 - - - - - udr. 1958-65 339-343 1923 til MTJ Pb 141-145, 1942 til L.J. Pb 632-636 - - - - - udr. 1957-69 344-348 1923 til GDS Pf-230-234 - - - - - udr. 1956
RGGJ P 334-348	1918	"	PH	12,5	18,1	7,65	2,36	4,20	6,1	H	
RGGJ P 31-36	1919 Hørk.		åben, høj jernvogn	15 t	44,9	5,29	2,81	3,50	7,4	-	1956 til FFJ Pu 1311-1317 - - - - - oph. 1968-69
RGGJ P 37	1919 Hørk.		åben, høj jernvogn	15 t	44,9	5,29	2,81	3,50	8,6	S lavt hus	

GODSVOGNE





litrederes B 2, og den måtte, på grund af sin skrøbelighed, kun benyttes i motortog (foto i SP 4/77, side 282).

1942/43 fik også M 2 gasgenerator, da benzinen nu var sluppet helt op, og damplokomotiverne havde mere end nok at gøre med svære godstransporter, bl.a. for tyskerne, der hentede stenmaterialer i Gjerrild til flyvepladsbyggeri i Karup og Tirstrup.

Trægassen var nok anvendelig som motorbrændstof, men motorydelsen gik noget ned, og da anlægget vejede en del, kom det til at knibe for motorvognene at medslæbe deres bivogne, og i hvert fald kunne de ofte ikke holde køretiderne. Gasgeneratorerne krævede en mængde ekstraarbejde med fyring og rensning af diverse riste, beholdere og filtre - og så var brændet oven i købet meget dyrere end benzin pr. præsteret togkilometer! Man så derfor med stor forventning hen til den dag, da krigen var forbi og benzin atter kunne skaffes. Der gik dog over et år efter krigen, inden benzintildelingerne blev tilstrækkelige til togdriften, og først i driftsåret 1946/47 kunne man få så store tildelinger af den stadig rationerede vædske, at man kunne begynde at afmontere generatorerne og atter køre på benzin.

Nu var dieselmotorerne imidlertid blevet udviklet betydeligt siden forsøgene med M 2 i 1930, og i 1947/48 udskiftedes M 3s næsten 20 år gamle, 100 HK benzinmotor med en 160 HK Frichs dieselmotor af den type, der blev anvendt i de dengang splinternye Scandia-skinnebuser, så M 3 blev betydeligt kvikkere, end den nogensinde før havde været! M 2 kørte stadig videre på sin noget nyere benzinmotor, men da erfaringerne med M 3 var gode, fik også M 2 en ny skinnebusmotor i 1950.

Forinden havde man dog set sig om efter yderligere motorvogne, idet man enten ville købe en god, brugt vogn eller lade en af sine personvogne ombygge á la Triangelvogn. Der var på dette tids-

Foto: Øverst ex RGGJ B 1 i Balle (hol), Midt: RGGJ C 2 (JS/DMJK) Nederst RGGJ C 3 og M 2 (OWL).

punkt ingen tålelige Triangelvogne til salg, og man arbejdede da med flere forskellige projekter til ombygning af egne personvogne, bl.a. også til en motorvogn med fører-rum i begge ender.

Da man imidlertid var vant til at klare sig med enkeltrettede vogne, endte det med, at man besluttede sig for den billigste og gammelkendte løsning: at lade en personvogn (C 1) ombygge hos Scandia til "Triangelvognen" M 4, der udstyredes med skinnebusmotor ligesom M 3 og i øvrigt blev kraftigt moderniseret med polstrede sæder og toilet, lukket bagperon og store, delte vinduer samt nyt og kraftigere fjederophæng.

M 4 blev et halvt fag længere end ME-vognen M 3 og rummede 36 siddepladser. Den fik tagkøle-re, men lignede i øvrigt meget en traditionel Triangelvogn, og selv om den byggedes af Scandia, benyttedes diverse typiske Triangelkomponenter, men vi må også huske, at Triangel og Scandia i forvejen var smeltet sammen, så det nu var Scandia, der byggede Triangels produkter. Vognen bar ikke Triangel-navnet, men traditionerne sås tydeligt, og pudsigt nok havde denne vogn både et Triangel- og et Scandia-byggenummer, formentlig henhørende til hhv. drivaggregatet og karosseri-ombygningen.

M 4 leveredes 1949, og da M 2 året efter forsynedes med den 160 HK skinnebusmotor, havde man nu 3 lige kraftige Triangelvogne, der var frit ombyttelige. Man ville dog gerne kunne forbedre køreplanen yderligere og desuden have en motorvogns-reserve, så den megen ekstrakørsel med damp i tilfælde af motoreftersyn og -nedbrud kunne undgås. Man så sig derfor igen om efter endnu en motorvogn, og det viste sig nu, at Horsens-banerne kunne undvære HBS M 2, hvis motor var opslidt, og vognen leveredes i 1952 til RGGJ uden motor. Man lod Scandia istandsætte og modernisere vognen og lægge en ny Frichs skinnebusmotor i den, så man nu havde 4 motorvogne: M 2-5 med samme motortype, en udmærket standardisering efter at man i tidens løb havde haft 5 forskellige motortyper at holde reservedele til.

Man opnåede ganske vist ikke den pludselige, markante komfortforbedring, der kendes fra de man-

ge privatbaner, der hurtigt anskaffede så mange nye skinnebusser, at de kunne overtage næsten hele persontrafikken på én gang. De mere eller mindre bedagede Triangelvogne fik aldrig så behagelig en gang i sporet som skinnebusserne, men til gengæld fik man en billig modernisering, og de forbedrede Triangelvogne kunne næsten holde tid med skinnebusserne så køreplanerne kunne få forkortede køretider og man kunne blive de mange blandet-tog kvit.

Efter at et par af personvognene var blevet moderniseret, idet de havde fået polstrede sæder og toilet, var det en sjældenhed, at man blev præsenteret for de gamle, hårde træbænke, så publikum kunne ikke med nogen større ret klage over andet, end at motorvognene var rigeligt larmende, men det gjaldt også de dengang så moderne skinnebusser, og med hensyn til larm var dieselmotorerne med deres "hårde" gang faktisk værre end benzinmotorerne, så først med den betydeligt bedre isolering, vi kender fra f. eks. Y-togene er man kommet denne ulempe til livs.

Den 1. juli 1956 måtte RGGJ, trods moderniseringerne, indstille driften, og det lykkedes at få afsat 3 af motorvognene til fortsat drift, mens M 3 solgtes til OHJ som reservedelslager for Holbækbanernes tilbageværende Triangelvogne, ligesom den jo havde en reservemotor for skinnebusserne.

M 2 gik til Lollandsbanen som LJ M 5. Der anvendtes den en år-række til rangering, bl.a. i Saks-købing, indtil den brød endeligt sammen og udrangeredes i 1969 efter næsten 40 års drift.

M 4 gik til NFJ, hvor den litreredes MG 7. Den kun 8 år gamle motorvogn holdt nemt NFJ ud, og den videresolgtes i 1966 til ØSJS. Her anvendtes den af baneafdelingen, men den fik et alvorligt nedbrud efter at man lige havde opmalet den udvendig, men endnu ikke havde nået at påmale dens nye nummer: ØSJS M 1 (M1"), og den udrangeredes i 1969 og ophuggedes året efter, kun 20 år gammel som motorvogn.

M 5 solgtes til Langelandsbanen. Iflg. Ib V. Andersens bog om LB købte banen egentlig kun vognen, fordi den havde en motor, der kunne bruges som reserve for LBS skinnebus SM 1, hvis motorblok

havde talrige revner, så motoren ikke mere var pålidelig. Da hele vognen kunne fås for ikke ret meget mere end motorens pris, købte LB hele vognen, der da også kunne tjene som reservedelslager for LBS egne Triangelvogne. På Langeland byttede man så motorerne om, så M 5 fik SM 1s tvivlsomme motor i stedet. Det viste sig dog, at motoren ikke var dårligere end at M 5 (der beholdt sine RGGJ-initialer) indtil 1962 kunne anvendes til rangering på Rudkøbing station og havn samt til fremførelse af mindre godstog, hvor driftssikkerheden ikke var slet så vigtig, som når det gjaldt person-togene.

Langelandsbanen indstillede driften i 1962 og M 5 solgtes til Odense Produktforretning, 34 år gammel, og den ophuggedes året efter, da der ikke viste sig nogen køber til den.

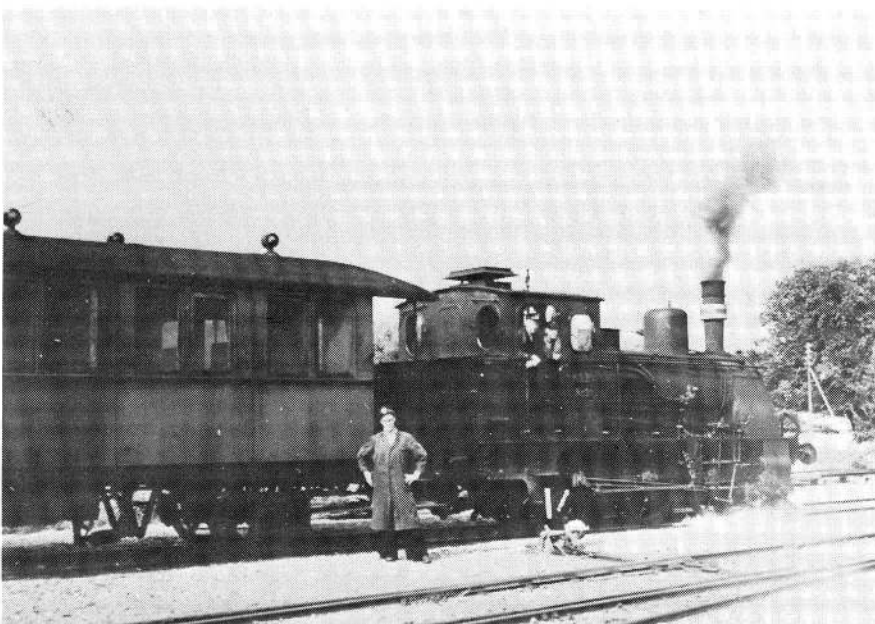
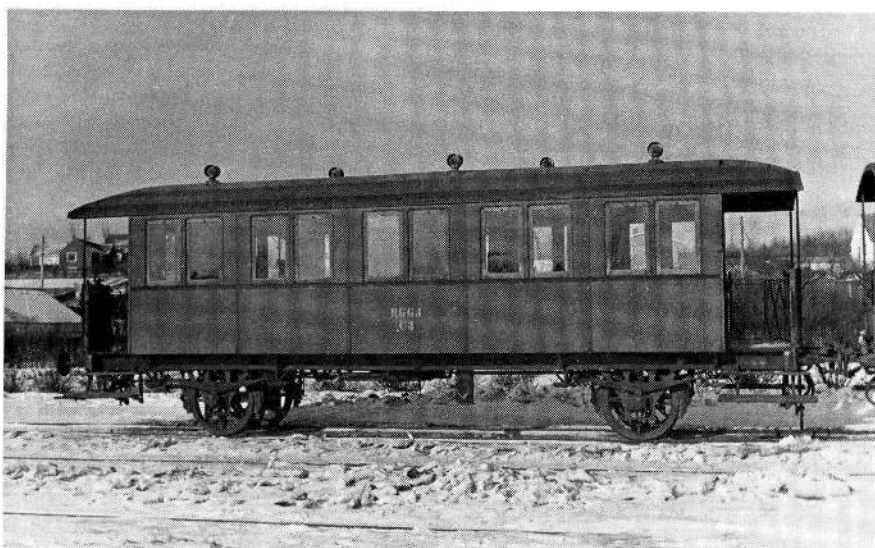
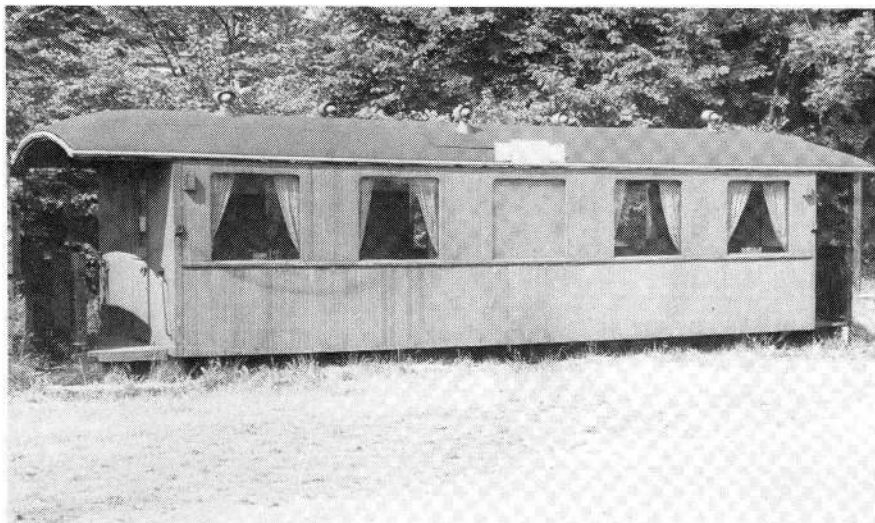
VOGNMATERIELLET

Til åbningen af Gjerrildbanen havde man anskaffet følgende vognmateriel:

- 5 personvogne (C 1-5)
- 2 post- og rejsegodsvogne (E1-2)
- 3 lukkede bænkevogne (G 1-3)
- 10 lukkede gods- og kvægvogne (Q 1-4 og 11-16)
- 14 åbne godsvogne i 3 typer (P 101-102 og 111-115, P 201 og 211-213, P 311-313).

PERSONVOGNE

Det var i 1911 slet ikke så let at vælge den rette personvognstype, for der var efterhånden en mængde typer at vælge imellem, og der rådede en vis stilforvirring med hensyn til personvognenes design. Oprindeligt var det så let, for en personvogn - det var simpelthen en kupevogn med talrige tværskillerum og en dør i hver side i hver kupe. Først da Bandholmbanen åbnede i 1869 introduceredes gennemgangsvognene efter det "amerikanske" system i Danmark, og man fremturede hermed på Lolland-Falster et stykke ind i 1870erne. Også de Rowanske dampsporveje GDS og RHJ anskaffede gennemgangsvogne, men ellers dominerede kupevognene med de talrige sidedøre både på statsbanerne og privatbanerne helt til slutningen af 1890erne. DSB be-



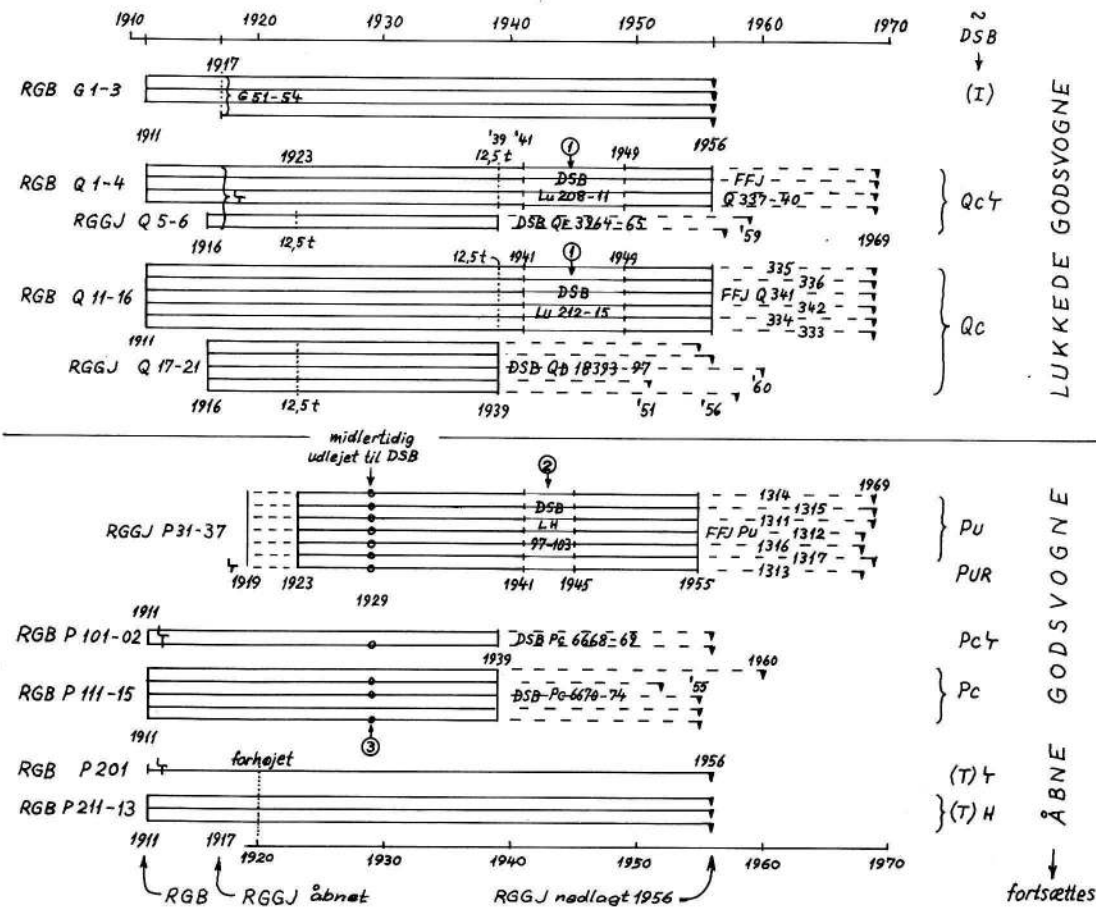
gyndte meget forsigtigt med 3 gennemgangsvogne i 1894, 2 stk. i 1896 og 1 i 1897, og først nogle år ind i 1900-tallet kom der gang i anskaffelserne af gennemgangsvogne hos DSB, mens kupevognsanskaffelserne nedtrappedes, men først helt afsluttedes i 1914.

I 1897 åbnedes 7 privatbaner, og heraf startede kun de to med kupevogne (FFJ og VVJ), mens 5 anskaffede gennemgangsvogne (HFJ KHB, KB, RNB og SNB), og herefter anskaffede kun baner, der fra tidligere havde en kupevognsbestand, enkelte supplerende kupevogne, mens man ellers hovedsagelig anskaffede tidens mode-type: gennemgangsvognen med åbne endeperroner og tagrytter, pladeklædning og tvilling-vinduer - den type som f.eks. Hammelbanen, Svendborg-Nyborg banen, Odsherredsbanen og Bornholms Jernbaner startede med - altså en type, der hurtigt bredte sig over det ganske land.

Enkelte særligt sparsommelige baneselskaber renoncerede på tagrytterne: KB og PNB f.eks., men de smalle tvilling-vinduer og tagrytterne dominerede ellers helt anskaffelserne i århundredets første år. Fra 1906 begyndte der imidlertid at fremkomme nye vinduesmønstre: smalle trilling-vinduer afvekslende med store, faste ruder (KSB, HHB m.fl.) og tagrytter sås sjældent på en nybygget vogn efter 1910. Dette år leverede Scandia til HHJ en vogn med store enkeltvinduer og højt buet tag (C 28), og snart blev alle nyleverede vogne af lignende type.

I året 1911 åbnede ikke mindre end 5 nye privatbaner i Danmark: Kolding Sydbaner, Langelandsbanen, Nordvest-fyenske Jernbane, Gjerrildbanen og Ringkøbing-Nørre Omme Jernbane, og dette år introduceredes den nye privatbanepersonvogn, som jeg vil kalde OMB-typen, der helt kom til at dominere personvognsanskaffelserne i de følgende år og så længe, der endnu åbnedes nye privatbaner her i landet: Vognen var teaktræsbeklædt og havde åbne endeperroner og "store" vinduer (ikke tvilling- eller trillingvinduer). Den

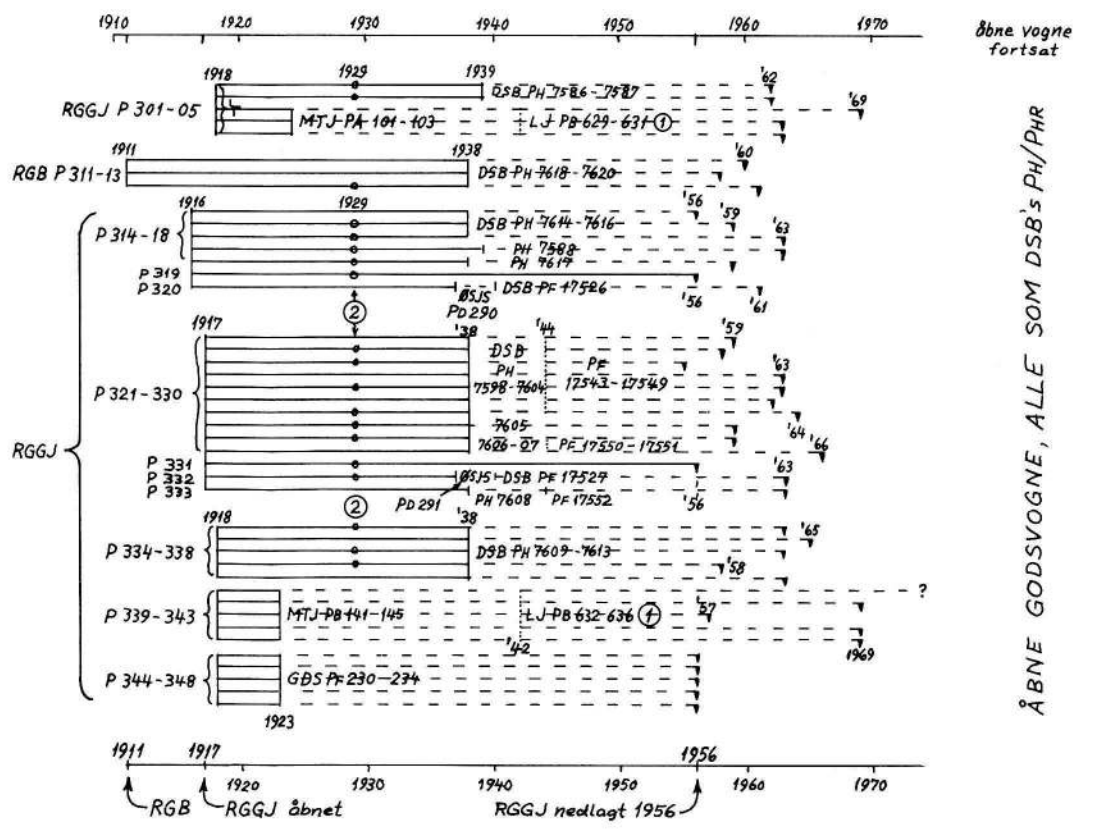
Foto: Øverst RGGJ C 2s vognkasse (JBP), Midt: RGGJ C 3 (JS/DMJK) Nederst: RGGJ loko 1 og C 4 (Danker)



RGB/RGGJ
GODSVOGNE I

- ① Q 1-4 og 13-16 var i 1941-49 udlejet til DSB og beskiltet DSB LU 208-215.
- ② P 31-37 var udlejet til DSB i 1941-1945 hvor de var beskiltet DSB LH 97-103
- ③ De med o mærkede vogne var i 1929 udlejet midlertidigt til DSB og beskiltet DSB LH og egne nr.

Oplysninger om byggeår, ejerskifter, omnummeringer og udarrangeringer er meddelt af "Dansk Jernbanearkiv", postbox 36, 4990 Saxkøbing.

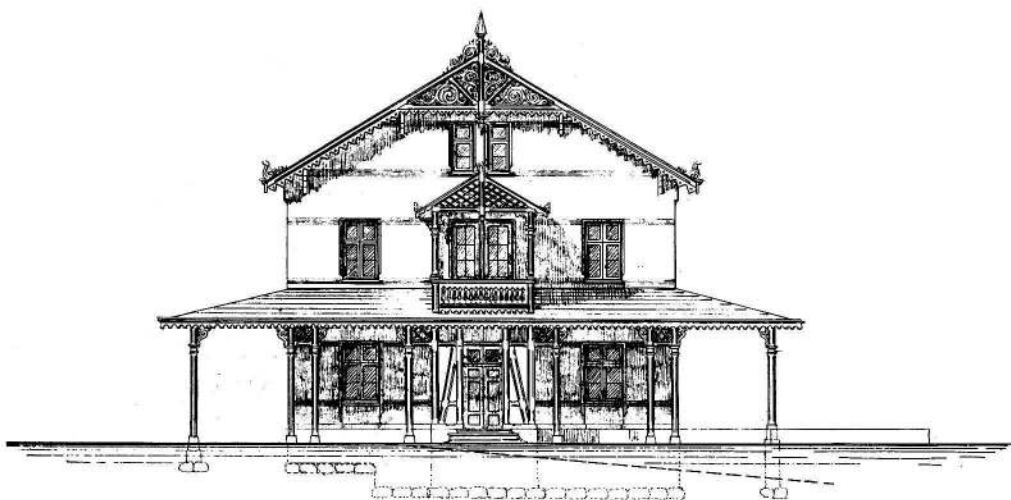


RGB/RGGJ
GODSVOGNE II

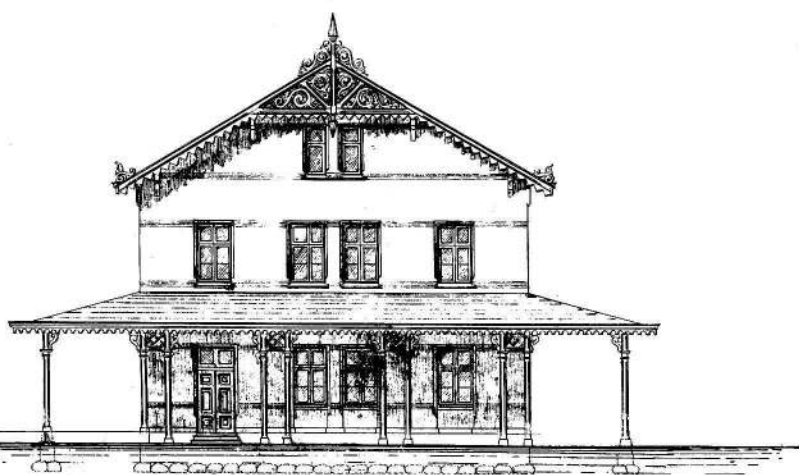
- ① LJ PB 629 → PH 281
" " 632 " " 284
" " 633 " " 285
" " 635 " " 286
" " 636 " " 287
De øvrige overlevende blev aldrig malet om
- ② De med o mærkede vogne var i 1929 udlejet midlertidigt til DSB og beskiltet DSB LH og egne nr.

Oplysninger om byggeår, ejerskifter, omnummeringer og udarrangeringer meddelt af "Dansk Jernbanearkiv", postbox 36, 4990 Saxkøbing.

Gaulemoå Syd.

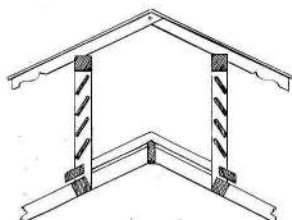


Gaulemoå Nord.

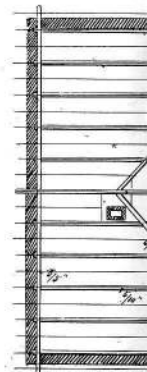
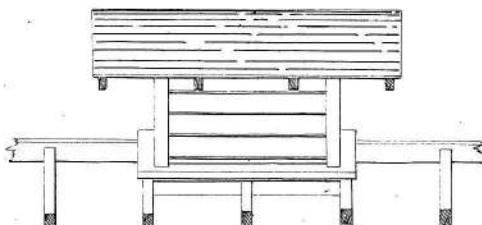


DEN NORDSJÆLLANDSKE JERNBANE.

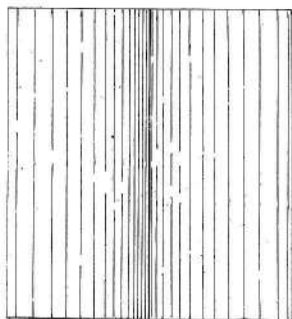
Snit e f



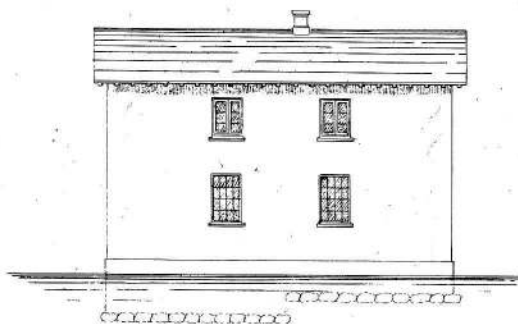
Detaille af Ventilation.



Plan.

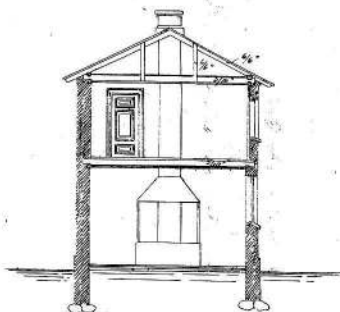


Gavlmod Syd.

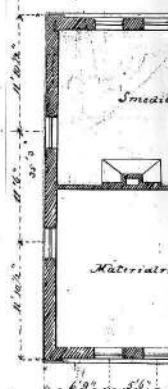
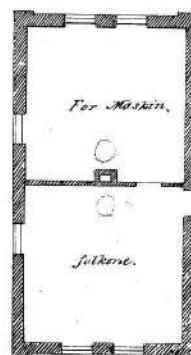


TEGNING ER I MÅLFORHOLD
ca. 1:240.
(Affotografering af tegning
opbevaret i RIGSARKIVET)

Snit g h.



Plan af 1^{de} Etage.



*Byggetekning i Jernfelt til Lørdags
ministerialt Skrivelse af 26. Aug. 1862.*

Notas



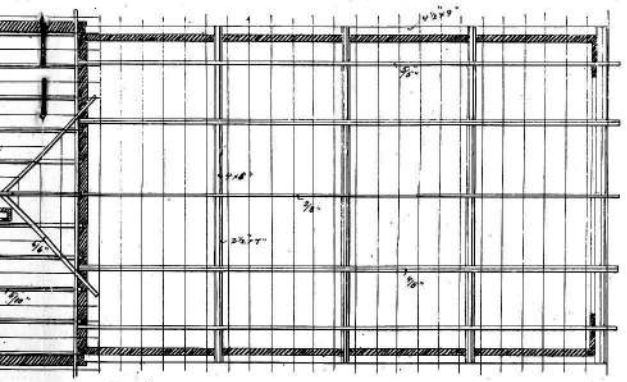
Apri 1862





KLAMPENBORG STATION.

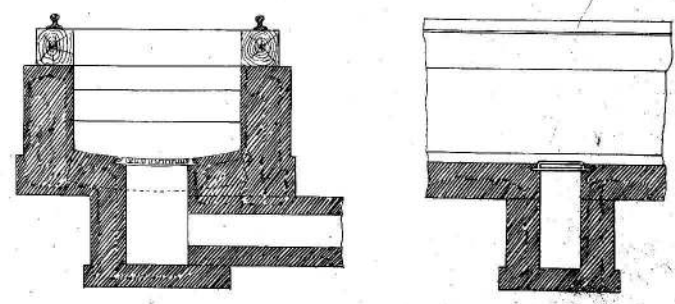
Tag-Bjælkelaget



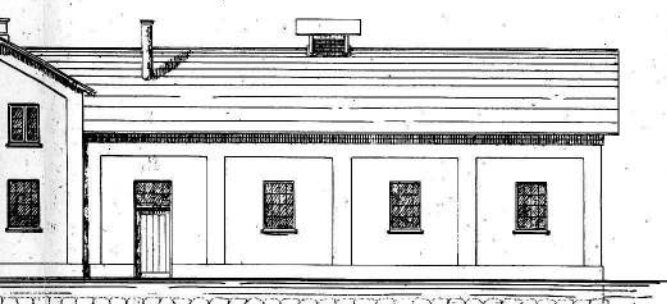
Detaille af Fyrgrav.

Snit a-b.

En Deel af Lørgemittlet

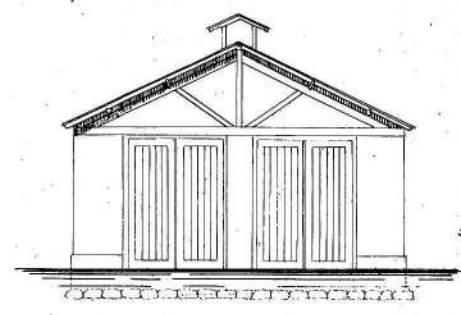


Facade med Banen,

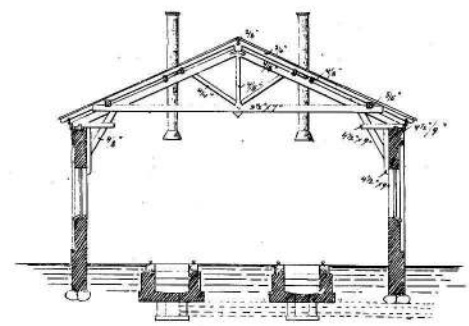


fast Brænd (sandbl. Ler)

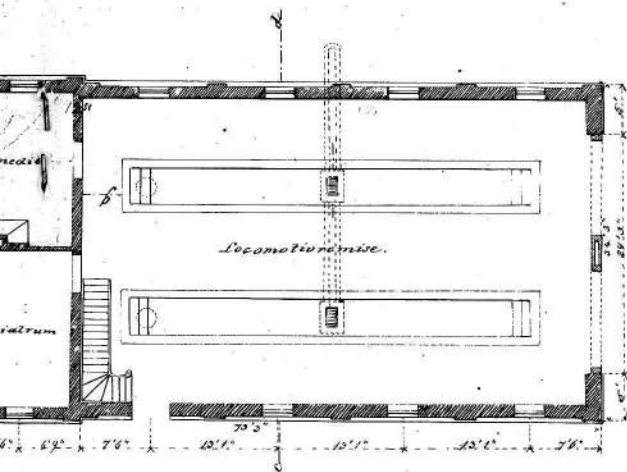
Facade mod Nord.



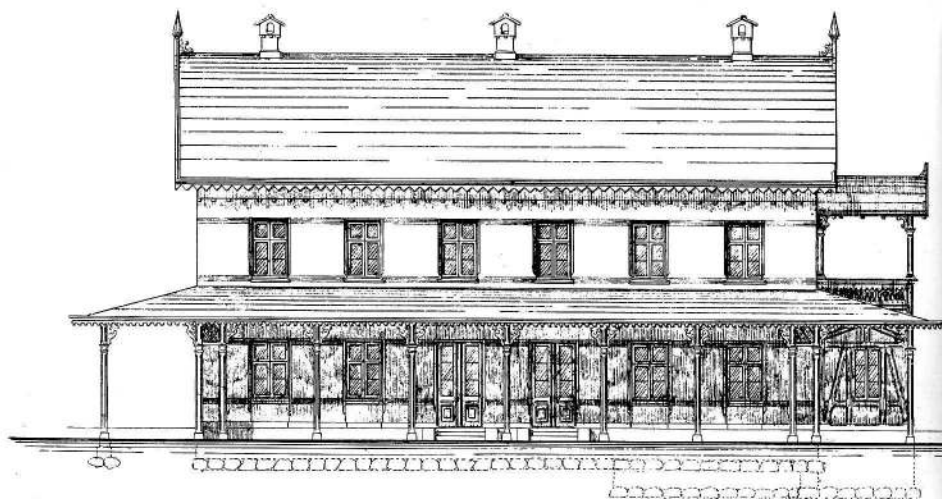
Snit c.d.



Locomotivremise.



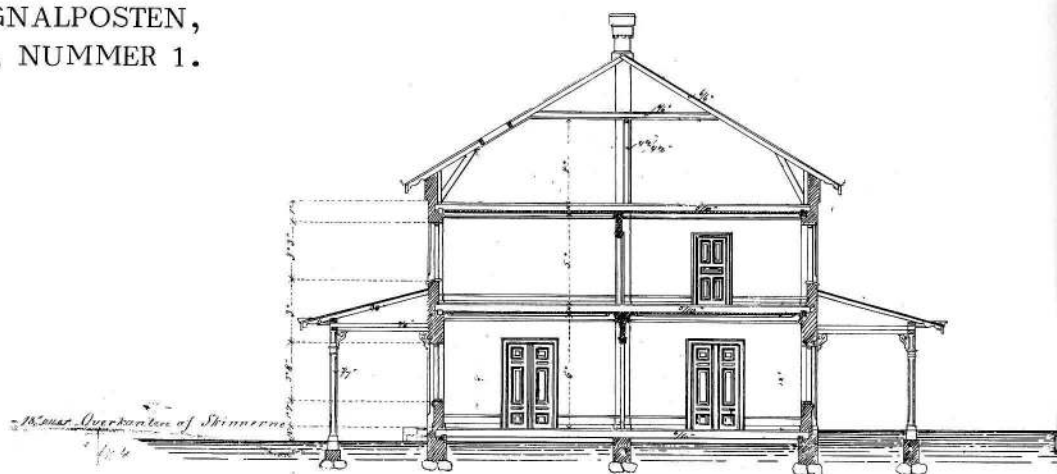
Facade mod Veien.



TEGNING ER I MÅLFORHOLD
 ca. 1:240.
 (Affotografering af tegning
 opbevaret i RIGSARKIVET).

BILAG TIL SIGNALPOSTEN,
 14. ÅRGANG, NUMMER 1.

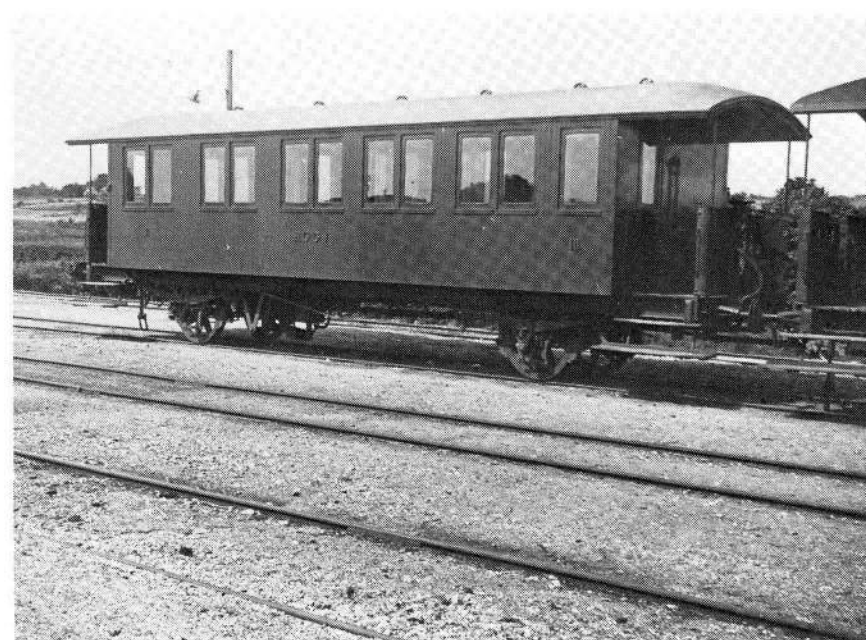
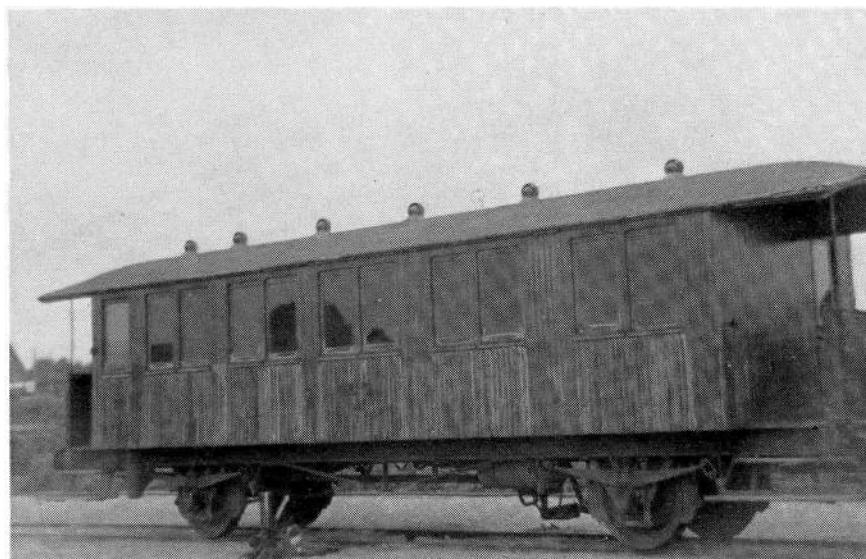
Snit a-b.



*Apprøvet i Gænsfelt til Landmønstret
 ministeriets Kjøbmandsk. af 26 Aug 1877.*
D. 27/10/77



Seni 1886.



havde typisk ret højt hvælvet tag med nedbuede ender og uden tagrytter, men derimod med et antal "Torpedo"-ventiler i taget.

Endnu i 1911 var de nye baner dog langt fra at være enige om, hvilke typer, de skulle starte med. Kun KS og OMB tog skridtet fuldtud og anskaffede store "teaktræsvogne" med toilet. RNOJs vogne var nok teakklædte, men havde ikke toilet, og LB holdt sig til de pladeklædte vogne. Gjerrildbanen var endnu mere konservativ og fastholdt tvillingvinduesystemet - oven i købet også ved den supplerende anskaffelse af endnu en vogn (A 1) ved forlængelsen Gjerrild-Grenå i 1917 - og også denne vogn var pladeklædt fra fødslen. Det skal dog her bemærkes, at NFJ slog alle rekorder i henseende til konservatisme, idet banen - også i 1911 - anskaffede 2 i det ydre rigtigt go'e gammeldaws kupevogne, A 6-7 med talrige sidedøre og smalle vinduer, forneden indbuede sider og løbebrætter til udvendig billettering! Vognene havde dog indvendig sidegang - men ikke mellem II og III klasse, og der var ikke overgangsmuligheder til de tilstødende vogne, ud over de udvendige løbebrætter.

Gjerrildbanens vogne havde dog ikke tagrytter, selv om enkelte baner også fastholdt denne detalje endnu nogle år, senest VLTJ, der endnu i 1917 anskaffede 2 tagryttervogne - de sidst anskaffede ved privatbanerne (foto i SP 4/77, side 283).

Tilsyneladende kendes Gjerrildtypen også fra f.eks. AHTJ, men her var den fremkommet ved udskiftning af tagrytter-taget og var således et ombygningsprodukt, mens GDSs 2 vogne fra 1913, senest litereret C 35-36, var helt i Gjerrild-stilen, dog kortere og med ekstra store endeperroner.

Gjerrildbanen anskaffede fra starten 5 i det ydre helt ens personvogne, C 1-5 fra Scandia. Det var midtergangsvogne med 5 fag bænke á 10 siddepladser. De havde IKKE toilet. Hver fag var ca. 1,65 meter langt, d.v.s. en mellemting mellem standarden for II klasse (1,8 m) og III klasse (1,5 m).

Foto: Øverst RGGJ C 5 (JS/DMJK)
Midt: RGGJ A 1 (SPL) og nederst
RGGJ A 1 fra sidegangs-siden (JS/DMJK).

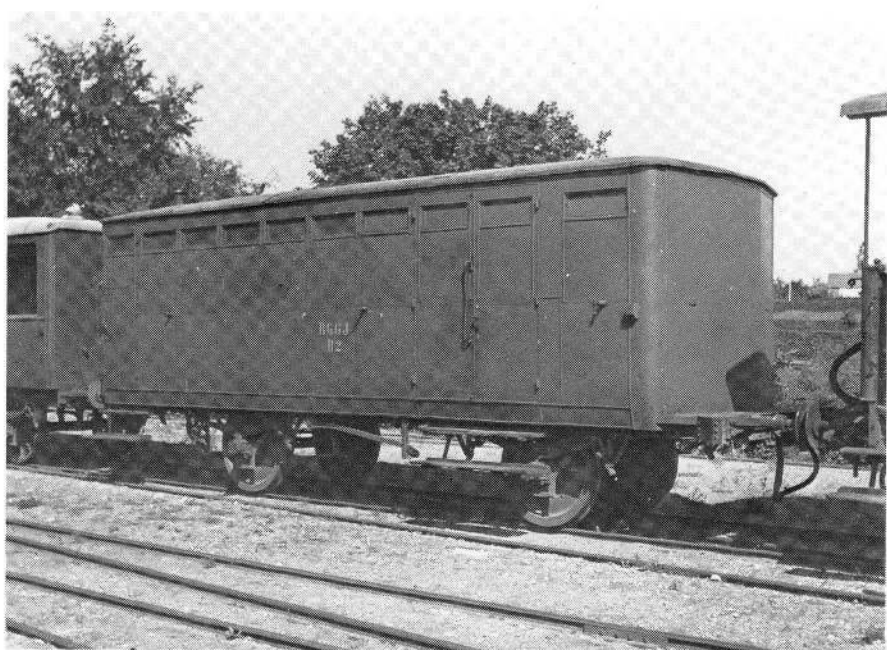
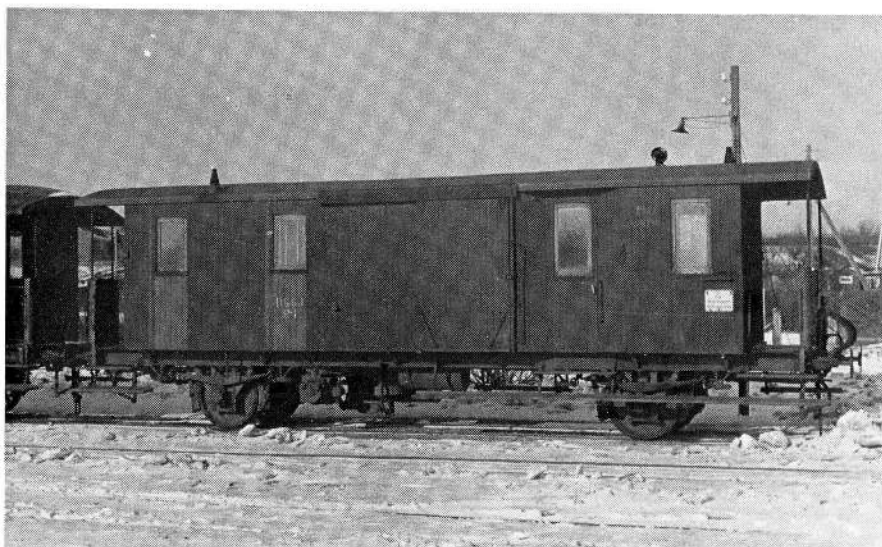
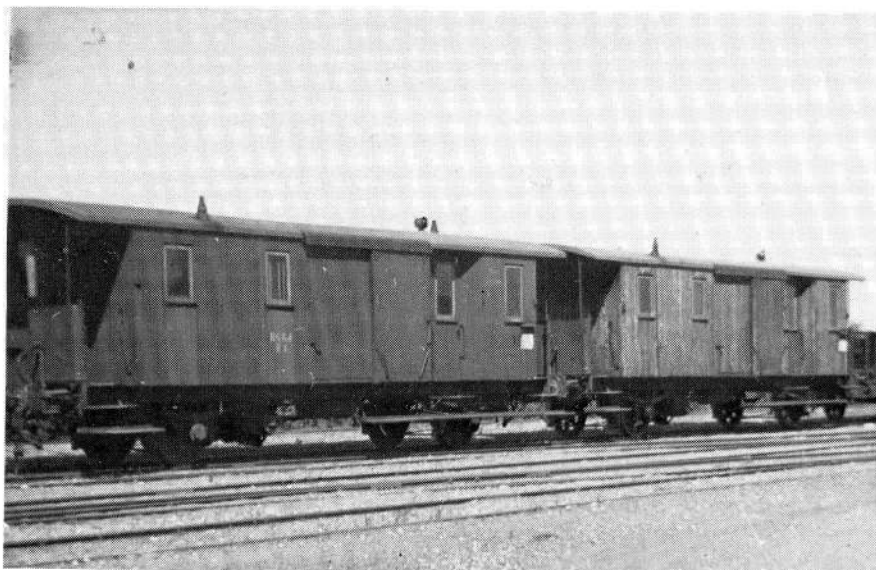
Indvendig var vognene ikke ens, idet C 1-2 havde en 2-fags afdeling indrettet med polstrede sæder og selv om der også her var 10 pladser pr. fag, udnævntes denne afdeling til II kl., mens resten af vognen havde simple træbænke uden formildende omstændigheder og regnedes for III kl. Det kunne se ud til, at man først lige ville se, om der var basis for at anskaffe "rigtige" II-III kl.-vogne, når der formentlig senere blev brug for at udvide vognparken.

Det mente man åbenbart nogle år senere, at der var, idet man ved forlængelsen af banen fra Gjerrild til Grenå anskaffede sidegangsvognen A 1, der rummede 2 II kl. kupeer á 1,8 m, 3 III kl. kupeer á 1,5 m samt et toilet. Der var i hele vognens længde en rigtig skillevæg med skydedøre ind til de enkelte kupeer - også på III kl., hvor der i øvrigt stadig kun var de nøgne træbænke. På II kl. var der derimod armlæn og øreklapper i begge ender af de polstrede sofaer og dertil ét stk. løse pølle pr. sofa, man levede nok endnu i Frode Fredegods dage på Djursland dengang!

På II kl. var bagagenettens bærekraft stadig udstyret med diverse ekstra snirkler og støbejernsblomster og væggene forsynet med tapet - ikke bare malede brædder som på III kl., og loftet havde en tynd beklædning af brædder under dæksprøjlerne, mens disse lå frit fremme til beskuelse på III kl., hvor kun et lag 1" brædder, beklædt udvendig med malet lærred, adskilte kupeen fra vejrligets rasen over passagerernes hoveder. Fyringsøkonomien har ikke været den bedste!

Alle vognene var fra starten udstyret med vacuumbremser + skruebremse på platformen, lænkeaksler og ekvibreret bremsetøj. C 1-5 havde fra starten petroleumslamper, mens A 1 var født med elektrisk lys, og C 1-5 fik i 1917 udskiftet petroleumslamperne med elektriske lamper, der fik strømmen fra en af de to post- og rejsegodsvogne, der samtidig udstyredes med elektrisk dynamoanlæg og akkumulator til togbelys-

Foto: Øverst RGGJ E 1 og 2 (PT), Midt RGGJ E 1 (JS/DMJK), og nederst RGGJ B 2 (bedre end det i SP 13/4 bragte) (OWL).



ning, hvilket forøgede deres vægt med ikke mindre end 700 kg. pr. vogn!

Alle personvognene var som nævnt pladeklædte fra fabrikken, og de havde almindelige gitterperronlåger - også ud mod overgangsbroerne. Over hvert bænkefag var der anbragt en "Torpedo"-ventil i det efter en cirkelbue hvælvede tag.

Anvendelsen af den dyre II kl. blev hurtigt ringere, og i driftsberetningen fra 1928 ser jeg, at der i hele driftsåret 1927/28 kun har været solgt 48 billetter til II. kl., mens der solgtes 85.030 rejsehjemler til III kl., så der må have været noget halvtomt i A 1s dyre ende, hvis klassegrænserne stadig blev respekteret. En gang i løbet af 1930'erne afskaffedes II kl, og det hele betegnedes derefter som "fællesklasse".

Da man i 1924 anskaffede den første motorvogn M 1, bestilte man samtidig hos Scandia en lille, let bivogn B 1 hertil, se tegning og foto i SP 4/77 ved side 256 hhv. 281. Vognen vejede kun 6,8 t, og den havde oprindelig - og helt til M 1s død i 1942 - kun centralpuffer/kobling og kunne derfor kun tilkobles M 1, også i en periode, hvor banen tillige havde den noget kraftigere motorvogn M 2. Når M 1 var på værksted måtte B 1 altså "holde ferie", selv om man havde M 2 som afløser. Først i 1942 ændredes B 1s kobletøj til det normale, samtidig med, at M 1s kadaver, B 2, fik normalt kobletøj, så begge disse skrøbelige æsker nu kunne hænges efter M 2 og M 3.

B 1 havde 24 faste siddepladser i den egentlige passagerafdeling + 4 klapsæder i indgangsperronen. I den modsatte ende af vognen fandtes et lidt ubestemmeligt rum, der ifølge DSBs fortegnelse "Benyttedes til Postens Befordring i enkelte Tog". Rummet var ikke noget egentligt postrum, det var ikke udstyret med sorteringsreoler, postkasser etc., men det kunne benyttes til såvel post som rejsegods, og det rummede reserve-siddepladser til 8 personer. På gavlvæggen i dette altmuligtrum fandtes et håndhjul til betjening af en almindelig skruebremse med vinkeldrev, altså ikke den simple kædebremse, som kendes fra Triangel's første motorbivogne. B 1 havde desuden trykluftbremse, men det

står mig ikke ganske klart, hvordan vognen oprindelig opvarmedes. På originaltegningen er vist radiatorer op ad ydervæggene mellem sæderne, og på gavlbilledet er antydnet en "varmekobling", beregnet til sammenkobling med motorvognens udblæsningssystem. DSBs fortegnelse anfører imidlertid under opvarmning "Kk", d.v.s. kakkelovn, hvilket ikke er vist på tegningen. Måske er dette en trykfejl, og det stemmer i hvert fald dårligt med det angivne antal siddepladser, hvis kakkelovnen(e) skulle optage flere siddepladser. Fotos fra 1947 viser en kakkelovnsopvarmet vogn, idet der nu ses 2 ret drabelige skorstenene gå op gennem taget - en i hver vognende helt ude i de to hjørner i skruebremsesiden. Men nu var vognen også henvist til at køre som bivogn til nyere Triangelvogne, der ikke benyttede opvarmning ved udblæsningsgassen, men krævede, at bivognene havde eget varmeanlæg.

Banen havde i de senere år endnu en motorbivogn B 2, men det var som tidligere nævnt den ombyggede M 1 uden motor, der kørte som stykgods- og reservepakvogn med blandede vinduer, det var IKKE en personvogn.

Mens M 1 aldrig medførte andre bivogne end B 1, var M 2 fra 1931 mere robust, og hertil indrettedes de to post- og rejsegodsvogne E 1-2 som bivogne. Derimod benyttedes de oprindelige personvogne kun undtagelsesvis som bivogne til M 2 og til den i 1938 anskaffede M 3, da de indtil krigen hverken havde trykluftudstyr eller egenvarme. Først i 1943 ombyggedes C 2, der stod foran en større reparation, til motorbivogn i normal størrelse. Man gik grundigt til værks med C 2, idet vognen fik helt nye vinduer: store spejlglasruder, og pladeklædningen erstattedes med teaktræsbeklædning. I det midterste fag indrettedes et toilet i 4-mands-siden, så vognen nu havde 2 afdelinger med ialt 46 pladser, og sæderne udskiftedes med fjederhynder med læderbe-træk. Vognen fik trykluftbremse, men beholdt vacuumbremsen, så den stadig kunne anvendes i damp-togene. Den fik desuden koksfyret varmtvandsanlæg, rullelejer og elektrisk lysdynamoanlæg til vognens egen belysning.

I 1949 udgik personvognen C 1, idet den hos Scandia blev ombyg-

get til "Triangel"-vognen M 4. Ombygningen var så radikal, at man ikke bagefter kunne genkende vognens oprindelige mål, bl.a. flyttedes begge aksler i forhold til rammen, akselafstanden gjordes lidt mindre, rammen lidt længere og der kom nye rullelejer og fjederophæng. Vognkassen fik nye, store vinduer af den dengang moderne, delte type, der var meget tilbøjelige til at rasle og ofte gik skævt og satte sig fast, når man ville skyde dem ned. Udvendig fik vognen ferniseret teaktræsbeklædning og kom i det hele taget til at ligne en af de nyere Triangelvogne - også i mange detaljer, jvf. omtalen under motormateriellet.

Omtrent samtidig tog man fat på C 5, der ombyggedes endnu mere radikalt end C 2, idet den i den ene ende fik indrettet en post- og rejsegodsafdeling med dobbelte fløjddøre i begge sider og en stump sidegang forbi postrummet og hen til den stærkt reducerede passagerafdeling, der nu kun rummede 20 rejsende. Samtidig fik vognen lukkede endeperroner og udvendig teakbeklædning. Vacuum-udstyret fjernedes og vognen fik trykluftbremse, koksfyre og el-dynamo samt rullelejer, og den fik i postrummet og passagerafdelingen store spejlglasruder. Det bemærkes, at vognsiderne ikke ved endeperronerne var forkrøbet indad som vi kender det fra f. eks. Triangelvognene, men derimod skråt afskåret á la Kieler-vogn, så vognen havde et specielt "strømliniet" udseende, der dog forstyrredes noget af, at man ikke havde skåret tagets hjørner af langs perronvæggene, men ladet dem stritte lidt umotiveret ud i luften, som vi også kender det fra TFJ C 9 - i modsætning til de "glathbarerede" Kieler-vogne.

Endelig fik C 3 i 1952/53 en lettere modernisering, der dog ikke var meget synlig udefra. Den beholdt nemlig pladeklædningen og tvillingvinduerne, men den fik indbygget et toilet i midten på samme måde som C 2, ligesom den fik rullelejer og trykluftudstyr, men hverken koksfyre eller dynamoanlæg. Både vacuumbremse og -ledning fjernedes.

Det var hermed lykkedes at gøre alle 5 C-vogne forskellige, idet ene af alle C 4 forblev uændret. Den var, sammen med A 1, lige til det sidste en udpræget

Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa jernbane

Køreplan gyldig fra 3.—30. Juni 1956

Ryomgaard—Grenaa V.							Hverdage.	Grenaa V.—Ryomgaard.					
	750 736	1030 912	1340 —	1734 1725	1940 1933	— 2319	af. Randers an. — Aarhus H. —	948 955	1306 1104	1547 1553	1832 1855	2145 2155	— —
km	3 P	5 P	7 P	9 P	11 ■ P	15 ■ P	← Tog nr. →	2 P	4 P	6 P	8 P	10 P	14 ■ P
0	900	1205	1440	1840	2055	025	af. Ryomgaard . . an.	840	955	1415	1730	2010	020
5	x	x	x	x	x	x	↑ Kærende ↑	x	x	x	x	x	x
7	911	1215	1450	1850	2106	034	Nimtofte	827	942	1400	1718	2000	010
12	919	1223	1458	1858	2115	042	Ramten	819	935	1350	1710	1952	002
13	x	x	x	x	x	x	Dystrup	x	x	x	x	x	x
15	925	1232	1506	1904	2122	047	Stenvad	812	926	1340	1702	1945	2356
17	x	x	x	x	x	x	Hytten	x	x	x	x	x	x
19	932	1240	1514	1911	2129	053	Tranehuse	805	914	1330	1653	1937	2350
23	x	x	x	x	x	x	Glesborg Kær	x	x	x	x	x	x
25	942	1252	1524	1922	2138	101	Glesborg	755	905	1318	1643	1925	2342
27	x	x	x	x	x	x	Albæk	x	x	x	x	x	x
29	x	x	x	x	x	x	Brøndstrup . . .	x	x	x	x	x	x
31	953	1305	1535	1932	2148	110	Gjerrild	745	854	1306	1633	1911	2332
32	x	x	x	x	x	x	Sostrup	x	x	x	x	x	x
34	959	1312	1542	1939	2154	116	Tornled	739	847	1257	1626	1905	2326
37	1005	1318	1548	1945	2200	119	Voldby	734	841	1251	1620	1900	2320
40	x	x	x	x	x	x	↓ Hammelev . . . ↓	x	x	x	x	x	x
43	1015	1330	1600	1955	2210	130	an. Grenaa V. . . . af.	725	830	1240	1610	1850	2310

Søn- og helligdage.

	750 736	1030 932	1340 1340	1637 1628	1940 1933	2147 2130	af. Randers an. — Aarhus H. —	948 955	1306 1104	1547 1553	1832 1855	2145 2155	2326 2340
km	3 P	105 P	107 P	109 P	11 P	113 ■ P	← Tog nr. →	2 P	104 P	106 P	108 P	10 P	112 P
0	900	1120	1447	1745	2055	2237	af. Ryomgaard . . an.	840	1000	1415	1715	2010	2220
5	x	x	x	x	x	x	↑ Kærende ↑	x	x	x	x	x	x
7	911	1129	1456	1755	2106	2247	Nimtofte	827	951	1402	1706	2000	2210
12	919	1137	1504	1802	2115	2254	Ramten	819	944	1353	1659	1952	2202
13	x	x	x	x	x	x	Dystrup	x	x	x	x	x	x
15	925	1142	1509	1808	2122	2300	Stenvad	812	938	1344	1653	1945	2155
17	x	x	x	x	x	x	Hytten	x	x	x	x	x	x
19	932	1148	1515	1814	2129	2306	Tranehuse	805	932	1335	1647	1937	2147
23	x	x	x	x	x	x	Glesborg Kær	x	x	x	x	x	x
25	942	1156	1523	1822	2138	2314	Glesborg	755	923	1324	1638	1925	2137
27	x	x	x	x	x	x	Albæk	x	x	x	x	x	x
29	x	x	x	x	x	x	Brøndstrup . . .	x	x	x	x	x	x
31	953	1205	1532	1831	2148	2323	Gjerrild	745	914	1313	1629	1911	2124
32	x	x	x	x	x	x	Sostrup	x	x	x	x	x	x
34	959	1210	1537	1836	2154	2328	Tornled	739	909	1306	1624	1905	2117
37	1005	1215	1542	1841	2200	2333	Voldby	734	904	1300	1619	1900	2111
40	x	x	x	x	x	x	↓ Hammelev . . . ↓	x	x	x	x	x	x
43	1015	1225	1552	1850	2210	2342	an. Grenaa V. . . . af.	725	855	1250	1610	1850	2100

Tegnforklaring: x tilkendegiver, at toget kun standser, når der er rejsende at optage eller afsætte.

Samtlige tog standser ligeledes ved Mogenstrup mellem Nimtofte og Ramten og ved vejoverskæringerne Tustrupvejen mellem Glesborg Kær og Glesborg, ved Veggervæjvejen mellem Tornled og Voldby og ved Robstrupvejen mellem Voldby og Hammelev.

■ efter tognr. tilkendegiver, at mellemstationerne er lukkede,

► efter tognr. tilkendegiver, at mellemstationerne med undtagelse af Tranehuse og Glesborg er lukkede. — Billetsalg og ekspedition af rejsegods sker i toget.



damptogsvogn, og disse to vogne anvendtes stadig i de få, gammeldags blandet-tog eller "rene" godstog.

A 1 havde dog ikke helt sit oprindelige udseende i behold, idet den i 1929/29 havde fået pladeklædningen udskiftet med teaktræ. I 1952/53 fik den polstrede sæder over det hele og kun 40 pladser ialt.

RGJJ anskaffede aldrig skinnibusser, men klarede sig med at forsyne Triangelvognene med kraftigere motorer og fikse de gamle personvogne mere eller mindre op, og banen udrangerede ikke en eneste person-, post- eller rejsegodsvogn - ikke engang de skrøbelige bivogne B 1 og B 2 - før driften indstilledes i 1956.

POST- OG REJSEGODSVOGNE

Scandia leverede til RGBs åbning 2 kombinerede post- og rejsegodsvogne, E 1-2, af omtrent samme type som Stubbekøbing-banens FB 61-63. De havde også omtrent samme mål som Hjørring-banernes E-vogne, men de havde udvendige skydedøre, og de havde åben svalegang langs postrummet. En tegning af en meget lignende vogn, KS E 1, ses i SP 1/77, side 6, men den havde lidt afvigende mål.

I DSBs fortegnelse angives RGB E 1-2 at være 3,00 m brede indvendig. Jeg regner med, at det er en fejltagelse, da alle lignende vogne, som jeg har mål på, højst måler 3 m UDvendig, så jeg har gættet på en indvendig bredde på ca. 2,85 m. Vognene var delt i et ca. 6 m² stort postbureau, et rejsegodsrum på ca. 12 m² og et lille tjenesterum på ca. 4,5 m². Postrummet var formentlig indrettet på lignende måde som postrummet i HOJ D 31-32, hvoraf tegning ses i SP 4/77. I rejsegodsrummet har der næppe været meget inventar, men efter 1917 måske akkumulator-kasser, hvis disse ikke har været ophængt under vognene. I vognenden modsat postrummet fandtes det lille tjenesterum, hvor der fandtes en mindre sorterings-

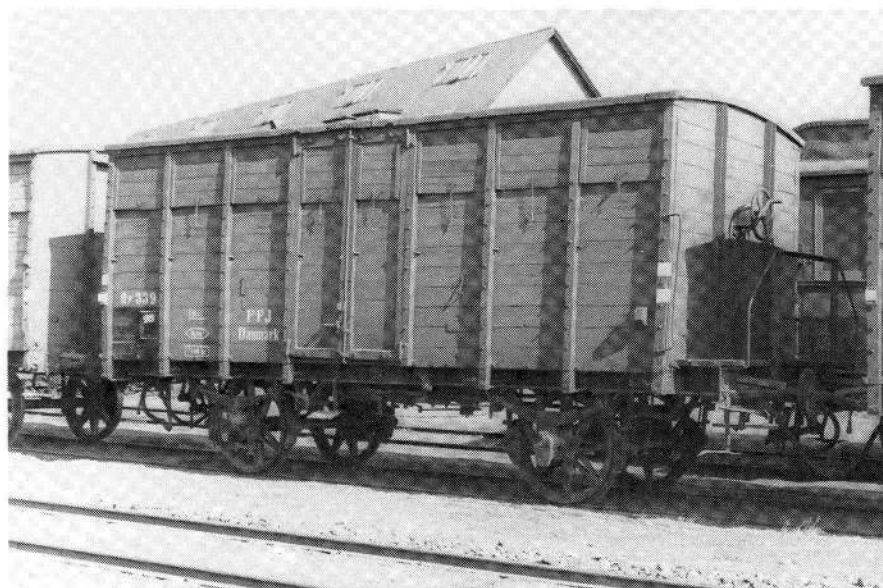
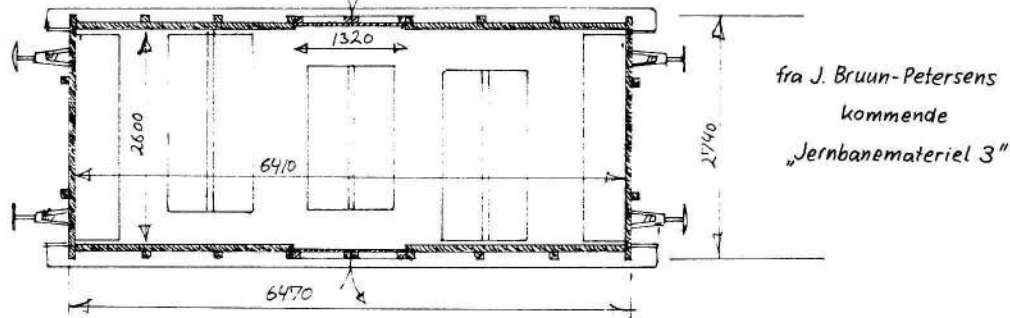
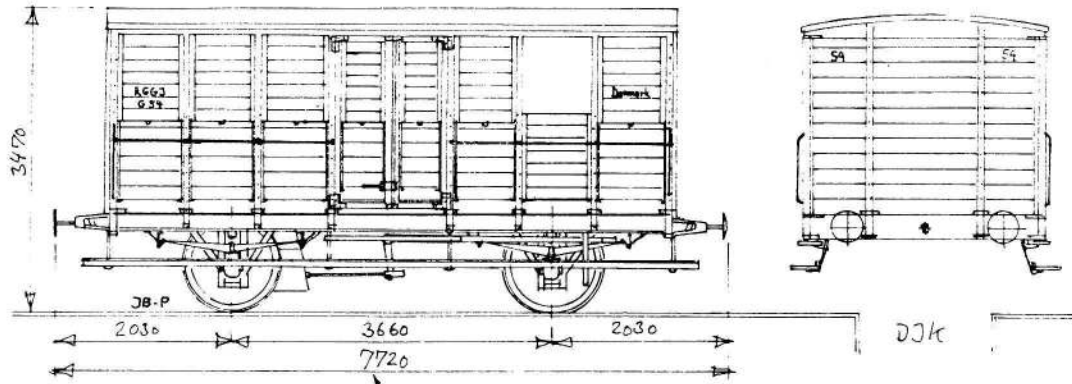
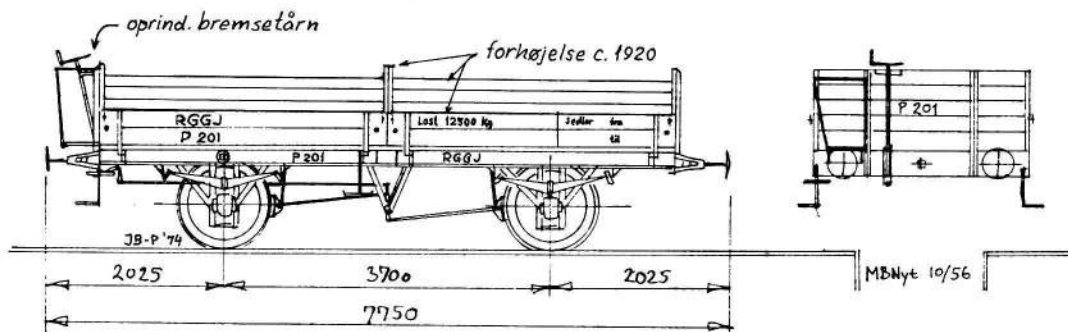


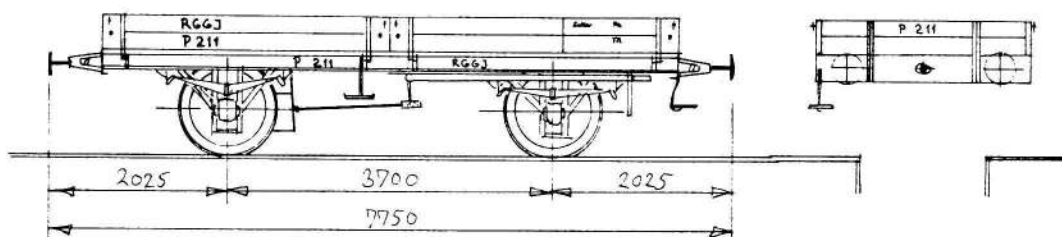
Foto: Øverst vognkassen fra G 53 (JBP), Midt FFJ QF 339 ex RGGJ Q 3 (JBP), Nederst LJ PH 285 og 281 ex RGGJ P 340 og 303 (JBP).



fra J. Bruun-Petersens
kommende
„Jernbanemateriel 3“



fra Jens Bruun-Petersens Kom-
mende „Jernbanemateriel 3“



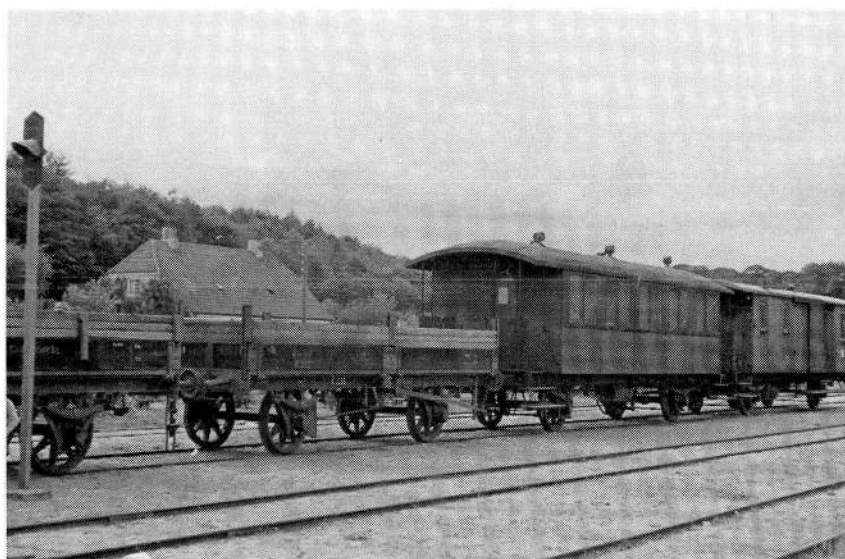
reol og et bord med skruebremse-
svinget i bekvem nå-højde.

Oprindeligt opvarmedes post-
rummet af en kakkelovn, mens
tjenesterummet havde dampvarme
fra lokomotivet. Senere blev der
også i tjenesterummet opstillet en
kakkelovn, så vognene havde fuld
varme uanset hvor i toget, de løb,
eller når de anvendtes i motortog-
ene. Det er tidligere nævnt, at

E 1-2 fra 1931 indrettedes til mo-
torbivogne, idet de fik rullelejer
og trykluftudstyr og benyttedes
som bivogne til først M 2 og sene-
re også M 3-5, efterhånden som
disse anskaffedes.

Begge E-vogne eksisterede lige
til banens lukning, men den ene så
ifølge fotos ret afrakket ud på det
sidste, så den har nok ikke været
anvendt i banens seneste år.

Gjerrildbanens "Coaching stock":
Person-, post- og rejsegodsvogns-
materiellet var rigeligt fra starten,
og forlængelsen til Grenå krævede
kun én ekstra personvogn og ingen
forøgelse af post- og/eller rejse-
godsvognsmateriellet, der i på-
kommende tilfælde suppleredes
med stykgods- og bænkevognene G
1-4, der fungerede som reserve-
pakvogne i hele banens levetid.



Senere suppleredes passagerpladserne ret betydeligt gennem anskaffelsen af motormateriellet fra 1924 og fremover, da man alligevel beholdt alle personvognene. Motorvognene (og B1 samt senere C 5) supplerede desuden i nogen grad pladsen til rejsegods og mindre gods- og postforsendelser.

GODSVOGNENE

Det oprindelige godsvognsmateriel, der var leveret af Scandia, var forholdsvis beskedent: 13 lukkede og 14 åbne vogne, ialt 27 stk. og der anskaffedes senere et stort antal godsvogne, så mange, at man hurtigt kunne afhænde nogle af dem, da man i nogen grad havde overvurderet behovet. Man kunne dog også en gang imellem tjene lidt ekstra ved at udleje godsvogne, bl.a. til statsbanerne, der ofte benyttede privatbanernes godsvognspark som et mindre stødpuldelager. I en periode omkring 1925 udlejedes 10 P-vogne til ETJ, der på de tider led af en akut vognmangel.

Det oprindelige godsvognsmateriel bestod af 3 gods- og bænkevogne: G 1-3, 4 hvidmalede, lukkede godsvogne med tårnbremse: Q 1-4 (ikke til levende dyr), 6 brunmalede gods- og kreaturvogne: Q 11-16, 10 middelhøje, åbne godsvogne, heraf 2 med tårnbremse: P 111-115, 311-313 og 101-102 samt 4 lavsidede grusvogne med nedklappelige sider, heraf én med tårnbremse: P 211-213 og 201.

Ialt havde 7 af de 27 godsvogne skruebremse, altså ca. en fjerdedel, mens man ved mange baner nøjedes med 1/5 eller endnu mindre, ved RNOJ f.eks. kun 4/46 - svarende til 1/6,6.

Alle de lukkede vogne havde lastgrænse 10 t, mens de åbne lastede 12,5 t, og alle vognene havde ca. 16 m² bundflade, på nær de lange, smalle P 311-313 med 18 m² bund.

De lukkede vogne var alle variationer over temaet Q-vogn med 16,3 m² bundflade. Bænkevognene G 1-3 havde ekstra høje lemme, så man, når vognene benyttedes til persontransport, godt kunne se

Foto: Øverst FFJ PU 1314 ex RGGJ P 31 (hol), Midt RGGJ P 211, C 4 og E 1 i Gjerrild (JA) og nederst RGGJ P 201 mellem loko 1 og 3 (JA).



AKTIE

I AKTIESELSKABET RYOMGAARD-GJERRILD- GRENAA JERNBANESELSKAB.

Registreret den 29. Juni 1920 (Løbe-Nr. 4418).

Nærværende Aktie og Transporter paa samme er stem-
pelfrie ifølge allerhøjeste Koncession af 15. Juni 1909.

Nr. 657.

Kr. 25.

BESTYRELSEN

FOR

AKTIESELSKABET RYOMGAARD-GJERRILD-GRENAA JERNBANESELSKAB, GJERRILD,

tilstaar herved, at:

Herr. Søren Bolther, Hemmed,
pr. Glæsborg.

er Deltager i det nævnte Selskab med

FEMOCTYVE KRONER.

og har i Forhold til dette Beløb, der er fuldt indbetalt, Andel i Selskabets samtlige Rettigheder og Forpligtelser i Overensstemmelse med den gældende Lovgivning (navnlige Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908, jævnfør Lov Nr. 120 af 29. April 1913) og allerhøjeste Koncessioner af 15. Juni 1909 og 16. Juli 1914 samt Selskabets under 22. April 1912, 14. November 1917 og 29. November 1919 stadfæstede Vedtægter, hvoraf fremhæves § 6 in fine, der indeholder saalydende Bestemmelse: „De Aktier, der tilhører Private, kunne naar som helst indkaldes af Selskabet til Indløsning med deres Paalydende, saa længe Stat og Kommune er Aktionær i Selskabet. Er hverken Staten eller Kommunerne længere Aktionær i Selskabet, skal Indløsningsretten tilkomme Staten i Forening med de Kommuner, der oprindeligt have haft Aktier i Selskabet.“

Dersom nærværende Aktiebrev eller de til samme hørende Coupons maatte bortkomme, kan Mortifikation finde Sted i Overensstemmelse med Reglerne i Canc. Pl. af 16. Marts 1847.

Gjerrild, den 1. September 1920.

[Handwritten signatures: Søren Bolther, A. Andersen, P. Bøge, J. Hansen, F. Bøge, Sage Jensen, R. Christensen, N. Inef.]

Noteret *[Signature]*

Hermed følger Udbyttecoupons indtil Regnskabsaaret 1930—31.

landskabet udenfor, også når man sad ned, hvilket kun var de færreste beskåret, når almindelige Q-vogne udstyredes med bænke, idet der i disse var ca. 145 cm fra gulv til "vindueskarm". I G-vognene var dette mål kun 106 cm, så selv ret lavstammede folk kunne få næsen op over kanten - også siddende! Udstyret med bænke rummede disse vogne 32 siddepladser.

Vognene var noget blødere af fjedret end almindelige Q-vogne, idet fjedrene var 1,5 m lange mod det normale 1,0 m for en almindelig Q-vogn. Over midten af hver bladfjeder var der på hoveddragere anbragt en lille "puffer" med en supplerende fjeder, der kunne hjælpe den bløde bladfjeder, når vognen lastedes med 10 t gods, som den var normeret til. Når vognen kun var lastet med passagerer, ialt næppe over 3 t, rørte bladfjedrene ikke ved de nævnte hjælpefjedre, og man havde så "personvognsaffjeding", mens vognene ved større last blev hårdere af fjedret, da de sank ned og delvis hvilede på hjælpefjedrene, der nu forhindrede dem i at synke så meget, at der kunne blive fare for, at de "flettede puffere" med nabo-vognene.

G-vognene måtte ikke læsses med "kvæg eller ildelugtende eller tilsmudsede gods", og de havde derfor ikke gavldøre med gitre m.m., som der var i de øvrige Q-vogne, der skulle kunne benyttes til svinetransport, med tilhørende ventilation i både sider og ender. Anvendelsen af G-vognene til passagertransport svandt hurtigt ind til en ubetydelighed, men vognene blev stadig reserveret til renlige transportere, fortrinsvis stykgods, og de fungerede tillige som en slags reserve-pakvogne.

De 4 lukkede vogne med skruebremse, Q 1-4, var fra starten hvidmalede og forbeholdt ikke-tilsmudsede gods, fortrinsvis smør og andre levnedsmidler, idet den hvide farve skånedes vognene for den værste ophedning i stærkt solskin. Senere maledes disse vogne brune, og de indgik i den almindelige gods- og kreaturvognspark sammen med de øvrige Q-vogne. Alle Q-vognene havde lemme i alle sidefag og dobbelte fløjdøre + gitterdøre i de ender, der ikke var optaget af bremsetårne.

Alle de lukkede godsvogne, også de senere anskaffede, var udstyret med vacuum- og dampvarmeledning, så de var egnede til at indkoble i banens persontog.

I 1916 anskaffedes endnu 7 Q-vogne og i 1917 desuden endnu en G-vogn. De nye vogne var af ganske samme typer som de oprindelige.

I driftsperioden 1922/23 forstærkedes fjedrene på de 7 nyeste Q-vogne, så de kom til at laste 12,5 t, men bænkevognene ændredes ikke.

Kort før 2. verdenskrig kom til Danmark i 1940 havde RGGJ anskaffet en brugt ME-vogn fra DSB og som delvis betaling afhændet langt over halvdelen af sine efterhånden kun lidet benyttede godsvogne (til DSB). Da godstransporterne nu hurtigt steg voldsomt, kom man i godsvognsnød, og man forstærkede de gamle 10 t Q-vogne - de eneste, man havde tilbage, så også de lastede 12,5 t, hvorimod de 4 G-vogne stadig forblev uændrede. Kort efter, i 1941, blev man nødt til at udleje Q 1-4 og Q 13-16 til DSB, og de forblev hos DSB til 1949 under betegnelsen LU 208-215.

I 1942 fik man i øvrigt endnu en slags lukket godsvogn: Den ud-rangerede motorvogn M 1, der omdannedes til stykgods-motorbivognen B 2, og den anvendtes helt til banens lukning. Jeg kender ikke dens lastgrænse, men den lå vel omkring 4-5 t.

RGB anskaffede ikke åbne, høj-sidede godsvogne med spidse gavle og presenningbom, en type, der ellers havde været meget udbredt tidligere som "sommervogn" for kreaturer, der heri transporteredes under presenning, undtagen i den allerkoldeste del af året.

Kjellerupbanen, RKB, anskaffede så sent som i 1912 et enkelt eksemplar af typen, men de lod den senere nedskære til almindelig P-vognshøjde. Derimod transportererede man endnu i 1930'erne almindelige menneske-passagerer i åbne godsvogne med "sejl", det forekom bl.a. på Amagerbanen, hvor vognene oven i købet var udstyret med elektriske lamper, der iflg. P. Thomassen hang dinglende under de blafrende sejle, så toget frembød et ganske ejendommeligt skue en sen sommeraften.

Til RGBs åbning havde man ialt anskaffet 14 åbne vogne, hvoraf de

10 havde middelhøje sider, mens de 4 resterende var helt lavsidede grus- og ballastvogne.

7 af de middelhøje: P 101-102 og 111-115 var omtrent af samme størrelse som DSBs PC-vogne: Bundflade 16,3 m², mens de 3 sidste, P 311-313 var længere og smallere, omtrent som DSBs PH-vogne med bundflade 18 m². To af PC-typen havde tårnbremse, resten håndbremse.

I DSBs fortegnelser fra 1914 og 1919 angives for ikke blot de lukkede vogne, men også for alle de åbne både vacuum- og dampvarmeledning, men dette er droppet for de åbne vognes vedkommende i 1925-fortegnelsen og fremefter, formentlig fordi angivelserne har beroet på en fejl i fortegnelserne. Vacuum- og varmeledninger forekommer ellers ikke på åbne godsvogne hos andre privatbaner, når vi ser bort fra enkelte af de tidligere nævnte sommervogne med sejl - og ejendommeligt nok en del af de åbne vogne på de smalsporede baner i Jylland.

De 4 helt lave ballastvogne var af en type, der ikke forekom hos DSB i netop denne størrelse, idet de lå mellem DSBs TD og TE med hensyn til bundflade. RGBs havde ca. 16 m² bund, hvis man skal tage flademålet fra DSBs fortegnelser for gode varer. Ganger man de angivne mål for længde og bredde med hinanden, fås nemlig i stedet 14,9 m², hvilket for resten også gælder de ovennævnte vogne af PC-typen. Jeg har valgt at tro mest på areal-angivelserne og så angive længde og bredde med yderste forbehold, højst med én decimal!!

Grusvognenes sider var delt i "2 stk. til at slå ned", altså bundhængslede sidefjæle, mens gavlene var til at løfte af. Engang omkring 1920 fik disse vogne siderne forhøjet, idet de forsynedes med ekstra stolper, der tillod anbringelse af en række ekstra brædder oven for de nedklappelige sider, så vognene kom til at fungere på lignende måde som de roevogne, vi kender fra SNNB, LJ og enkelte andre baner, hos DSB betegnet PA: Øverste del af siderne kunne nu afløftes, mens den nedre del kunne slås ned. Endestykkerne fik også supplerende brædder, så vognene stadig var lige høje hele vejen rundt.

Grusvognene var åbenbart en lovlig lavsidede type til banens behov, og alle de åbne vogne, man senere anskaffede, havde middelhøje til høje sider. I 1916-18 anskaffedes yderligere 40 stk. 18 m² vogne af PH-typen, heraf 5 stk. med tårnbremse, men allerede i 1923 solgtes 5 stk. til GDS og 5 til MTJ. Året efter fik MTJ endnu 3 stykker, og endelig solgtes i 1937 to stk. til ØSJS, der dog ikke fik megen glæde af dem, da de allerede 3 år senere måtte sælges til DSB.

I 1929 må DSB have været i akut bekneb for åbne godsvogne, for man lejede fra diverse privatbaner et stort antal vogne, bl.a. fra RGGJ 30 stykker af forskellige typer. De beskiltedes DSB LH, men beholdt deres egne driftsnumre. Det var ikke den eneste gang, RGGJ udlejede vogne til DSB, men oplysningerne herom er meget ufuldkomne og må kun betragtes som eksempler på, hvordan godsvogsparken udnyttedes på tværs af bane grænserne.

Samtidig med, at RGGJ solgte ud af sine åbne "PH"-vogne i 1923-24, anskaffede man i stedet 7 tyske, højsidede jernvogne: P 31-37. Måske havde man først lejet dem fra et af de dengang florerede godsvognsudlejningsfirmaer, der med stor fordel havde købt billige godsvogne i det inflationshærgede Tyskland, der med stor energi arbejdede på at eksportere sig ud af de store krigsskade-erstatninger, som landet var blevet pålagt af sejrherrene i første verdenskrig.

Jernvognene, der indregistreredes hos RGGJ i 1923, var en tysk standardtype, en lille, kompakt vogn, hvis sider, gavle og døre var af formpressede jernplader, og kun gulvet var af træ. Bundfladen var kun 14,9 m², men vognene lastede let 15 t, og de vogne, der senere endte hos DSB, fik normeret en lastgrænse på 20 t, så det var solidt kram, blot de blev vedligeholdt ordentligt med maling, så de ikke rustede op. En af vognene havde skrubremse i et lavtsiddende bremsehus, der var anbragt på en ekstra platform ved den ene gavl, der derfor ikke var aftagelig som de øvrige gavle, der var påhængslede foroven. De øvrige jernvogne havde ikke skygge af bremse, men de fik senere monteret håndbremse efter dansk skik.

I 1938-39 solgte Gjerrildbanen ikke mindre end 33 åbne vogne til DSB: Alle "PC"-vognene og 26 af "PH"-typen. De af vognene, der havde skrubremse, fik denne fjernet hos DSB, der ikke var interesseret i flere vogne med ikke ekvibreret bremsetøj, da man netop var ved at gå over til trykluftbremser, så skrubremserne hurtigt ville miste deres betydning som togbremser. Ti af PH-typen fik senere hos DSB stærkere fjedre og omlitreredes til PF, idet de nu fik lastgrænsen 15 t.

Jernvognene fik RGGJ på papiret lov til at beholde, da DSB ikke var alt for begejstret for vogne med så kort akselafstand (3,5 m). DSB droppede dog hurtigt den slags "fine fornemmelser", da vognmangelen blev stadig mere følelig, og allerede i 1940 købte man et halvt hundrede af disse jernvogne fra diverse privatbaner. RGGJ slap dog for direkte at SÆLGE jernvognene, men de udlejede dem i tiden 1941-45 til DSB, så man på hjemmehane kun havde de 4 grusvogne og siger og skriver TO vogne af PH-typen: P 319 og 332. RGGJ måtte derfor bestille vogne hos DSB, hvis særlige transporter skulle klares, f.eks. de store tyske stentransporter fra Gjerrild - eventuelt kunne man leje nogle af sine egne vogne.

De 27 godsvogne, man efter krigen havde tilbage, beholdt man til 1956, hvor man kort før banens lukning solgte 10 stk. (=alle) Q-vogne til FFJ, der ligeledes købte jernvognene, så man nu kun havde de 4 G-vogne, 2 PH-vogne og de 4 grusvogne tilbage til de få, lokale transporter, mens så godt som alle transporter ud over banens grænse foregik på/i DSB-vogne eller andre vogne ude fra den store verden.

Ifølge banens sidste driftsberetning solgtes, ud over vognene til FFJ, person-, post- og rejsegodsvognene samt godsvognene G 51-54 til "fremmede til forskellige formål", mens kun godsvognene nr. 201, 211-213, 319 og 331 ophuggedes totalt på stedet.

Såvidt vides fandt ingen af vognene anvendelse ved andre baner, men vognkasserne blev spredt verden om og fungerede i mange år som skure, klubhuse etc. Den lille motorbivogn B 1 blev således til klubhus for Balle Brevdueforening, og C 2 gik til et lignende formål i

Grenå, hvor den lå og hyggede sig i græsset sammen med kassen af G 53. C 3 dukkede senere op på Fyn, idet vognkassen lå "mavelandet" i en grus- og stengrav i Tange, 3-4 km NV for Stenstrup. Stengraven er nu nedlagt, og det er lykkedes Kolding Lokomotivklub at redde sig vognkassen, der nu er under restaurering.

Hvor de øvrige vognkasser er havnet, er jeg ikke klar over, men måske kan læserne komme med supplerende oplysninger her??

Det lykkedes altså RGGJ ganske godt at slippe af med sit overflødig materiel i mange omgange i løbet af banens 45-årige historie, så man ikke selv skulle have den ærgrelse at slagte endeløse rækker af endnu brugbare godsvogne - nu blev dette i hovedsagen overladt til andre baner, til hvem man havde ladet Sorteper gå videre.

H. Alkjær

BILRUTER:

Fra 1937 lastbilkørsel Grenå-Bønnerup. I 1938 kørtes fælles med DSB på ruten Grenå-Randers, indskrænket fra 1940/41 og stoppet den 1. juli 1942. RGGJ havde 25% andel i personmateriellet og 50% i lastvognsmateriellet.

Allerede i 1920'erne begyndte konkurrencen fra landevejen at vise sig, menden blev dog først rigtig mærkbar i 1930'erne, idet der efterhånden var åbnet flere busruter i banens opland. Banen var da også rentabel indtil 1932/33, og først efter 1946 blev det igengalt. Bedre blev det ikke af, at Randers amtsråd nægtede banen koncession på busruter i banens opland, og omkring 1950 begyndte talen om nedlæggelse. Man forsøgte at forbedre økonomien ved besparelser. Da RGGJs driftsbestyrer, N. Hougaard fratrådte i 1949, forsøgte man at få driftsfællesskab med ETJ og da det mislykkedes, og da et forslag om nedlæggelse af Grenå vestbanegård og indførelse af banen til statsbanestationen ligeledes måtte opgives, besluttede man at udnævne forstanderen på Grenå V. Chr. Eriksen, til direktør for selskabet.

Nu begyndte flere af kommunerne at nægte at deltage i banens underskud. Et moderniseringslån blev stablet på benene, og 2 ældre personvogne blev i 1952/53 moder-



Ryomgaard-Gjerrild-Grenaa Jernbane.

Gjerrildbanen ordner alt

dels med **Tog** og
med egen **Lastbil.**

Husk at al **Budbesørgelse**
kan ske ved Henvendelse til Deres
Station - Togføreren
eller **Lastbilen.**

Brug Deres eget Befordringsmiddel

- Banen -

og den byder Dem:

**hurtig, billig og
sikker Befordring.**

Driftsbestyreren.

Fra 1. Oktober 1931 foretager Banen **Udbringning og Afhentning** af mindre Godsforsendelser og Frimærkepakker i **Glæsborg Stations Opland.**

Udbringningen foretages af Landpost Chr. Jensen i Hemmed.

Taksterne for Udbringning og Afhentning af Gods er følgende:

For Kørsel til eller fra	pr. 10 kg Stykgods
Hemmed By	3 Øre.
Glæsborg By.....	4 —
Bønnerup By og Bønnerup Strand }	5 —
dog mindst 25 Øre pr. Fragtbrev.	

For Afhentning eller Tilbringning af Frimærkepakker betales:

til eller fra Hemmed og Glæsborg 15 Øre pr. Pakke.
— — — Bønnerup og Stranden 25 — — —

Anmodning om Afhentning af Gods modtages af:

Glæsborg Station,	Telefon Glæsborg Nr. 8.
Glæsborg Brugsforening,	— — — 2.
Bønnerup	— — — 26.

Saaframt Stykgods eller Pakker ikke ønskes udbragt, bedes Begæring herom meddelt til Glæsborg Station.

Driftsbestyreren.

niseret og en femte motorvogn indkøbt fra HBS (for at afkorte køretiderne). For at kunne lade banens godsvogne gå videre med DSB fik nogle vogne egen trykluftbremse eller -ledning. Men trafikken faldt stadig trods alle anstrengelser og den 1/7 1956 stoppede man så.

4 motorvogne gik til andre baner, 10 godsvogne til FFJ, resten af det rullende materiel gik til opbrugning hos Petersen & Albeck i Vejle, der ligeledes foretog sporoptagelsen.

A. Gregersen

EFTERSKRIFT

Det var ganske tydeligt at se hvor det bar hen med Gjerrildbanen. Fra nogle år efter krigens slutning i 1945 begyndte regnskaberne at blive dårligere og dårli-

gere, med andre ord - man havde mindre og mindre at køre med.

Tanken om at nedlægge banen var nærliggende, og blev drøftet mere og mere, og i 1955 forlød det, at man forventede at mindst 66% af aktiestermerne var indstillet på lukning. På dette tidspunkt afventede man kun, at den nedsatte privatbanekommission, der havde til formål at undersøge de forskellige privatbaners rentabilitet skulle fremkomme med sin betænkning. Denne kommission delte privatbanerne i 2 hovedgrupper: De der kunne fortsætte og de man mente, der skulle lukkes. Sidstnævnte gruppe var igen delt i to: de der kunne klare sig i en begrænset år-række endnu og de, der hurtigst muligt skulle lukkes. Det var altså dommen fra denne privatbanekommission, amt og kommuner omkring Gjerrildbanen ventede på, men ikke ret mange var i tvivl om hvilken dom, der ville blive fældet

- den ville ganske givet ikke være til gavn for Gjerrildbanen. I 1956 forlød det pludselig, at kommunerne ville gå med til at garantere banens videre drift i 2 år. Dette var en ganske uventet vending, men man kom nu ikke til at glæde sig ret længe, for da man fra banens side ønskede amtets udtalelse vedrørende kommunernes tilbud, mødte man kun en ildevarslende tavshed, der ikke gav store forventninger om et positivt svar.

Så kom privatbanekommissionens betænkning. Her var banen sat i den dårligste gruppe og det var kun en ringe trøst, at 7 andre privatbaner fik samme dom. Om Gjerrildbanen udtalte kommissionen, at de økonomiske resultater var dårlige med store og støt stigende driftsunderskud. Et af banens bedste aktiver, det 4 km lange sidespor til Gjerrild strand til stentransporter, havde trods mange og store transporter skæppet

alt for lidt i kassen, nok fordi fragtprisen havde været for lille, da man nok ikke har turdet at forlange for store priser på grund af konkurrence fra lastbilerne. Men da disse transporter af sten tilsyneladende var ved helt at ophøre, gjorde det ikke sagen bedre, og det gods man iøvrigt havde at køre med, var reduceret til næsten ingenting.

Såsnart betænkningen forelå, hørte man fra Århus amtsråd. Man gav banen besked om (det skete den 17. marts 1956) at man kun ville deltage i betalingen til banens drift i tiden fra 1/4 til 30/6 1956! Dette kom ikke helt bag på bestyrelsen. Det var tydeligt at se hvor det bar hen, og derfor havde man opsagt banens personale pr. 31. marts 1956. Men da amtsrådets erklæring forelå anmodede banen personalet om at fortsætte til 30. juni. Så blev der indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. I banens sidste driftsberetning hedder det: "Banens drift indstilles den 30. juni 1956 i h.t. den på den ekstraordinære generalforsamling den 25. juni 1956 truffe beslutning om at lade selskabet træde i likvidation den 1. juli 1956".

Det var et nedslående resultat der forelå på generalforsamlingen. 19.560 aktiestemmer stemte for banens nedlæggelse, kun 4 var imod. Et lille håb havde dog vist sig på generalforsamlingen, idet direktør la Cour, Pindstrup mosebrug havde givet tilsagn om at vil-

le give tilskud til banens fortsættelse i foreløbig 2 år. Men da det viste sig, at dette tilskud lå meget under det amtet skulle betale, måtte man fra banens side sige nej tak. Forøvrigt viser denne sidste driftsberetning, at i de sidste 3 måneder banen levede var økonomien langt fra blevet bedre, hvad man vel heller ikke turde have forventet. Udgifterne ligger næsten 100% over indtægterne. Da banen var lukket blev persontransporten overtaget af en privat vognmand. Men da han åbenbart ikke har haft de til driften nødvendige busser, bestilte han 2 nye, og for at klare transporten indtil de nye busser kom, trådte DSB hjælpende til og lånte ham 2 busser.

Banens aktiver var vurderet til 800.000 kr., men det viste sig dog snart, at dette tal var sat alt for lavt - man fik langt mere for de ting man afhændede end man havde påregnet. Forøvrigt modtog boet stadig indtægter fra banens drift, idet den stadig fik penge for den fjerdedel af ruten Grenå-Randers, den ejede - resten havde DSB.

Men ikke alle var nu ligefrem tilfredse med nedlæggelsen. Formanden for fællesrepræsentationen af privatbaner, direktør Kuhlmann HFHJ, udtalte i Kristeligt Dagblad at han fandt det ganske meningsløst, at baner som Ryomgård-Gjerrild-Grenå, Vejle-Vandel-Grindsted og Horsens-Juelsminde er blevet standset, men også befolkningen i de egne banerne be-

rørte har fået kærligheden at føle efter at deres baner er lukkede - for sent er man blevet klar over, hvad man har mistet.

I april 1959 holdt banen så sin sidste generalforsamling. En af de ting man var meget glad for var lykkedes, var at klare pensionisternes forhold - der var 34 ialt. Ved at indbetale 1.256.000 kr. til Statsanstalten for Livsforsikring overtog den forpligtelserne. Regnskabet sluttede med et underskud på 794.000 kr. Alligevel var likvidationen sluttet med et langt bedre resultat end forventet idet man havde fået 25% mere i kassen end beregnet, især salget af skinnerne havde skæppet godt i kassen idet man havde fået 185.000 kr. mere end forventet. Aktiekapitalen på 2 mill. kr. var afskrevet, så aktionærerne - i hovedsagen kommunerne - mistede deres indskud. Banen sluttede med en kontant kassebeholdning på 52 øre.

Det fortælles - uden at jeg dog iøvrigt tør garantere for sandheden af denne historie - at da banen kørte sin sidste tur, hvor bl.a. repræsentanter for kommunerne langs banen kørte med, bemærkede en af deltagerne: "Er det ikke besynderligt at amtsrådet ikke er repræsenteret ved en sådan lejlighed?". "Har du nogensinde hørt om, at morderen er inviteret med til ofrets begravelse?" svarede en anden af deltagerne.

J. G.

Grenå vestbanegård, 1/8-55 (IVA)



Hermed slutter så artiklen om RGGJ. Omsider vil nogle sige, "Er der ikke mere" er der andre, der vil mene.

Redaktionen siger, at den rent faktisk ikke kunne slutte før, hvis vi da skulle drage nytte af alle de mange illustrationsmuligheder, som vore forskellige kilder viste sig at være leveringsdygtige med. Vi kunne - som et alternativ - have delt artiklen, men det syntes vi ikke om, så derfor blev den altså så lang som den blev.

Hvad læseren ikke kan vide, men som vi fortæller ham nu, er at bladet som kompensation blev udvidet til ialt 56 sider mod planlagt 40 sider!

Korsørbanen

I den sidste artikel om Korsørbanen her i bladet beskæftigede vi os lidt med Borup station. Denne station var jo ved banens åbning den første mellemstation eller landstation. Det var jo at forvente, at lignende stationer ville blive oprettet i de kommende år efter banens åbning. Der gik ganske rigtigt kun ganske få år før den næste station á la Borup blev åbnet og forøvrigt kun 7,2 km fra denne - det var Viby station, der startede sin tilværelse den 1. september 1859.

Ideen til oprettelsen af denne station var nu ikke Det Sjællandske Jernbaneselskabs, men måtte vist udelukkende tilskrives ejeren af Vibygård - proprietær (og klædehandler?) Schmidt. Han har ganske givet været klar over de økonomiske fordele en station kunne betyde for en egn og dermed også for ham selv, der ejede så store områder omkring banen. Man kunne spørge sig selv, hvorfor han ellers leverede byggegrund, sten, grus og underlagstømmer uden vederlag til holdepladsen og samtidig lod opføre en gæstgivergård tæt ved den kommende holdeplads.

Svaret må vel være, at han uden tvivl regnede med, at det han gav væk, og som dog repræsenterede en ret stor værdi, ville bewirke, at han på længere sigt kunne tjene mange penge, bl.a. ved salg af byggegrunde til folk, der ville bosætte sig ved banen.

Selv om Det Sjællandske Jernbaneselskab fik så meget foræret, hvilket den sparsommelige ledelse sikkert har påskønnet, kom det alligevel til at koste banen 5.217 rigsdalere - et ganske betragteligt beløb den gang - at gå med på denne spøg. I dag må man vel nok konstatere, at disse penge ikke har været givet helt dårligt ud, idet Viby Sjælland (det sidste tilføjes af hensyn til redaktørens billedvalg) har overlevet DSBs mange lukninger af småstationerne på denne strækning, så lidt må den være værd.

Da strækningen Nykøbing F. - Rødby Færge blev åbnet, ofrede mange blade og aviser spalteplass på at omtale Lolland Nord, Lolland

Midt og Lolland Syd. Årsagen var bl.a. den, at disse tre stationer var uden de funktioner man normalt venter sig af en jernbanestation, nemlig udveksling af rejsende og gods, kun oprettet af driftsmæssige hensyn, idet formålet udelukkende var at give mulighed for krydsninger på den enkeltsporede strækning. Stationer af denne art var nu kendt næsten 90 år før, idet man på Korsørbanen havde tre lignende. I de cirka 45 år Korsørbanen var enkeltsporet gav den stigende trafik anledning til problemer med hensyn til overhalinger og krydsninger. Det kunne i givne situationer give store forsinkelser, når der kun kunne foretages krydsninger på købstadsstationerne f.eks. i forbindelse med nedbrud, og dem var der temmelig mange af dengang. Man havde dog den 11. oktober 1873 fået et nyt holdested, nemlig Forlev, og dette havde ikke gjort sagen bedre, for et holdested mere betød jo også, at man i køreplanen måtte regne med ekstratid til stop og igangsætning - og togene holdt længe i de tider - hvilket ikke gjorde situationen bedre, når der var forsinkelser.

Den 1. april 1874 åbnedes også Svenstrup Sjælland(!) og nu blev banens ledelse klar over, at der snarest måtte gøres noget for at afhjælpe problemerne. Derfor projekterede man 3 stationer, hvis eneste formål var at klare eventuelle krydsninger. Den 1. oktober 1887 åbnedes så Kværkeby, Fjenneslev og Frederikslund som stationer, kun beregnet for krydsninger og samtidig forsynede man Forlev med krydsningsspør. Hermed var problemerne på dette felt løst for lang tid fremover. Først flere år efter blev Kværkeby, Fjenneslev og Frederikslund "rigtige" stationer med person- og godsekspektion. Men som man ser er der intet nyt under solen, for allerede i 1887 havde banerne stationer som de tre førnævnte på Lolland.

Helt til 1929 kom der ikke flere holdsteder på banen. Men så kom der to til. Først Gøderup, som blev første holdsted efter Roskilde og i 1931 Bringstrup få kilometer fra Ringsted.

Nu hed det ikke længere holdepladser, nu var det blevet til trinbrætter som var oprettet i et forsøg på at dæmme op for den kommende bilkonkurrence, der netop på den tid satte ind for alvor. Oprettelsen af trinbrætter floredede over hele landet på det tidspunkt, og Gøderup og Bringstrup var altså ikke et lokalt fænomen. Disse to trinbrætter var de sidste standsningssteder, der indtil nu er blevet åbnet på Korsørbanen - Roskilde Ring falder vist uden for i denne forbindelse.

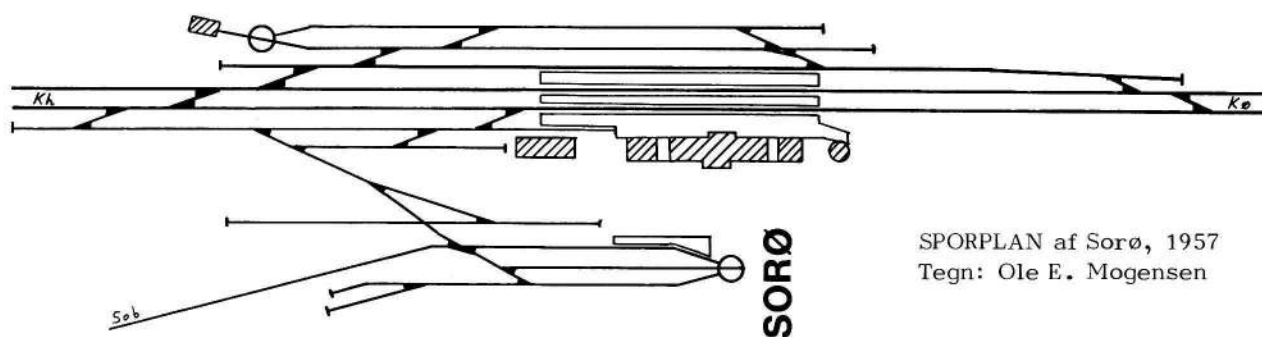
Herefter gik antallet af holdesteder tilbage. De fleste mellemstationer og begge trinbrætter er blevet nedlagt, men herom senere.

Sporet var som på de øvrige baner i landet lagt i grusballast. Selvom vi i dag eksporterer grus til Tyskland, fordi den regnes for at være af god kvalitet, var kvaliteten ikke god, når det drejede sig om jernbaner. Hertil var gruset alt for fint og leret. På varme sommerdage med tørt vejr kunne der være en hel sky af støv fra gruset efter et tog. Ustandselig måtte sporet gås efter, og rettes op. Hvis sporet ikke var ordentligt understøttet betød det urolig kørsel. Ikke så få lokomotiver kom til endestationen med manglende bolte, knækkede fjedre o.s.v., fordi det trods alle forholdsregler var yderst vanskeligt at få sporet til at ligge ordentligt i ballasten.

Særlig efter frostperioder var det rent galt. Om sommeren var man meget påpasselig med at sørge for ordentlig dækning med grus på grund af faren for solkurver.

Det var ikke småting man kunne bruge af grus og banerne var altid på vagt, når muligheden for at skaffe sig dette materiale var til stede. Bedst var det når grusgraven lå så nær banen som muligt. Imellem Borup og Kværkeby ligger en udløber af Køge ås. En langstrakt række af høje grusbakker efterladt i sin tid af isen. Her havde man også før Korsørbanen blev anlagt hentet grus til alle mulige formål, f.eks. til veje og bygninger. Dette grus var banerne meget interesseret i, særlig fordi gruset lå i et område tæt op til banen.

Dyndet hedder stedet, vel nok opkaldt efter de mange moser og småsøer, der netop i dette område ligger ved foden af åsen. Der er ikke tvivl om, at man under bygningen af banen, men også siden-



SPORPLAN af Sorø, 1957
Tegn: Ole E. Mogensen

hen har hentet grus her, eller rettere købt grus, for åsen var privat ejet. Hvordan man efter banens bygning har transporteret gruset er ikke nemt at få oplysning om. Måske har man med hestevogn transporteret gruset til den nærliggende Borup station, hvor det så er blevet omladet i godsvogne. Hvis dette har været tilfældet har det både været besværligt og dyrt, så dyrt at man har spekuleret på en bedre måde at klare disse problemer på. Først i 1894 hører vi, at statsbanerne ønsker at købe "Dyndet Ås", idet man søger om en bevilling på 50.000 kr. dels til købet og dels til anlæg af en sporforbindelse til åsen. Statsbanerne har - inden de skrider til ansøgning af beløbet - nøje undersøgt, hvad det er, man køber.

Kvaliteten kender man, men et andet vigtigt spørgsmål er, hvor meget grus man får for pengene. Man anslår at der er ca. 94.000 kubikfavn (hvilket i vore dages mål svarer til 209.620 m³) grus til rådighed, hvilket betyder, at der i adskillige år er grus nok til at forsyne strækningen Roskilde-Slagelse. Dette fortæller os en ting mere, nemlig at grusballasten mellem København og Roskilde sikkert hentes i Hedehusene og ballasten til brug for strækningen Slagelse-Korsør må hentes fra lokale grusgrave i dette område.

I hvert fald kommer ansøgningen om de 50.000 kr. på finansloven og købet går i orden. Men det er meget lidt man hører om denne grusgrav. Oplysninger om grusets egenskaber ved en undersøgelse i 1916 er faktisk en af de få ting man hører om. Engang i 1920'erne er sidesporet blevet nedlagt.

Men hvorfor så nævne sagen her? En af årsagerne er, at opmærksomme jernbanerejsende her kan se tydelige spor af planum inde i skoven, og måske har undret sig over hvilket baneanlæg det drejer

sig om - og her er altså forklaringen.

Et andet sidespor af en lidt mere speciel karakter bør vel også nævnes her, nemlig Halsskov-sporet. Som nogle måske ved var det Christian IV, der startede det egentlige danske postvæsen. På Halsskov Red lå et hus, som man kaldte Christian IVs posthus. Da DSB i 1883 overtog Storebæltsoverfarten fulgte dette hus med. Statsbanerne brugte ikke huset, som forfaldt mere og mere og det kom først i offentlighedens søgelys i 1968, da en heftig oktoberstorm beskadigede det yderst faldefærdige hus, så det var ved at styrte sammen. Nu fik DSB - ganske uden grund, viste det sig senere - kolde fødder, idet man troede at det gamle hus var fredet. Det viste sig imidlertid, at det var det ikke, men Nationalmuseet så nu på huset sammen med medlemmer af byrådet og DSB. Museet ønskede at huset blev fredet i klasse B, og så måtte DSB gøre det i stand. Men samtidig viste det sig, at det ikke var bygget på Christian IVs tid, men derimod højst var 200 år gammelt. Jeg skal ikke her komme ind på yderligere enkeltheder vedrørende huset og dets bevarelse, men kun påpege det interessante faktum, at det må være blevet brugt til forkomne rejsende, der i isvintre har søgt ly her, mens man afventede mulighed for at komme over bæltets is, eller var kommet i hus efter en sådan anstrengende tur. I bygningen findes kroen endnu, hvortil man fastgjorde kødgryderne, når der skulle laves mad til de rejsende. Men dette hus var, da DSB i sin tid oprettede Storebæltsoverfarten, slet ikke egnet til formålet, det var alt for lille.

Den 9. oktober 1880 kunne Berlingske Tidende meddele, at den administrerende direktør for De Sjællandske Jernbaner, Etatsråd Rothe med flere høje statsbaneem-

bedsmænd igår indtraf til Korsør for at besigtige pladsen, hvor anlægget af den påtænkte havn til dampfærge bedst vil kunne udføres. Man har, som man altså ved selvsyn i dag kan overbevise sig om, fundet den søgte plads, for den 10. december samme år forelægger indenrigsministeren i landstinget "Forslag til lov om en færgeforbindelse over Store Bælt" og den 23. april 1881 stadfæster kongen den af rigsdagen vedtagne lov om dampfærgeforbindelse over bæltet. Måske har man ved besigtigelsen i oktober 1880 også set på Halsskov, med det fornævnte gamle "posthus", for allerede i 1881 sker der noget herude. Bygningerne bliver, som det hedder, kompletterede med et par nye og mere tidssvarende. Den østlige af de nye bygninger, som forøvrigt også er den største, bliver brugt til venterum for de rejsende, og som noget nyt er disse bygninger også opvarmede. Foruden den her nævnte bygning er der tre andre, hvoraf en er remise for isbådene, en bruges til ophold for mandskabet, der skal betjene isbådene og den sidste indeholder diverse materiel. I forvejen findes der på en nærliggende pynt en bygning med udkigspost, men denne bygning er for gammel og faldefærdig, og desuden er den i fare for at styrte ned på grund af skred i klinten. Derfor skal der også snarest bygges en ny og mere tidssvarende og større bygning, også med udkigspost lidt længere inde i landet. Denne store byggeaktivitet kan kun forklares ved, at man er ved at oprette den fornævnte færgeforbindelse over Storebælt, for der er ganske givet ikke grundlag for så store anlæg på Halsskov, hvis ikke den kommende færgerute var på trapperne.

Nu kunne man jo spørge sig selv, hvorfor netop dette punkt igennem århundreder er blevet benyttet til station for overfarten over Storebælt om vinteren. Ud for kysten

ligger et langt stenrev, flere kilometer langt. For skibene har det altid været et farligt område at komme nær i dårligt vejr. Men man blev meget hurtig klar over, at det lave vand nord for revet var en stor hjælp, når man skulle over bæltet og isen bandt eller skruede i bæltet. Ismasserne, der med strømmen kommer drivende nord eller sydfra og som dels dannes ved selve revet, danner her en fast og nogenlunde passabel bro som i allerhøjeste grad letter en landstigning på stedet. Dette har man helt op i vor tid benyttet sig af, i hvert fald har Mjølner og andre isbrydere lagt til iskanten adskillige gange og landsat passagerer her. Disse er så marcheret det sidste stykke ind til isbådstationen over isen, som her har været let tilgængelig på grund af de forhold jeg før nævnte. Så vigtigt var stedet, at man - det vil sige staten - engang i forrige århundrede lod bygge en solid stensætning på vestsiden af odden for at beskytte den mod storm, og derved forhindre at den blev bortskyllet, hvilket ville have haft til følge, at den gavn man havde af stedet om vinteren blev ødelagt.

Nu ville det være upraktisk - mildt sagt, at have en isbådstation liggende flere kilometer fra Korsør jernbanestation og lade de rejsende vandre den lange vej ind til stationen i de perioder, man havde isbådtransport, og derfor anlagde man også spor til isbådstationen, så man efter en ofte farlig og ubekvem tur med isbådene kunne komme komfortabelt videre.

Igennem årene var dette spor tit benyttet, og et hektisk rejseliv udfoldede sig her. Men sporet blev ikke alene brugt til dette formål. I tidens løb kom der sidespor til sidesporet, idet flere industrivirksomheder herude benyttede sig af muligheden for at få sporforbindelse med Korsør. Kühlers teglværk læssede dog vogne direkte på sporet. Men også på andre tidspunkter end om vinteren har sporet været i brug. Jeg har selv set lange rækker af ventende godsvogne stå herude og vente på videreførelse, når lejlighed gaves. Under anlægsarbejderne på Halsskov i forbindelse med overfarten fra bilfærgelejet, blev en mængde materialer daglig transporteret ud til byggepladsen ad det dengang 4

kilometer lange sidespor. Når nu DSB skulle hjælpe konkurrenterne - bilerne - med at anlægge og drive en færgerute, skulle man da også have lidt ud af det. Man forlangte tre kroner pr. læsset vogn i rangerafgift plus fragt for de 4 km.

Et påfaldende træk ved de "store" stationer: Ringsted, Sorø og Slagelse var deres beliggenhed. De var alle lagt et godt stykke væk fra den dengang eksisterende bykerne. Til Ringsted station måtte man faktisk anlægge en ny vej ud over markerne for at byen kunne få forbindelse med stationen. Noget tilsvarende gjorde sig sælgende med hensyn til Slagelse. I Sorø måtte man, for at byen i det hele taget skulle få forbindelse med jernbanen, lave en dæmning i Sorø søs udkant, hvorpå vejen blev anlagt. Dette var nemmere end at forsøge at anlægge vej over Flommens sumpede terræn.

For Ringsted og Sorøs vedkommende nærmede byerne sig stationerne, efterhånden som de (byerne altså) voksede, og noget lignende ville vel også være sket med hensyn til Slagelse, hvis man ikke havde fået en ny station. Da Korsørbanen i sin tid blev projekteret var man meget betænkelig ved de store arbejder, der skulle udføres ved gennemskæringen af den store bakke, der lå i nordlig retning for byen, og derfor valgte man en meget enklere løsning, nemlig at føre banen udenom disse højdedrag. Til gengæld kom stationen så til at ligge meget længere væk fra byen end ønskeligt var.

Selvfølger man kunne man have klaret problemerne med gennemskæringen, men det ville have været meget dyrt at få dette arbejde udført, da det skulle laves med håndkraft, og da man jo - som tidligere nævnt i en tidligere del af artikelserien her i SP - ikke ligefrem havde nok af penge til bygningen af Korsørbanen, valgte man altså den billigste løsning. Prøv næste gang at se på gennemskæringen, når man f.eks. kommer fra København og skal vestpå. Det er en ret betragtelig højde man ser her lige før indkørslen til Slagelse station, for man måtte senere bide i det sure æble og give sig til at grave alligevel på dette sted. Men tro nu ikke, at man havde fundet ud af, at det var synd for jernbanepassagererne, at de skulle be-

væge sig så langt ud af byen for at komme med toget, nej - den egentlige årsag var en ganske anden, nemlig den, at et par nye baneprojekter var på trapperne.

Hvordan man kom igennem gennemskæringen med en for den tid helt ny teknik, og lidt om de nye baneanlæg skal vi se på næste gang.

J.G.

Litteratur

NYE JERNBANEBOGER

DSB, køreplan fra 1/2 1945. Genoptryk med kort og tillæg på papir, der minder om originalens. Fås i boghandelen eller hos: Kolding Lokomotiv Klub, Læssøesgade 14, 6000 Kolding. Giro 9 17 89 10. Pris incl. moms og porto kr. 25,-

EN GAMMEL JERNBANEMANDS ERINDRINGER, 1854-1882. Genoptryk af Rambuschs dejlige bog med tilføjelse af en biografi og kommentarer af P. Thomassen og Jens Kofoed. Herluf Andersens forlag. Pris kr. 88,-, indbundet. Fås i boghandelen.

JERNBANELITTERATUR TIL SALG:

En af redaktørens første foresatte, da han begyndte sin karriere ved Københavns belyningsvæsen, var Fr. Frandsen - en mand med mange, mange interesser: Teater, kunst, litteratur, topografi - selv anerkendt som maler, og også med interesse for jernbaner.

Frandsen er nu 92 år og har henvendt sig til mig med ønsket om, at hans samling af jernbanelitteratur gik videre til "ægte interesserede".

Derfor disse linier med opremsning af de største af værkerne, der sælges for højeste bud, afgivet til redaktionen inden den 15. april 1978 (skriftligt).

En komplet liste over samlingen vil kunne fås tilsendt ved at sende en frankeret svarkonvolut (mindst størrelse C 5, frankeret

med porto for 2. vægtsats) til redaktionen.

Her skal nævnes:

Danmarks jernbaner, bd. 1-3 af Martin Buch og C. Gomard.
Danmarks jernbaner i 125 år.
Damplokomotivet og dets betjening 2 bind, 3. udgave 1925.
Vejledning i banernes bygning og udstyrelse, 1920.
Vej- og jernbanebroen over Alsund, 1930.
DSB årsskrifter fra 1947 til 1955.
OHJ jubilæumsskrift, 1924.
Eventyret om jernbanen, 1939.

Rambusch: En gammel jernbanemanneds erindringer.

P.L. Poulsen: 47 år ved DSB.
H.G. Hansen: Jernbaneminder.
E. Bønneløkke: Lokomotivet.
V. Ohlsson: Stationshistorier.
Vilh. Hansen: Jernbaneliv (1918)
Desuden en del køreplaner, betænkninger og brochurer.

Som sagt: SALG til højstbydende. Tilbud til redaktionen senest 15. april 1978.

Holtrup

at overføre til Fredericia. Fornøden Assistance til Ud- og Indstigning maa afgives.

Denne underretning efterfulgtes af følgende ordre til togføreren af tog 7 den 27. august 1874:

De vil i Bred have at optage 1 Bænkevogn med Trappe for Fredericia til Brug for Elever af Fredericia Latinskole, der ville støde til Toget i Aarup.

De Gode Gamle Dage

I de gode gamle dage var jernbanen den eneste virkelig anvendelige landværts transportform, så snart det drejede sig om befordring af personer og gods indenfor rimelige tidsrum. Dette kommer meget ofte til udtryk i de gamle kopibøger, hvor bekræftelser og aftaler om befordring eller transport af dette eller hint findes på mange af siderne. Vi vil i det følgende fremdrage eksempler på disse ting, som tilfulde viser jernbanernes store betydning dengang.

Befordringen af skolebørn var en af de transportopgaver, som jernbanerne viste sig særdeles egnede til. Dette gjaldt såvel de mere lokaltprægede som de mere landsdækkende, hvad følgende eksempel viser:

Fredericia, den 5 Juli 1886

Frøkerne Christine Esmann og Helene Jespersen,
Odense.

I Gjensvar paa Deres Ærede af 29de f.M. meddeles herved, at der tilstaaes Pigebørnene i Lahns Stiftelse fri Reise i Bænkevogne fra Odense til Middelfart og tilbage den 9. ds.

Angaaende Vogne anmodes De om at henvende Dem til Stationsinspecteur Holst paa Odense Bane-gaard.

Drengene fra en anden af skolerne i Odense skulle ogsaa på udflugt nogle dage senere, hvilket resulterede i følgende skrivelse:

Fredericia, den 15. Juli 1886

Hr. Skoleinspecteur Torup
Odense.

I Gjensvar paa Deres Ærede af 12teds. meddeles, at der tilstaaes Friskolens Drengbørn fri Befordring i Bænkevogne fra Odense til Nyborg og tilbage den 21. ds., dog ikke med Iiltogene.

Hrr. Inspecteuren anmodes om fra Stationsinspecteur Holst at opgive, hvor mange Bænkevogne, der vil være nødvendige samt med hvilke Tog, Befordring ønskes.

Disse to eksempler viser forholdsvist ukomplicerede befordringer af skolebørn, men allerede 2 år efter Lillebæltsoverfartens åbning forekom følgende transport:

Fredericia, den 26. August 1874

Striib Station.

Med Tog 4 imorgen overføres fra Fredericia 1 Bænkevogn med Elever fra den herværende Latinskole. Vognen vil være at indrangere for Bred Station. Samme vil retournere med Tog 7 og vil være

Man må således formode, at eleverne til fods har måttet befordre sig selv mellem de to stationer, og man har således fulgt den senere parole: Ud at se med DSB og så til fods.

Befordringen af københavnske skolebørn til ferieophold i Jylland hører vi første gang om i et brev til overdriftsinspektoratet i Aarhus dateret den 20. juli 1886:

De københavnske Almueskolebørn, der have erholdt fri Reise paa Statsbanerne afgaae fra København som oftest med Togene 23 og 31, men da disse sidste Tog afgaae i Forbindelse med Iiltogene No. 7 og 13 fra Nyborg, maa Børnene forblive henholdsvis til Togene 9 og 15 og maa saaledes de Børn, der ankomme med Tog 31 overnatte i Nyborg og der ankomme med Tog 23 og skulle til længere bortliggende Stationer i Jylland i Aarhus, Varde og flere andre Steder.

Jeg skulle tillade mig at henstille, at man stillede en Anmodning til de københavnske Skoler om, at lade Børnene afgaae med sjællandske Tog 35 for at undgaae Overnatning og de for Børnene, der i Almindelighed ere meget tarveligt forsynede med Penge, flydende Ulemper.

For paa Retouren at undgaa Ulemper ved Overnatning turde det være hensigtsmæssigt, at paalægge Stationerne i Jylland kun at lade Børnene afreise saaledes at de indtræffe til Fredericia enten med Tog 36 og 43 videre Tog 8 og 32 eller med Tog 48, 32, 53 videre Tog 14 og 22.

Brevet er som det ses noget snørklet udformet og kræver faktisk et nøje kendskab til den gældende køreplan, men at en del af de ferierejsende skolebørn dengang var henvist til et længere natligt ophold i Nyborg synes at fremgå ganske klart. At børnene så måske har været urolige uden forældres eller læreres opsyn er vel ikke utænkeligt eller også har antallet af ledsagende voksne ikke været tilstrækkeligt til at opretholde god orden og disciplin.

Aprøps orden og disciplin. Tilsyneladende var der mere kontrol og opsyn i "de gode gamle dage". Læs engang følgende:

INSTRUX FOR NATTEVAGTEN
PAA FREDERICIA STATION

- 1) Fra Kl. 8.30 Em til Kl. 9.30 Vagt i Forhallen. Fra Kl. 9.30 Em til Kl. 10.45 patrouilleres paa Stationspladsen, paaser at Uvedkommende ikke indfinde sig paa Pladsen, at Personvognene ikke benyttes til Opholdssted og at alle Adgange, som skulle være lukkede, ere lukkede. Fra Kl. 10.45 Vagt i Forhallen.
- 2) Udkaldelse i Ventosalene til Aften- og Nattogene.
- 3) Alle Uregelmæssigheder meldes uopholdelig til den fungerende Stationsbestyrer.
- 4) Efter Tog 48's Afgang lukkes alle Døre til Ventosalene. Kl. 10.30 aabnes Dørene fra Forhallen til Ventosalene, Kl. 11 til Perronen og Rygeværelset. Dørene lukkes igjen lidt efter Tog 55's Ankomst. Kl. 12.25 aabnes Dørene igjen.
- 5) Fører Tilsyn med at der hersker Ro og Orden i Ventosalene. Kun Reisende, som ere forsynede med Kjørebillet eller Ventesalsabonnementsbillet have Adgang til Ventosalene efter Tog 48's Afgang. Fra Tog 48's Afgang og til Kl. 5 Morgen sælges ikke Ventesalsbilletter, hvorimod Kjørebilletter kunne faaes i hele dette Tidsrum.

("Sætteren"s bem: Da min maskine ikke er forsynet med 1/4, 1/2 og 3/4 som ægte brøker, er i dette afsnit anvendt .15, .30 og .45 i stedet - undskyld).

Men tilbage til jernbanens

transportopgaver dengang. Overførselskapaciteten over Storebælt var for ca. 90 år siden naturligvis ikke den samme, som den er idag, men en del af transporterne kendes også nuomstunder. Som f.eks. følgende:

Fredericia, den 8. September 1888

Nyborg Station.

Af Cirkus Renks ca. 35 Vogne, ville de 7 blive overført med Tog 35's Færge til Nyborg, hvor de ville forblive henstaaende til et af Exstratogene. Resten af Vognene ville blive overførte med Exstrafærger, der afgaa henholdsvis Kl. ca. 5 Fm. og 7.30 Fm. og 12.00 fra Korsør.

Stationen anmodes om at indsatte 1 M-vogn i det Exstratog, der medtager de fleste Hestevogne. Der ventes i alt ca. 15 Vogne med Heste.

Det hændte af og til, at ansatte ved jernbanen og andre udenfor havde brug for en eller anden lille favør. Ofte drejede det sig om brændsel, som vedkommende ansøger meget gerne ville have befordret så tæt til det sted, hvor han havde brug for det, idet besværet med at transportere effekterne videre med datidens hestekøretøjer jo derved blev mindre. Var nærmeste sidespor privat- og af disse fandtes en del ved mejerier, skovbrug, grusgrave o.l., ja, sådrejede ansøgningen sig ofte også om at måtte benytte disse private sidespor til aflæsningen, og ansøgningerne blev som regel bevilget. I følgende tilfælde drejede det sig ikke om brændsel, men jernbanen havde til gengæld en vis interesse i sagen:

Fredericia, den 14/11 1888

Til Assens Station.

Det meddeles herved Stationen, at der er tilstaaet Stationsforvalter Schmidt i Flemløse fragtfri Befordring af 2 Vognladninger Røeffald fra Assens til Flemløse.

Affaldet skal benyttes til Gødning til Stationens Have.

Vi vil slutte dette lille strejftog i længst svundne dage med citat af nogle skrivelser, der belyser personalets forhold.

I de gode gamle dage var det ikke let at komme frem indenfor jernbaneetaten, hvad følgende brev viser:

Fredericia, den 16. August 1888

Trafikforvaltningen, Aarhus.

Tillader mig at indstille Stationsdreng O.W. Kühle i Odense No. 337 til ansættelse som Porteur paa Prøve. Jeg skal oplyse, at han har aftjent sin Værnepligt og er i alle Henseender en dygtig Jernbanemand.

Banernes Ledelse behandlede personalet med næsten diktatorisk magt, hvilket ses af følgende:

Fredericia, den 20. Juni 1888.

Til Knarreborg Station.

Det meddeles herved Stationen til videre Bekjendtgørelse, at Elev H.J. Jeppesen vil være at afgive til Tjeneste paa det sjællandske Distrikt saaledes, at han allerede den 30. Juni melder sig til Tjeneste direkte på Klampenborg Station.

Et andet eksempel:

Fredericia, den 26. Novb. 1888

Hr. Pakmester II Nr. 28,
P. Nielsen,
Nyborg.

Det meddeles Dem herved, at De fra d. 1. December d.A. er forflyttet til Frederikshavn.

Så kort kan det gøres, men tilbage er naturligvis for den arme pakmester at håbe, at forflyttelsen har været ansøgt. Ellers er omvæltningen kommet brat for såvel ham som hans eventuelle familie. Afstanden fra Nyborg til Frederikshavn var dengang meget længere end den er i vore dage - eller den følte i hvert tilfælde at være det.

Ib V. Andersen

Jernbanestationer

Ved adskillige tidligere lejligheder har jeg i SIGNALPOSTEN skrevet om sporplaner for jernbanestationer, såvel ved virkelige baner som ved modelbaner. Der har dog i alle tilfælde været tale om ganske bestemte stationer, og i de fleste tilfælde endda navngivne stationer fra danske baner. I dette og de følgende numre af bladet er det min hensigt at give en mere generel gennemgang af de forskellige former for jernbanestationer, idet jeg først i korthed vil omtale trafikken på stationerne og derpå vil vise, hvordan stationernes spornet kan opbygges for at passe til denne trafik.

Jeg har hidtil ved enhver given lejlighed gjort opmærksom på, at stationer på modelbaner efter min mening i videst mulig udstrækning bør bygges som modeller af stationer på virkelige baner, og det er også i denne serie min agt at benytte virkelige stationer som eksempler. Imidlertid er jeg klar over, at man også kan anlægge det synspunkt, at man på en modelbane bør bygge stationerne, så deres sporplaner er mest muligt optimale, altså så alle de fornødne køremuligheder opnås med så få spor og sporskifter som muligt. Jeg skal derfor efter bedste evne søge også at vise sporplaner for forskellige stationstyper udarbejdede på grundlag af den opfattelse.

Naturligvis stræber man også ved de virkelige baner efter at udforme stationernes spornet optimalt, så ved planlægning af et modelanlæg - især hvis det henter sit forbillede i vore dages driftsform - kunne man vente, at de to synspunkter gav de samme resultater. Imidlertid vil det sjældent være tilfældet, når man når op over de helt enkle stationstyper, dels på grund af, at driften på en modelbane aldrig kan blive helt virkelighedstro, og dels på grund af, at virkelige banelinier meget sjældent er resultatet af én eneste byggeperiode. De fleste banelinier vil have stationer, der opbygningsmæssigt repræsenterer forskellige tidsrum, hvor de trafikale betingelser var forskellige, og hvor man derfor lagde vægt på forskellige ting i sin planlægning. I man-

ge tilfælde er der foretaget større eller mindre ombygninger af stationerne, og på den måde vil man ofte få stationer, der hverken er optimale ud fra det ene eller det andet sæt ønsker, da det ved ombygningen har været umuligt at gennemføre alle de ønskede ændringer, enten af økonomiske eller af tekniske grunde.

Sluttelig må man også have for øje, at den manglende omverden medfører, at modelbaner får andre forhold vedrørende opstillingsspor og tekniske anlæg (især remiseanlæg) end de virkelige baner.

Den vigtigste årsag til at udforme sporplanen for en modelstation ud fra optimalitetssynspunktet er den pladsmangel, der næsten altid gør sig gældende på en modelbane. Hvis man enten kan have "den samme" station på mindre plads eller en "større" station på den samme plads, er det jo en afgjort fordel. I den udstrækning man kan opnå dette ved en fleksibel sporplan kombineret med et højtudviklet sikringsanlæg, der for eksempel tillader såvel kørsel som rangering i alle gennemgående spor, er synspunktet absolut rimeligt, men hvis man går så vidt som til at udforme sporplanen med en bestemt trafik for øje, er det uheldigt, da man så kan få vanskeligheder, når man siden får lyst til at prøve en anden trafikafvikling.

Hovedformålet med de sporplaner, jeg viser, er at give ideer til modelbanebyggere, og jeg har derfor bestræbt mig på at tegne de forskellige planer, så de giver et nogenlunde korrekt indtryk af, hvor meget stationerne fylder. De er dog ikke tegnede i mål svarende til ét eller andet fabrikat i spormateriel, idet der er meget betydelige forskelle mellem især de forskellige fabrikaters sporskifter. Jeg har i stedet søgt at vælge kurveradius og sporskiftehældning nogenlunde midt i gruppen af forskellige muligheder, så man ved brug af sporplanerne ikke får alt for ubehagelige overraskelser. Det ville naturligvis være ønskværdigt af hensyn til udseendet at anvende større kurveradier og spidsere sporskifter, men i så

fald må man være opmærksom på, at sporplanernes proportioner ændres.

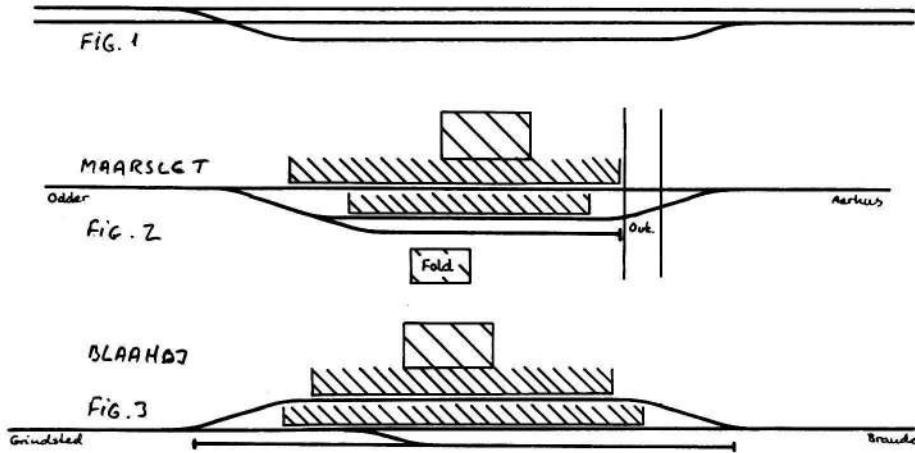
Jeg vil indlede min omtale af stationstyperne med de mindste stationer og derefter arbejde mig frem til de store stationer. Gods- og rangerbanegårde vil jeg dog omtale for sig selv, og jeg vil slutte af med at omtale forskellige særlige anlæg: maskindepoter, containerterminaler, omlæsseanlæg m.v.

LANDSTATIONER

Jernbanestationer tjener dels til at skaffe transportmuligheder for de omkringboende og dels til at opfylde forskellige driftsmæssige formål, og stationernes udformning må derfor afhænge af den betydning, man i hvert enkelt tilfælde lægger på disse formål. Da landstationers oplande kun er beboede af ret få personer, vil antallet af personrejser til og fra en landstation normalt være beskedent, og i de fleste tilfælde vil også godstrafikken være lille. I enkelte tilfælde kan der dog ligge en virksomhed, der giver stor godstrafik ved en landstation. Et typisk eksempel herpå er et savværk, idet den skov, der giver materiale til savværket, samtidig hindrer bebyggelse i området.

Landstationernes driftsmæssige betydning består oftest i at give mulighed for togkrydsninger eller overhalinger, og ud fra det synspunkt har man derfor især behov for landstationer på enkeltsporede baner. På dobbeltsporede baner kan landstationerne dog også tjene til at muliggøre en tættere trafik, men dette mål kan jo lige så godt opnås ved hjælp af mellembloksignaler. Formelt er der intet til hinder for, at en landstation kan være forgreningsstation eller endestation, men det er i alt fald her i landet sjældent, at det sker, uden at stationens spornet derved vokser så meget, at den mister sit præg af landstation, så jeg vil derfor på dette sted kun beskæftige mig med de landstationer, der er almindelige mellemstationer.

Hvis man ser på de krav, de



tre betingelser stiller til stationerne, finder man, at persontrafikens krav er let at opfylde, idet det kun består i, at der skal være en perron ved sporet, eventuelt suppleret med en bygning med billetsalg og venterum. Godstrafikken er af mere blandet art, og den kan derfor kræve flere faciliteter. Stykgodstrafikken har behov for et pakhus, helst med gulvet i højde med godsvognenes bund og med et passende rampe- eller broarrangement hen over perronen. Vognladningstrafikken derimod har først og fremmest behov for et spor, hvor vognene kan henstilles, medens de læsses eller tømmes, og man kan tillige have behov for visse hjælpemidler som ramper eller kraner. Naturligvis må der tillige være adgang for vej køretøjer til vognene. Endelig er der de driftsmæssige krav til stationerne, og disse kan i reglen udmøntes i et krydsningsspor, der er tilsluttet hovedsporet i begge ender, og en form for sikringsanlæg. Hvis banelinien er dobbeltsporet, har man ikke nødvendigvis behov for overhalingsspor på alle stationer, men det kan være nyttigt også at stationer uden overhalingsspor at have transversaler, så man om-

fornødent kan køre fra det ene spor til det andet.

Efter at have opstillet de betingelser, en station skal opfylde, kan man se på, hvordan betingelserne opfyldes. Hvis der ikke fra driftsmæssig side stilles krav til stationen, så den kun skal tjene som betjeningssted for kunderne, bliver den til et trinbrædt (billetsalgsssted) eller/og sidespor.

Trinbrædter som sådan er uinteressante i denne forbindelse, hvorimod jeg kort vil beskæftige mig med sidesporsanlæg, da principperne for disse jo stort set er de samme, hvad enten stationen har ét eller flere hovedspor. Jeg vil dog her begrænse mig til læssespor, medens omtalen af private sidespor m.v. vil ske i forbindelse med behandlingen af gods- og rangerbanegårde.

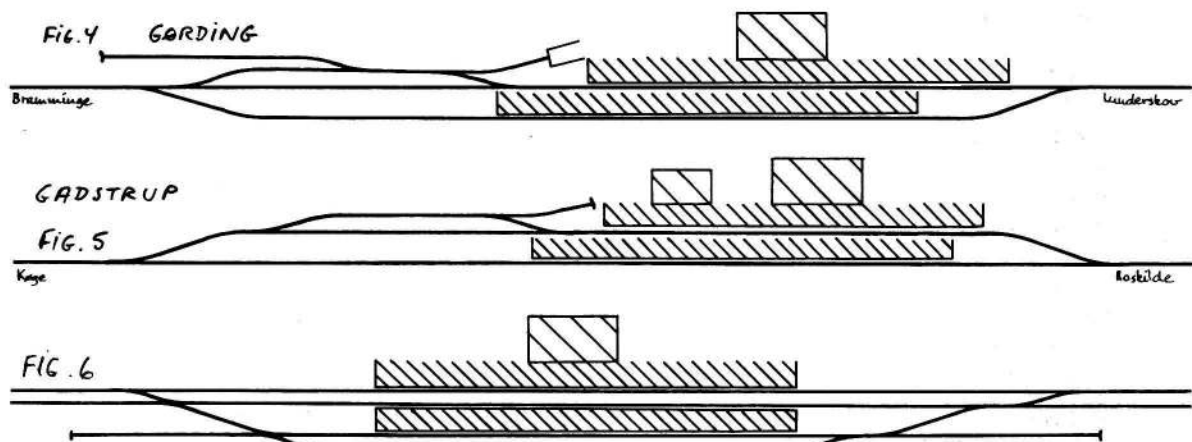
Et læssespor kan være tilsluttet hovedsporet ét eller flere steder. Hvis man tilslutter det i begge ender, vil det naturligvis lette rangeringen, men på den anden side vil man ofte være interesseret i at holde antallet af sporskifter i hovedsporet nede på et minimum, og man kan så nøjes med at tilslutte læssespor ét sted. Hvis man gør det ved en transversal til den mid-

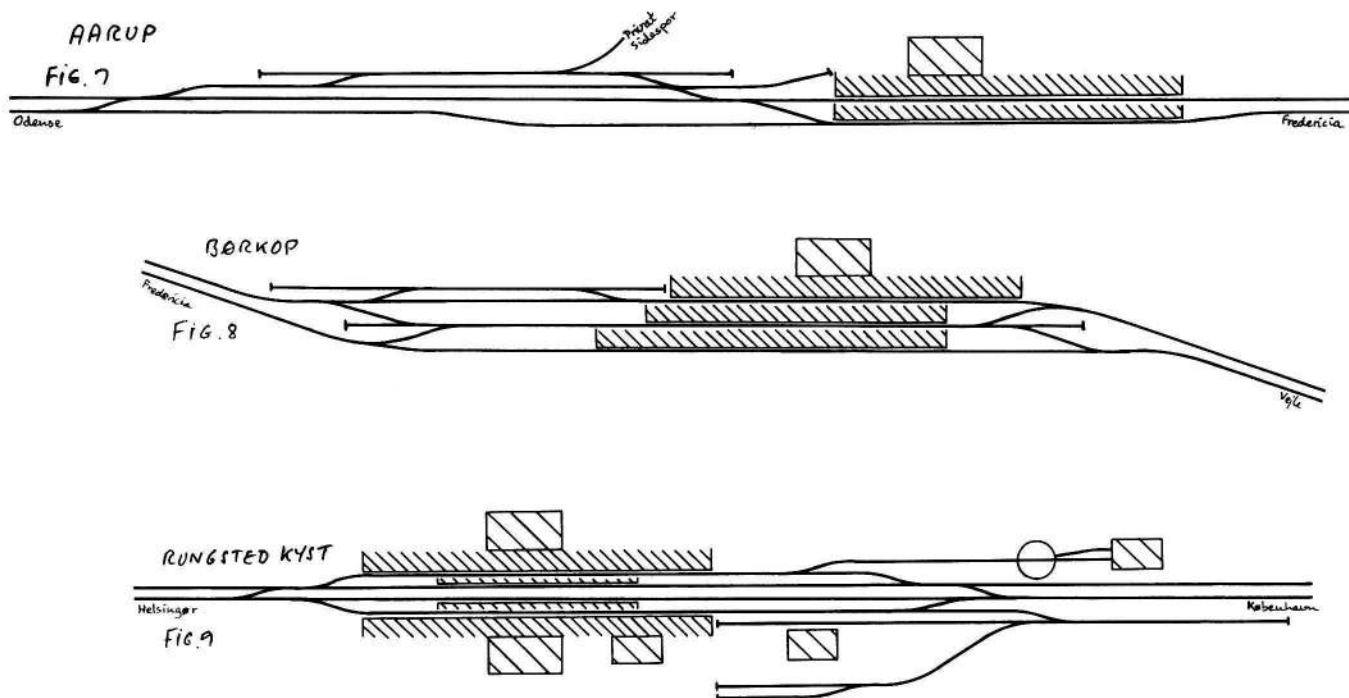
terste del af læssespor, får man alligevel mulighed for at rangere til og fra læssespor fra tog i begge køreretninger.

De forskellige udformninger af læssespor dukker op igen i forbindelse med stationer med krydsningsspor, så jeg vil ikke vise tegninger af dem her. Jeg vil dog vise et eksempel på tilslutning af sidespor til en dobbeltsporet banelinie. Ved at udforme denne tilslutning på den i fig. 1 viste måde får man god adgang til sidespor fra begge spor og undgår samtidig modgående sporskifter i hovedsporet. Tidligere lagde man af sikkerhedsmæssige grunde vægt på at holde antallet af modgående sporskifter i hovedsporene nede, og ved modelbaner, hvor sporskifteaflysningen ikke helt kan stå mål med de virkelige baners, kan dette stadig være rimeligt.

Herefter vil jeg hele tiden gå ud fra, at stationerne skal udstyres med krydsnings- eller overhalingsspor. Jeg vil først omtale stationer på enkeltsporede baner, og disse stationer antages således at have 3 spor, nemlig gennemkørsels- sporet, krydsningsspor og læssespor. Det siger sig selv, at læssespor ikke skal ligge i midten, og stationerne kan derfor udformes på fire forskellige måder, hvis man hele tiden ser dem fra den side, hvor hovedbygningen ligger.

Fig. 2 viser en såkaldt kort station, én af de to hovedtyper for landstationer på enkeltsporede baner. Man har her hovedsporet liggende nærmest stationsbygningen og læssespor længst fra den. Denne type egner sig især til sidebaner, hvor de fleste tog standser ved landstationerne, idet togene vil komme til perron lige ud for hovedbygningen. I de tilfælde, hvor





to tog skal krydse på stationen, gælder dette kun for det ene tog, men det er jo trods alt kun et fåtal af togene, der skal krydse. Da læssesporer ligger modsat stationsbygningen, skal der være en vejforbindelse hen over banen, og der vil derfor oftest være bebyggelse på begge sider af denne.

Hvis hovedsporet ligger i midten, bliver antallet af sporskifter i hovedsporet fordoblet, og samtidig bliver det nødvendigt at benytte dette ved al rangering på stationen. Til trods for disse ulemper er stationer med hovedsporet i midten meget almindelige. Den i fig. 3 viste type benyttes ret meget på DSBs sidebaner i Jylland, medens typen i fig. 4 fortrinsvis anvendes ved privatbanerne, hvor den til gengæld var overordentlig hyppigt brugt. At typen også bruges på hovedbaner, viser fig. 4, men Gørding er vistnok lidt af et særtilfælde. Når typen er blevet så populær på trods af sine ulemper, skyldes det, at man er i stand til at holde næsten al ekspedition samlet lige ved hovedbygningen, og på baner med ringe trafik er det en meget beskeden ulempe, at rangeringen blokerer hovedsporet.

Endelig vises den sidste udformning i fig. 5. Dette er den anden af de to hovedtyper, den såkaldte lange stationstype, hvor betegnelsen skyldes læssesporerets anbringelse for enden af perronen. Denne type er især egnet til brug på hovedlinier, hvor kun et min-

dre antal af togene standser ved landstationerne, idet man da må foretrække at have gennemkørsels-sporet anbragt, så folk ikke skal krydse det for at komme fra stationsbygningen til perronerne. Samtidig udstyres sådanne stationer med så lange krydsningsspor, at det alligevel er disse og ikke læssesporer, der afgør stationernes total længder. Af hensyn til passagererne må man foretrække, at standsende tog benytter krydsningssporer, men det medfører øget slid på sporskifterne og kræver længere køretid, så man lader ofte togene benytte gennemkørsels-sporet. På ikke fjernstyrede strækninger må det i den forbindelse yderligere erindres, at så længe en station er ubetjent, kan man kun benytte gennemkørsels-sporet. Da læssesporer ligger på samme side som hovedbygningen, er en vejforbindelse over sporene ikke absolut nødvendig, og det kan derfor være hensigtsmæssigt at anlægge en lang station, hvis hele den tilhørende "by" ligger på samme side af banen.

Hvis banelinien er dobbeltsporet, gør der sig lidt andre hensyn gældende end ved enkeltsporede baner. Det er især vigtigt at gøre sig klart hvilken tidsalder, man ønsker at eftergøre på sin modelbane, da de forskellige perioders driftsformer er så forskellige, at man har ombygget mange landstationer ved de virkelige baner for at tilpasse dem til de ændrede be-

tingelser. Den væsentligste ændring var overgangen fra, at de gennemgående godstog rangerede på stort set alle stationer, til, at de kun rangerede på bystationerne, medens landstationerne betjentes ved lokalgodstog.

Så længe godstogene rangerede på alle stationer, måtte man have overhalingsspor og læssespor liggende bekvemt for hinanden, hvorfor de fleste stationer havde disse spor liggende på den ene side af hovedsporene som vist på fig. 6. Af hensyn til rangeringen er der rangerhoveder i begge ender af overhalingssporet. Jeg har i den ene ende af stationen vist en transversal med krydsningsspor-skifter, medens jeg i den anden har vist lutter enkelte sporskifter, og det ses, at man kan spare ret meget i længden ved at holde sig til krydsningsspor-skifterne. Samtidig får man færre S-kurver ved ind- og udkørsel, hvilket især på en modelbane med lille kurveradius kan være en fordel. På den anden side stræber man ved de virkelige baner efter at undgå krydsningsspor-skifter i hovedsporene, da de sikkerhedsmæssigt er utilfredsstillende ved kørsel med høje hastigheder, så hvis man har den fornødne plads til rådighed, bør man nok alligevel også på en modelbane vælge udformningen med enkelte sporskifter.

På fig. 6 ligger læssesporer modsat hovedbygningen, så der skal være en vejforbindelse over

banen. Denne udformning er den normale, når en station har sideliggende overhalingsspor, men der er naturligvis intet til hinder for at have overhalings- og læssespor beliggende på samme side af banen som stationsbygningen som vist på fig. 7. At udforme en station på den måde er dog usædvanligt, og på en modelbane er det tillige uheldigt, da stationen bliver overordentlig lang. Hvis man trækker overhalingssporet længere ind, så det når hen foran stationsbygningen, bliver stationens længde mere overkommelig, men så bør stationen udstyres med perrontunnel eller gangbro, da passagererne så altid skal krydse spor for at komme til eller fra togene.

Da man gik væk fra de rangerende godstog, faldt brugen af overhalingssporene kraftigt, og tillige ændredes brugen af dem, idet de godstog, der overhalede, kun i få tilfælde rangerede under opholdet. Behovet for en bekvem forbindelse mellem overhalingsspor og læssespor blev derfor af mindre betydning, så man i stedet kunne lægge vægt på at opnå en driftsmæssigt mere hensigtsmæssig placering af overhalingssporet. Fig. 8 viser stationen i Børkop, hvor overhalingssporet ligger mellem de gennemgående hovedspor, så man undgår at skulle krydse det modgående spor for at komme til eller fra det. Børkop var en af de første stationer her i landet, der fik midtliggende overhalingsspor, og i virkeligheden var det først og fremmest på grund af kurveforholdene på stedet, at det skete, idet man ellers dengang lagde større vægt på adgangen til læssespor end på overhalingssporets hensigtsmæssighed. I de senere år har man dog ved ombygning af landstationer stort set altid bragt overhalingssporet mellem hovedsporene. Hvis læssespor kun sjældent anvendes, er det jo også af ringe betydning, at det ligger lidt ubekvent.

Det mindre behov for overhalingsspor har også givet sig udslag i, at man ved moderniseringer har nedlagt overhalingssporene på en del stationer. Selv på stærkt trafikerede strækninger tillader man, at der er 15-20 km mellem overhalingssporene. Således er der kun ét overhalingsspor på de 32 km mellem Roskilde og Ringsted, og på de 17 km mellem Ringsted og

Næstved er der ikke længere overhalingsspor overhovedet.

I lande med stærk jernbanetrafik og specielt med stærk godstrafik er det ikke usædvanligt at finde stationer med to overhalingsspor, men med den trafik, man har her i landet, er der ikke det store behov for det. Det skal dog nævnes, at der i Tåstrup er to overhalingsspor for fjerntrafikken. Principielt var de fleste af Kystbanens stationer også forsynede med to overhalingsspor, som det ses på fig. 9, men det var jo i det væsentlige for at give eksprestogene mulighed for at overhale persontogene. Da de fleste tog på banen standsede ved mellemstationerne, var denne opbygning uheldig, idet togene jo så skulle køre gennem de ret skarpe sporskiftekurver, og tillige var vigesporene så korte, at de kun var til begrænset nytte i forbindelse med godstrafikken. Man har derfor i de senere år ombygget hovedparten af stationerne, så jeg havde lidt svært ved at finde et brugbart eksempel. Rungsted Kyst, som jeg har vist i fig. 9, er i virkeligheden for stor en station til at gå ind under betegnelsen "landstation", men Klampenborg, der er den anden bevarede station af typen, er jo endnu større. Rungsted Kyst station er yderligere uheldig som eksempel, fordi den er udstyret med mellemperroner, men disse er dog meget små og usle, og de er ikke til megen gavn - de benyttes nemlig ikke.

O. Buskgaard

læser- breve

Læsersvar på Kai Dohns indlæg i 13. årgang, nummer 4:

Fra Erik Olsen:

I SP nr. 4/77 bragtes et læserbrev fra hr. Kai Dohn. I forbindelse med dette beder Holtrup andre af SPs abonnenter om en kommentar med spørgsmålet: "Er vi så énsidige?"

Mit svar på dette spørgsmål må blive et ja. Det er rigtigt, at SP i meget høj grad bringer privatba-

nestof, og at stof om DSB ikke så ofte forekommer. Det sker naturligvis, at der bringes nogle godbidder, men der er for langt imellem dem.

Ovenstående skal ikke opfattes som negativ kritik, for jeg opfatter hvert nummer af SP som et nyt bind til mit leksikon om jernbaner og modeljernbaner - på et eller andet tidspunkt vil jeg givetvis få brug for den viden, som hvert nummer af bladet indeholder.

Grunden til SPs lidt énsidige stofvalg kan være, at antallet af skribenter er temmelig begrænset, og at disse hver for sig behandler emner, som de selv interesserer sig for. Hvor mange læsere, som interesserer sig for privatbaner og hvor mange for DSB er et vanskeligt spørgsmål at besvare. Her vil det sikkert være rimeligt at lave et læserrundspørge for at få belyst, hvordan læsernes interesser fordeler sig.

Løvrigt er privatbane/DSB forholdet ikke den eneste skævhed i SPs stofvalg. Der har gennem årene været anvendt mange sider på at fortælle om damplokomotiver, men kun meget lidt om person- og godsvogne m.v. - og dette til trods for, at der i forvejen findes en hel del litteratur om emnet damploko.

Generelt bør man nok ved udvælgelse af stof skæve til, hvad der i forvejen findes af litteratur om det pågældende emne, og hvad der planlægges at skulle udkomme i den kommende tid. Sidstnævnte skulle ikke være et uoverstigeligt problem, da der er ret få udgivere og forfattere af jernbanelitteratur. Der kan også bringes artikler, som giver supplerende oplysninger om et emne, der i forvejen er behandlet andetsteds - men husk litteraturhenvisninger!

Skal jeg selv udtrykke nogle ønsker må det blive:

- a) En mere alsidig behandling af en banestrækning i artikelserien "Nedlagte baner", d.v.s. ikke blot køreplaner og maskinbenyttelse, men også noget om sporplaner, bygninger, godstrafik etc.
- b) Mere DSB.
- c) Omtale, fotos og tegninger af person-, post-, pak- og godsvogne, i særdeleshed fra ca. 1900 til idag.
- d) At der bringes flere stationsplaner efter DSB originaltegninger.
- e) At der også bringes artikler om

stadig eksisterende banestrækninger.

f) Tegninger og fotos m.v. af stationsbygninger (evt. pkt. d og f kombineret i en artikelserie "Danske (statsbane)stationer").
g) Mere modelbanestof.

Med hensyn til pkt. g er det vist et spørgsmål om at få flere modelbyggere ud af busken, mens pkt. a-f er modelbyggerens arbejdsgrundlag!

Fra S. Bertelsen:

Foranlediget af, at SP udbeder sig betaling for 14. årgang, har jeg fattet skrivesagerne. Om 65 kr. er for meget - det mener jeg ikke - alle priser raser jo opad, men hvad får jeg for disse kroner. For første gang i den tid jeg har købt SP (jeg har alle numre) måtte jeg gennemgå sidste årgang før beslutningen blev truffet. Jeg kan betro hr. Redacteuren, at udfaldet blev positivt, men lad mig lufte følgende, der faldt mig ind under gennemgangen.

13. årgang har, som hr. Dohn påpeger, været meget præget af privatbanestof, det er jo dog også her, de store og interessante variationer er. Jeg mener dog ikke forholdet er grellere end 3:1 i privatbanefavør, men hr. Dohns anke om billedteksterne vil jeg absolut tilslutte mig.

Alkjærs motorvogne og Gregersens damplokomotiver er absolut læseværdige, men hvor er de langtrukne. Om motorvognene vil blive ligeså interessante som færgerne i sin tid var, vil kommende numre jo vise. Damploko specifikationer er blevet bragt af flere forfattere gennem årene, at de så ikke er enige viser så 1 side rettelser og Gregersen gentager delvis sig selv i "nedlagte baner" eller omvendt.

Modelstoffet er meget tyndt i 13. årgang, men nu ved jeg da, at JMJK har holdt en byggekonkurrence med trækraft-modeller, behørigt foreviget og bedømt af bl.a. hr. Adamsen. Nogen inspiration kunne dog hentes fra det SNAPSE beholder-bærende lokomotiv.

En skribent, HGC, forudsætter, at man i udlandet køber samlesæt og løsdele, hos firmaer, der er og forbliver ukendte, et enkelt blev dog røbet i 12. årgang. Denne fremgangsmåde bliver da vist også

noget kostbar, husk på: Holtrup skal jo have de første 65 kr. af det beløb, der er sat af på JERNBANE-kontoen.

J. Reinfeldts indlæg om OKMJ M 2 har været det bedste af indlæggene om modeller, men er, synes jeg, mere skrevet til en fuldbefaren 0-bygger, som måske ville gå en anden vej med en sådan model.

Det røbes, at SP skifter format forhåbentlig bibeholdes det fine tryk og papir, som gør sit til, at det er let at læse SP. En ting mere, er der ikke marked for at støtte økonomien med flere annoncer, det måtte dog ikke gå ud over det nuværende stofs sideantal. Til slut fortsæt endelig linien, SIGNALPOSTEN er snart det eneste blad, man kan være bekendt at have liggende fremme til almenbeskuelse i hjemmet.

L. Viinholt-Nielsen skriver:

Jørgen Jensen efterlyser i SP nr. 3/77 en "hvem-forsker-hvad" rubrik. Da jeg med navns nævnelse forekommer i læserbrevet, vil det vel nærmest være uforstået ikke at reagere. Dette være hermed gjort.

Jeg ved egentligt ikke hvor stort behovet er for sådan en rubrik. Det er i alt fald yderst sjældent, nogen henvender sig til mig om oplysninger, selv om de så sandelig skal være velkomne. Jeg ser her bort fra en årelang korrespondance med et par særdeles distingverede medarbejdere ved SIGNALPOSTEN.

Derimod synes jeg det er en glimrende ide - som redaktøren er inde på - at der stilles spaltepads til rådighed for jernbanehistorikere, der søger oplysninger om dette eller hint. Hvem kan f. eks. låne mig eksemplarer af årgang 1917-37 af en lille tryksag (format 23 x 15 cm) ved navn: "Sydfyenske Jernbaner, Togplan 2"???

Hermed kommer vi ind på sagen, nemlig mit interesseområde som er Sydfyenske Jernbaner og de til dette selskab på forskellig vis associerede transportselskaber, det vil sige OKMJ, OMB, Sydfyenske Dampskibsselskab og Mommark Færge A/S.

Det er heller ikke nogen dårlig ide at lade de forskellige jernbane-

historikere udveksle erfaringer og fiduser. Jeg kunne f. eks. have fortalt Per Topp Nielsen for over 10 år siden, hvor arkivkortene til DSBs godsvogne befandt sig - så havde han nok genfundet dem noget før.

Torben Hove Jensen:

Kai Dohns kritik af DSB/privatbane og af billedtekster er særdels berettiget, men jeg ville have valgt en anden form.

Anders Gaardbo skriver:

Jeg har ofte haft lyst til at komme med et par kommentarer, og efter at have læst Kai Dohns indlæg har jeg endelig fået taget mig sammen. Der er faktisk noget om det, han siger. Ja, jeg har skam heller ikke noget imod privatbanerne, de er tit mere interessante end DSB, hvor alt (næsten) er så forbandet nyt og standardiseret; men det kan også blive for meget af det gode, og mon ikke de fleste modelbanefolk kører DSB?

Forøvrigt efterlyser redaktøren jo en modelmand, lad os håbe han snart finder en, der har ikke været for meget modelstof i de sidste numre. Husk også på, at næppe alle jeres læsere er civilingeniører eller fanatikere (eller skulle jeg virkelig være den eneste?).

Nå, det kom vist til at lyde lidt hårdere end egentligt tiltænkt, men man bliver nu temmelig skuffet, når man åbner det nye nummer af SP og finder en masse sider med køreplaner og artikler fyldt med matematik på et temmelig højt plan. Nu skal I ikke tro, at jeg kun er ude på at være negativ og kværlulere, jeg har skam også en hel del ros tilovers for bladet, f. eks. er artiklen om Korsørbanen fin, mon ikke I kan finde nogle gamle sporplaner herfra frem?

Ole Jespersgaard:

Som ny abonnent i 1977 må jeg udtrykke min store respekt og glæde over det store arbejde I lægger i SP.

Tom Persson:

Tak for en god årgang!

H. Knudsen:

Tak for et godt blad i det forløbne år. Jeg synes, det er godt, at privatbanerne har overvægt. De er ligesom mere overkommelige at lave i model, så det ligner noget!

H. Nutzhorn:

Med hjertelig tak for en fin og alsidig 77'er!

M. Christiansen:

Jeg ønsker mere DSB-stof og absolut mere modelbanestof især H0, men iøvrigt er jeg særdeles tilfreds med SIGNALPOSTEN.

Søren Jensen:

... Forfatterne bag SP fortjener al mulig ros for det store arbejde, de lægger i bladet! Dog vil jeg give dig ret i, at bladet ville blive væsentligt bedre, hvis de gamle, garvede modelbyggere ud over landet ville glemme deres beskedenhed og rykke ud med erfaringer og tips til os, der er lærlinge i faget (det er vi måske alle!).

Jan L. Hansen:

Jeg fatter pennen i anledning af Deres opfordring til at bekræfte eller afkræfte hr. Dohns påstand om at mellem 90 og 95% af SPs stof om jernbaner er "privatbanesladder".

Selv om jeg kommer til at udtale mig på et meget spinkelt grundlag (jeg har kun holdt SP i et år) er jeg tilbøjelig til at give hr. Dohn ret. Der er alt for lidt DSB-stof i SP; hvilket jeg har været meget skuffet over.

Nå, fortvivl ikke hr. redaktør, bortset fra det ovennævnte har jeg været godt tilfreds med SP i det forløbne år, og med håb om at der vil komme mere DSB-stof i de følgende SP'er har jeg bestilt 14. årgang.

Med Nordkalotthilsener fra nordlys og kolde polarnætter fra Lars Møller Jensen i Tårendö:

Som en læser i Norge har også jeg lyst til en smule (positiv kritik). Er bladet virkelig énsidigt? Efter en længere sygdomsperiode har jeg haft lejlighed til at gennemlæse SP 1968-1977 som tidsfordriv og må ubetinget konstatere en stigende kvalitet og mere saglig linje, ikke uden skønhedsfejl, men med fine illustrationer og relevante emner. Der har været behandlet mange DSB-linjer og mange privatbaner, så der er ingen slagside set over en så lang periode, men privatbanerne ligger jo i sidste del af ovennævnte interval og er gennemgående bedre og fyldigere behandlet.

(Herefter en række kommentarer til enkelte artikler, som det vil føre for vidt at gå ind på her, og Lars Møller Jensen slutter):

Helhedsindtryk: mange mammutserier med lange artikler. Stofområde relevant i det store hele, alt hvad jeg ikke har kommenteret direkte skal opfattes som OK, vi holder på en årgang mere og ser på det nye (mere praktiske) format.

Tak for indsats og for de mange fine artikler med gode illustrationer.

Fl. Wraae skriver bl.a.:

Det var da rart, at jeg ikke er den eneste som synes at SP er for privatbaneorienteret. Kai Dohn giver på bedste måde udtryk for de ting, som jeg længe har prøvet at sige. I forlængelse af dette kunne det være en god ide om du kontaktede Vigand Rasmussen vedr. bygninger på "De store baner". Artiklen i JERNBANEN 4/1976 er god. Med det materiale han må ligge inde med skulle det ikke være svært for ham at tage en bygning frem og beskrive den i tekst, foto og tegning.

...

Jeg savner DSB vogntegninger. Kunne man ikke hver gang bringe en tegning i stedet for en side med privatbanevogne. Fordel sol og vind mere lige. Bring eventuelt et foto. Her er nogle forslag til vogne, som I kunne bringe: Dc, De, Dj (årg. 1910-20), At, Cqm, Cp og Cpe.

Artiklen om tog 25's oprangring er helt på toppen, især de små vogntegninger er gode. De giver en fin sammenhæng mellem

bogstaver og vognens udseende. Lad os få noget mere fra den skuffe.

...

NYT FRA REDAKTIONEN

fortsat fra side 2:

hæftede: blanke sider, æselører, dobbelttryk o.l. - Lad mig det vide og De får straks erstatningseksemplar tilsendt.

En anden ændring er en lidt sværere konvolut til forsendelsen. Den skulle beskytte indholdet noget bedre end den tidligere kvalitet. Husk iøvrigt at klage til posthuset, hvis bladet har været bukket ved modtagelsen - det skal nemlig ifølge reglerne afleveres som forsendt - nemlig plant og "nystrøget".

Tak også for alle de mange venlige hilsener, der sendes os her ved årsskiftet. Som læserne ved, labber vi ros i os som en kat labber fløde, medens ris får os til at søge ly i hundekurven! Vi bringer en del af svarene på Kaj Dohns kritik inde i bladet og skal - som vi iøvrigt altid har stræbt efter - søge at opfylde læsernes ønsker og behov.

Årets økonomiske resultat er tilfredsstillende (regnskabet bringes andet sted i bladet), men kunne set under alle synsvinkler have været meget bedre. Salget af vore bøger og hefter går trægt - men det skyldes måske, at vi ikke har råd til at avertere og måske er den bedste reklame for så specielle emner mund-til-øre metoden, som jeg beder de, der har købt vore bøger, om at tage i flittig anvendelse.

Jeg har fået en halv snes opsigelser fra abonnenter, mest på grund af den forhøjede abonnementspris sammenholdt med ændrede indtægtsforhold og formindsket jernbaneinteresse.

Det er - heldigvis - betydeligt færre end frygtet, og indbetalingerne ligger i øjeblikket, d.v.s. den 15. januar, på samme niveau som de foregående år, ligesom der er - også som sædvanligt - tilkommet en hel del nye abonnenter (velkommen til disse!), så lige for tiden ser jeg fremtiden lys og lykkelig.

Vi Bygger

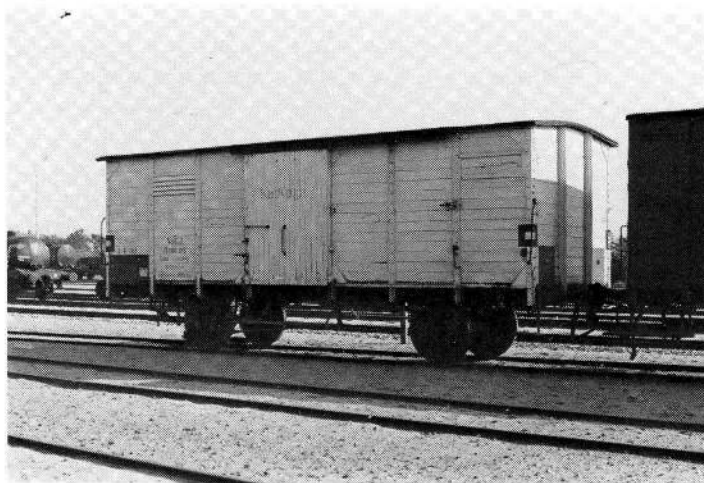
FLERE FREMBRINGELSER

Som nævnt i tidligere skrivelser, havde jeg købt 3 stk. Pola-Maxi G-10 godsvogne, hvoraf ombygningen af de to har været behandlet. Den sidste ville jeg bygge om til en VaGJ-kødvogn, som jeg en gang havde set i Ansager. Vognen eksisterer forsåvidt endnu, idet den står i den række godsvogne, som står på Varde Vest og vist bruges som lager for banen. Imidlertid er den nu malet brun uden påskrift, så jeg ville gerne lave den i dens hvide skikkelse. Den er let kendelig på skydedøren, som ikke er den originale, måske fordi den skulle være isoleret, og jeg fandt da også ud af, at den tilsidst på VaGJ kørte som brunmalet, for at gøre forvirringen total. Et særtog, som KLK engang arrangerede med motortrækraft, havde den med i brun version. Nå, KLK's formand havde også været i Ansager og i modsætning til mig havde han fotograferet den, så jeg fik et par billeder af ham.

Så vidt jeg husker, havde mange større og mindre slagterier sådan en slags rutevogn, som kørte mellem firmaet og Esbjerg med kød til eksport. Imidlertid indførte man containere, og det var jo også en smart ide, men ak, de skulle selvfølgelig befordres pr. lastbil. For at være sikker på, at de ikke blev transporteret med den forkætrede jernbane, lavede man bredden sådan, at de lige bestemt ikke kunne være indenfor jernbanens fritrumsprofil. "It is delicious, it is danish" står der bag på sættevognscontainerne. Det er muligt, men det synes jeg bare ikke, når jeg vil køre til Esbjerg i bil og ligger bag sådan en djævel, der snegler sig afsted. Det samme gentager sig formentlig i England, hvor de selvfølgelig også skal køres på vejene. Forøvrigt så sidder de bageste hjul fast, så på skibet fylder containeren mere end nødvendigt, og det kan ihvertfald ikke være god lastudnyttelse. Hvorfor ialverden containeren ikke kunne befordres pr. bane på en fladvogn, kan jeg

ikke få ind i mit hoved. De fleste slagterier ligger op ad banen og mange har eget sidespor. Nå, husk "It is danish" og hvorfor gøre det rigtigt, når man kan gøre det på dansk, som en af mine gode venner siger.

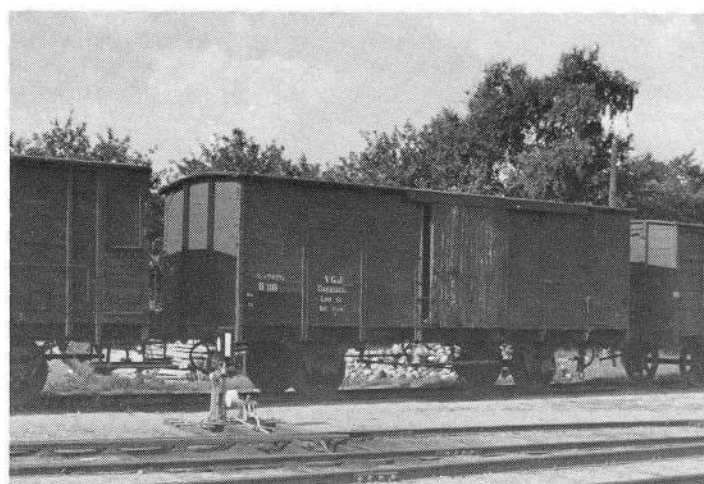
Efter dette ophidsede sidespring som ikke havde meget med modeljernbane at gøre, skal jeg forsøge at holde mig på 0-spor. Som omtalt i tidligere artikler, har jeg skåret diverse jern af på siderne, på det venstre U-jern lige rigeligt.



VaGJ IB 110 i Grindsted 1964, herunder HGCs model af samme.



VaGJ Q 110 i brun skikkelse på Varde vest, 1970.



ANNONCEANNONCEANNONCEANN

Købes: billeder fra RHJ.

Sælges: fabriksplade K 511, Hartmann nr. 2122.

Byttes: for ældre samler af jernbanemærker søges kontakt med ligesindede for bytning etc.

B. Dyrholm

Præstemarken 18

8900 Randers

tlf. 06-42 74 73

ANNONCEANNONCEANNONCEANN

Desuden har jeg lavet en ny dør af almindelig tynd krydsfiner, men nogle af dimserne fra den originale har jeg genbrugt. Undervognen har fået andre puffere, bremse-slangere og modelkoblinger fra Hermann. Da vognen ikke har gennemgående bremse, er alle de originale bremseklodser pillet af på nær en, som er sat i forbindelse med en hånd- eller fodbremse. Man bremser ihvertfald ved at træde på håndtaget, som så rettelig burde hedde et ... - så er det godt, ellers ender det med, at redaktøren må til at censurere mine skrivelser. Som jeg vist tidligere har nævnt, så er vangerne ikke for kønne, men alt ialt synes jeg det er blevet en ganske morsom vogn. Jeg kan absolut anbefale at bygge

disse G 10-ere om, for hvem der kan lide gamle godsvogne fra den gang, da de ikke alle var UIC-standard.

På en tur til Randers engang i tidernes morgen, da der endnu var privatbane der, så jeg en stor kraftig Q-vogn på privatbanestationen. Jeg tog et par billeder af den, men gik ikke alvorligt nok til den, da jeg dengang ikke interesserede mig så meget for privatbanevogne. Da den havde de aksellejer, som SCE laver til sin åbne godsvogn, fik jeg lyst til at gå i gang med den, og jeg ville samtidig gerne prøve, om de færdige lejer virkelig kunne bruges til en model med messingvanger.

JMJKs tegningsmand skaffede en originaltegning fra Scandia, nedfotograferet til 0. Den var som sædvanlig af super kvalitet, men på tegningen havde vognen bremsehus - og da jeg så den, havde den kun platform. Mine billeder viste ikke tydeligt nok platformen, men så måtte jeg ty til K.E. Jørgensen. Jeg indrømmer her offentligt og i al folkets påhør, at jeg i sin tid har rystet på hovedet af omtalte person, når han gik og tog i hundredvis af billeder til højre og venstre. Imidlertid er jeg idag parat til at æde nævnte ord, for han kan selvfølgelig hjælpe mig med billeder af mange godsvogne, som jeg ikke selv tog billeder af. Nå, han både kunne og ville hjælpe, og jeg fik et par fine billeder. Der var

bare noget, som ikke rigtig stemte. På billederne syntes afstanden mellem vognlavlen og pufferplanken, i den ende med bremseplakform, kun at være ca. 10 cm. På tegningen og originalfotoet fra Scandia så den ud til at være betydelig større. Jeg kan dårligt tro, at man ville flytte en hel pufferplank, selv om man piller bremsehuset ned, men efter at have fundet i længere tid, rettede jeg mig efter tegningen.

Undervognen er loddet op af Nemec-profiler som sædvanlig og af færdige dele er brugt: Cylinderpuffere fra Nemec, bremse-slangere og modelkoblinger fra Hermann, akselboxe og broer fra SCE og bremseklodser fra Darstead. På SCEs model af den åbne godsvogn er fjedrene fastgjort til vangen med et par små tappe. Jeg var klar over, at jeg ikke kunne bore et par små huller i vangerne så nøjagtigt, og desuden ville de skarpe kanter nok skære de små plastic-tappe af. Jeg skar så tappene af og filede holderne pænt jævne. Broen er også af plast, men den har et hul i midten, så den skruede jeg op i bunden, skruen altså. Ved hjælp af Stabilit-Express limede jeg fjedrene på messingvangerne, og de kom til at sidde fortrinligt. De er da ikke faldet af endnu, selv om vognen har kørt et par måneder i OMJK. Nu styres akselboxen jo også af gafflerne, så det bliver ikke de store kræfter, der kommer til at påvirke limningen. Jeg synes

NYT FRA REDAKTIONEN

fortsat fra side 49:

Apropos ønsker: Vi har i tidens løb fået mange henvendelser om sporplaner og bygningstegninger - fra "gamle dage". Det var min agt da vi nu får et stort "midteropslag" at bringe tegninger fra Rottes arkiv (ældste samling af jernbanetegninger), og De får også de første i dette nummer. Desværre viste det sig, da jeg besøgte Rigsarkivet, at tegningsophængen (klæbestrimler på fiberplader) var gået i "fuglerede" således at langt de fleste af tegningerne lå sammenrullet og -klæbet på bunden af skabet. Derfor kunne jeg ikke få fat i alle de tegningsnumre, jeg i denne omgang ønskede at låne

Vore muligheder for illustrering af artiklerne øges støt i takt med de mange hjælpende hænder, der dukker op. De fleste af disse "bidragydere" ønsker at forblive i ubemærkethed, men de skal alligevel have en stor tak! Se f.eks. på Nedlagte baner, RGGJ, i dette nummer; for et halvt år siden havde vi vel 6-7 fotos ialt om denne bane - i artiklen fornemmer De, hvad der blev stillet til rådighed.

Jeg vil slutte for denne gang. Næste nummer regner jeg med vil være vore abonnenter i hænde omkring den 1. juni 1978.

På genhør!

Holtrup

SPORVEJSHISTORISK SELSKAB

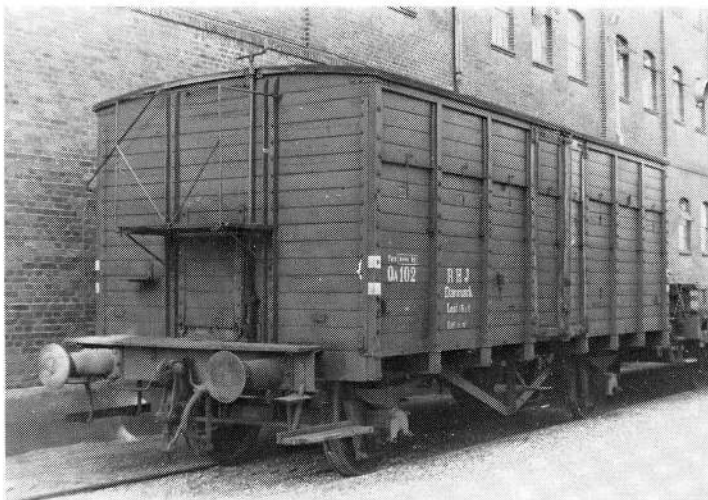
har igen i år fremstillet et 12 siders salgskatalog 1978 med mange nyheder, bl.a. kan nævnes bog om Odense Bytrafik, Sporvejen Ålborg aldrig fik, NESA, 1978 kalender, mange fotos samt tegning af rensevogn R 3.

Salgskataloget kan rekvireres gratis ved at sende navn og adresse til:

Sporvejshistorisk Selskab
Medlemssalget
Hvedevej 10
2700 Brønshøj.

blot, at gavlen rager lidt for langt ned, men det er fordi vangen på SCE-vognen er 6 mm, medens man i model normalt bruger en 5 mm vange. Det kan man nu komme over ved at lave bunden 1 mm højere op i kassen, og det havde jeg også regnet med. Jeg havde bare så travlt med at få gavlene placeret rigtigt, da jeg limede kassen sammen, at jeg glemte det. Ak ja, den forkalkning! Bremsklodserne voldte mig en del kvaler. Jeg havde for år tilbage købt dem hos Darstead i Schweiz, men da jeg for et par år siden ville have en ny liste over løsdele, meddelte de, at de ikke mere solgte sådanne. Det blev for dyrt at støbe dem selv, og der blev også noget med den tynde hænger, så jeg skrev ned til dem, om de ville sælge mig 250 stk. Det ville de, og prisen var nogenlunde favorabel. De kom til at stå i ca. 1,60 kr./stk., men med den nye kurs på Sfr. kommer de nok nærmere 2 kr. Det kan siges at være lidt dyrt, især når der skal 8 stk. til, men de er også meget fine. Jeg klemmer hængeren op i en lille træklods, som er savet ud af en liste på 5 x 7 mm, og som er limet på bunden. Man skal altså bare ikke bruge Karlsons klister til det, for det opløser plasticen, så næste dag hang mine bremsklodser og dinglede til alle sider. Jeg rettede dem og stillede vognen på hjulene og i løbet af en 8 dages tid var plasticen tør, og klodserne under kontrol. På en senere vogn, som jeg skal omtale en anden gang, har jeg brugt Stabilit og det er gået udmærket.

Vognkassen er lavet af krydsfiner og limet sammen og stolperne er af "North Eastern Holz" et skrækeligt navn, som kan få både engelsk og tyskkyndige til at tage sig til hovedet. Imidlertid er de lavet af lindetræ, som er mere hårdt end fyrretræ, og som bedre holder målene. JP-hobby har lovet at begynde at føre lister af "Linde-Holz" på lager, så man ikke behøver at skrive til Old Pullman efter det. Torben Hove Jensen i Åbyhøj, som fornylig havde en annonce i SP havde lavet nogle støbte beslag, som han bad mig afprøve. De sidder på dørene og ser meget nydelige ud med nitter og det hele. Bremsplatformen måtte jeg lave efter fotografierne. Man havde ladet håndsvinget sidde, hvor det sad i tårnet, så det rager



RHJ QA 102: Øverst på Randers P. i august 1966, nederst samme i HGC-model.



op over taget. Platformen var tårnets bund, men man havde så lavet en gang værre pindeværk som rækværk. Det fremgår vist tydeligt af gavlbilledet, men det fremgik ikke tydeligt af de billeder, jeg havde. Rækværket med V-et i holdes på plads mod gavlen med en stang, som tilsyneladende var svejset udenpå U-jernet. Det var noget slemt klamp, men jeg lavede det selvfølgelig på samme måde, skønt det ser ud, som om jeg ikke kunne lave et lige rækværk på modellen. Det lille trin på gavlen lavede jeg af noget riffelplade, så det kom til at se meget fornemt ud. Jeg skulle jo helst dupere rakkert. Da jeg tidligere har limet mine håndtag på trævognene, har de haft en tilbøjelighed til at falde af, hvis man tog på dem, så jeg er gået over til et nyt system. Jeg slår en lille stift eller søm i træet og lodder håndtaget fast på den, foroven og forneden. Man skal lige passe på ikke at holde loddekolben læn-

gere end højst nødvendigt, da træet så forkuller og sømmet falder ud.

Bemærk iøvrigt på gavlbilledet, så lidt GMJS-koblingen ses, når den er malet i samme farve som pufferplanken.

Den næste vogn, jeg vil irritere læserne med, er af litra Hf, men den er lige blevet "afleveret" fra fabriken og ikke fotograferet endnu. Da jeg imidlertid er blevet træt af at høre om false og andre besværlige måder at lave vognkasser på, har jeg taget nogle billeder af vognen på forskellige bygningstrin. Jeg håber så, at folk ikke viger tilbage fra vognbygning, men kaster sig ud i det og tager billeder og skriver om resultaterne. Det giver en vis personlig tilfredsstillelse at læse sine egne artikler, men de har jo ikke den store spænding, så klø på!