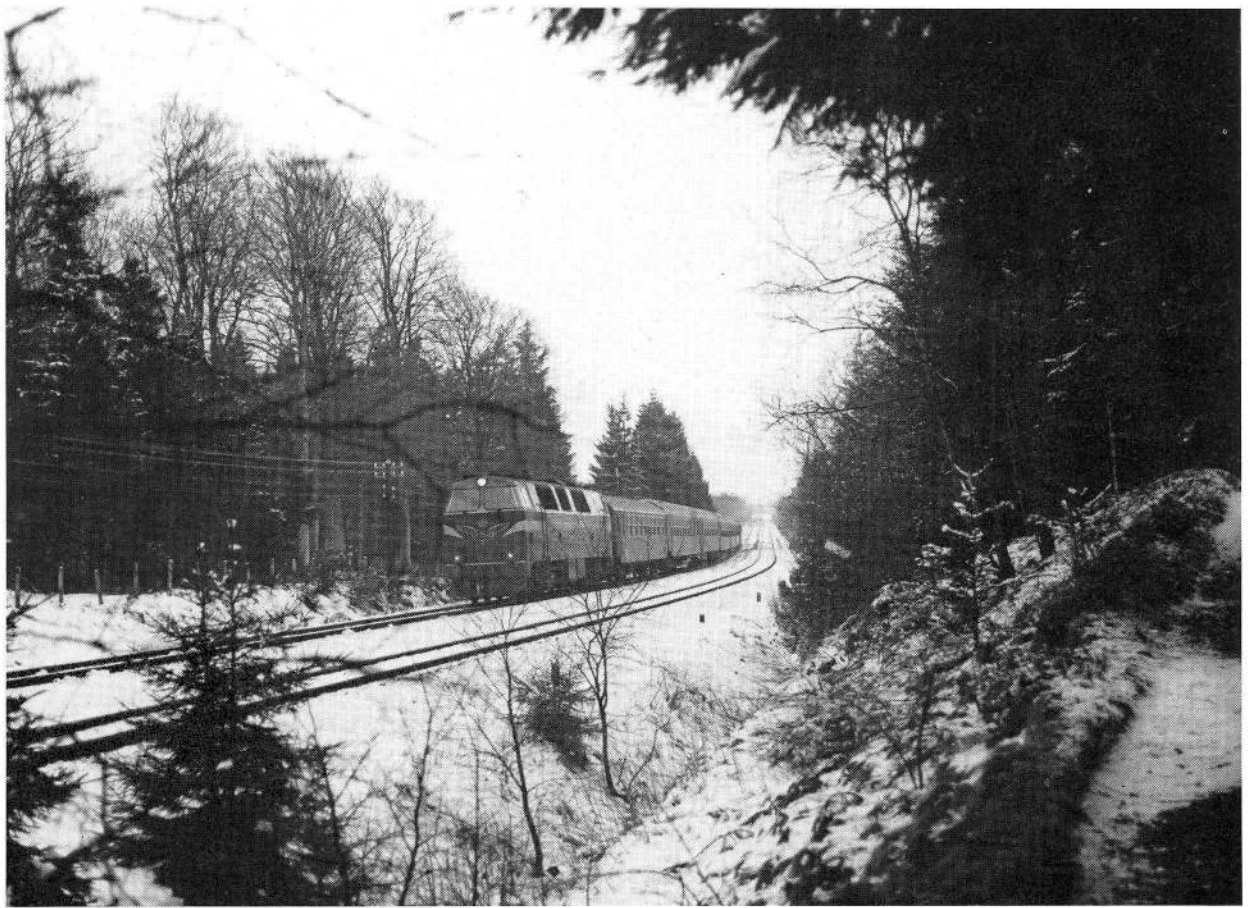
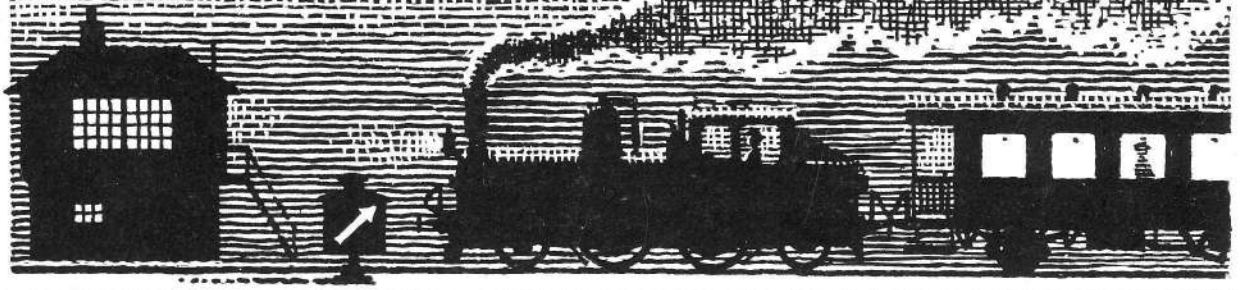


SIGNALPOSTEN



18 årgang **1982**

sept., nr. **3**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes 4 gange årligt, normalt i kvartalets 3. 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
Tlf. 01 - 71 79 03

REPRODUKTION:

BARGHOLZ OFFSET
Grundtvigsvej 10 A, 1864 V.
Tlf. 01 - 22 77 05

TRYK & BOGBINDING:

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

ANNONCEEKSPEDITION:

Morten Hansted
Bistrupgårdsvej 21, 2860 Birkerød.
Tlf. 01 - 81 24 26

18. ÅRGANG - NUMMER 3

SEPTEMBER 1982

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nedlagte baner, HBS....	91
Hvad er en viadukt?...	118
De gode gamle dage....	121
ADAMs hjørne.....	123
Tips.....	127
Klubnyt.....	128
Rettelser/Kupesnak.....	129
RAG (Ruhrkohle).....	130
Billedgalleriet.....	138

Forsidebilledet er taget af Mikael Christensen den 12. marts 1981. MZ 1410 med IC 331 "Nordpilen" nord for Arden mod Frederikshavn.

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på girokonto 6 49 47 22, under redaktionens adresse.

PRIS: 18. årgang 1982:
Kr. 90,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Egentlig har jeg ikke meget at berette, i hvert fald synes jeg det ikke i konciperende stund.

Den sommer, jeg glædede mig til, kom som en næsten uudholdelig hedeølge først i juni måned, hvor jeg heldigvis ikke absolut skulle arbejde med SP - indendørs. Her først i juli kan jeg næsten ikke arbejde i haven på grund af vand, og så passer det jo fint, at SPs 18. årgang, nummer 3 skal komponeres.

Jeg har fået (og får fortsat) en jævn strøm af rare breve fra læserne og vil fortsat bestræbe mig på at opfylde de fremsatte ønsker så vidt det da står i redaktionens magt.

Et af ønskerne er flere (mange flere) fotos af nedlagte baners topografi, og da jeg er i den lykkelige situation at være godt forsynet med materiale om HBS, har jeg derfor opfyldt disse ønsker ved at bringe en række fotos, der supplerer de tidligere i artikelserien bragte. Det bliver dog nok undtagelsen, der bekræfter reglen. Når vi kommer til Vejle-banerne (for ikke at tale om dem længere sydpå) kniber det ganske gevaldigt med materiale i vore arkiver - men det ved den omhyggelige læser alt om, for vi har tidligere efterlyst støtte fra læserne til de kommende artikler om disse baner - og vi vil herved gentage efterlysningen.

Læseren vil også bemærke, at der nu pludselig er kommet annoncer i vort blad. Det skyldes, at et par unge, dynamiske SP-læsere tilbød at gøre deres til at skaffe bedre balance i regnskabet ved at tegne annoncer til bladet - og på betingelser, som redaktøren kan være tilfreds med. Om det lykkes vor annonceekspedition at nå

Nyt Fra Redaktionen

det mål, de har sat sig, kan kun tiden vise, men SP har under alle omstændigheder kun fordele af projektet. Annoncerne vil ikke få mærkbar indvirkning på SPs gemmeværdi som tidsskrift.

AUKTION

Jeg kan nå at minde om vor skriftlige auktion, hvor budfristen udløber den 15. september 1982. Der er allerede kommet mange bud, men skulle en og anden have glemt at bestille tilbudslisten eller at indsende bud via en allerede modtagen, kan det altså nås endnu. Se nærmere i forrige nummer.

FORLAGET

Vedrørende restoplæg af forlagets publikationer (se opstilling i 18/1, side 39): 8. årgang samt 12/2 er totalt udsolgt. Fotohefte 1, rest nu 4 stk. Som følge af portoforhøjelserne den 17. maj 1982 bedes noteret og anvendt følgende nye portosatser: Samlet vægt indtil 500 g: kr. 6,00, 500-1000 g: kr. 8,00, 1-5 kg: kr. 14,00 og over 5 kg: kr. 25,00.

Vor medarbejder Just Andersen tvinges af private årsager til at sælge sin store samling af bøger og billeder m.v. om jernbaner og sporveje. Interesserede bedes kontakte redaktøren for oplysning om, på hvilket telefonnummer/adresse nærmere aftale kan træffes med Just Andersen.

Næste nummer kommer - om alt stadig går vel - på gaden i slutningen af november 1982.

På genhør!

Holtrup

Nedlagte Baner

fortsat fra 18. årg. nr. 2

HORSENS-BRYRUP-SILKEBORG
JERNBANE

LØST OG FAST (2. del)

Men lad os vende tilbage til kommissionsberetningen. Mankan utvetydigt fastslå, at godstrafikken ligger under gennemsnittet for privatbanerne. Man taler om, at det der bærer godsmængden er skærvetransporterne fra Lund og Østbirk. Herfra transporteres skærver til DSB via Horsens og Silkeborg. Det viser sig også senere, da Nim Skærvefabrik lukker i 1960 - der er ikke flere skærver at hente - at godsmængden falder med ikke mindre end 36,5%. Det bliver videre sagt i betænkningen, at både spor og materiel er godt, og med den nuværende trafik vil sporet kunne holde i ca. 50 år endnu. Forsigtigt konkluderes, at det vil være rigtigt at fortsætte banens drift i en vis årrække ud over garantiperiodens udløb den 1. april 1956. Det vil sige, at HBS er sat ind i gruppe 2. Der var nemlig opstillet tre grupper af kommissionen: Gruppe 1, hvor

man mente at banen skulle fortsætte, Gruppe 2, hvor man mente at banen skulle fortsætte i en (kortere) årrække endnu og endelig Gruppe 3, som omhandlede de baner man mente burde lukke, når deres garantiperiode udløb. Men ingen kan føle sig sikker, heller ikke banerne i gruppe 1. Indtil nu har alligevel 10 måtte lukke, hvilket uden tvivl må tillægges de implicerede kommuners manglende realitetssans, tænk bare på Kertemindebanelen og Nordfynske baner.

Men HBS får altså lov til at fortsætte nogle år endnu ud over 1956. Da den 1. april dette år er passeret, har banen fået forlænget sin garantiperiode til 31. marts 1959. Hvis læseren nu erindrer sig, at der lige til banen lukker er store underskud på driften (til sidst over 1 mio. kr. årlig) behøver jeg ikke at notere disse kedelige tal mere i det kommende.

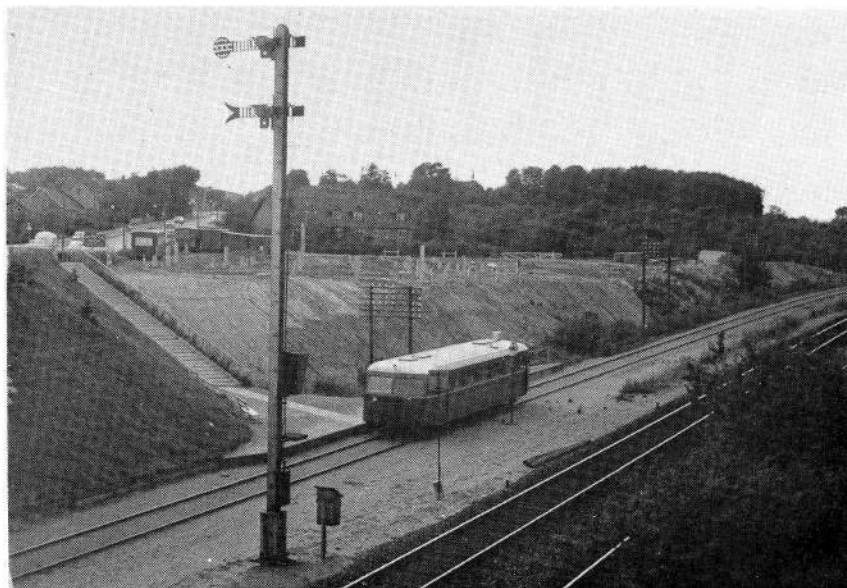
Det er glædeligt at busserne giver et overskud på 62.000 kr. i driftsåret 1955/56, men det må dog indrømmes, at jeg hellere havde set, at det var jernbanen, der havde haft overskud. Successen på rutebilerne følges op med køb af to nye busser, som HV også ejer halvdelen af.

I februar 1957 skulle jeg i embeds medfør foretage en rejse i Jylland. For at forene det nyttige med det mere behagelige lagde jeg turen sådan til rette, at jeg kom til at benytte flest mulige privatbaner, deriblandt også HBS. Rejsen på denne bane foretog jeg med tog 57 den ene vej og tog 44 den anden vej - et par dage senere. Desværre var det mørkt, for det plejer det at være i februar ved 22-tiden på det tidspunkt, hvor tog 57 havde afgang, så den landskabeligt kønne tur kunne jeg jo ikke opleve så meget af. Derfor fik jeg lyst til at foretage lidt statistik med hensyn til, hvor mange passagerer, der benyttede toget. Jeg fik lov til at sidde foran hos føreren, som forøvrigt også fungerede som togfører. Nu er jeg lidt i dilemma med, om jeg i statistikken skal regne mig selv med eller ikke. Da jeg ikke sad i kupeen undlod jeg at tælle mig selv med, og hvis nogen synes det er forkert, kan de lægge 1 til de tal, jeg her fremlægger. For en ordens skyld vil jeg dog anføre, at jeg selvfølgelig var i besiddelse af en betalt returbillet.

Toget bestod af en skinnibus (SM 210) og påhængsvogn



(SP 220). Ordinær afgang var kl. 21.48, men på grund af at lyntoget fra København (her afg. kl. 17.13) var nogle minutter forsinket, kom vi først afsted kl. 21.52. Det grønne perronlys blev tændt og vi rullede af sted mod Silkeborg. Ved afgang var der 28 passagerer og to frirejsende, der også begge opholdt sig oppe foran hos føreren, så der var jo ikke ligefrem god plads, men jeg var så heldig at sidde på en klapstol á la den type, man bruger eller brugte at tage med når man skulle på skovtur med bilen, og som man slog op langs vejkanten, hvor man så nød frokosten i det grønne indhyllet i en sky af bilos. Det var nu først efter en større diskussion, at jeg indvilgede i at sidde ned, men de to frirejsende, begge ansat ved banen, hævdede, at da de snart skulle af, og da jeg var "gæst" så skulle jeg også have lov til at sidde ned, ihvertfald agtede de under alle omstændigheder at blive stående. Overfor dette vægtige argument bøjede jeg mig og tog plads på klapstolen. Et gult eller orangefarvet lys viste, at der skulle holdes ved Bygholm og fire rejsende steg på, nu var der 32 rejsende om bord. Jeg sad allerede og glædede mig over den pæne belægning, men jeg skulle nu ikke have glædet mig for tidligt, hvilket man sikkert nok kan forstå senere. Det var frostvej og koldt var det med jagende skyer, hvorimellem månen skinnede ned på landskabet, så det af og til var klart oplyst, men til tider gemt i sort mørke, når skyerne dækkede for månen. Og netop da vi kørte ind på Lund station brød månen igennem og afslørede personer på perronen. Det viste sig dog, at kun en af personerne ville med, de øvrige var der for at vinke farvel. Altså 1 ind i Lund og 2 ud, samlet resultat 31 på den videre færd. Næste stop var Lundum, hvor vi holdt et øjeblik - ingen ud eller ind. I Stensbjerg stod ingen på, men 2 af de rejsende forlod os + den ene frirejsende, dog først efter at han havde trykket hånd med os andre i førerhuset. Ved Monbjergvejen stod den anden frirejsende af, efter også at have trykket hånd med føreren og mig, og forsvandt ud i mørket på dette gudsforladte sted. I Østbirk forlod 4 rejsende os, og ved afgang herfra var der altså 25 passagerer med idet ingen stod på. På vej mod Vestbirk skinnede månen igen, den havde ellers gemt sig godt temmelig længe. Nu tog den til gengæld revanche og



HBS, Bygholm
med DSBs indkørselssignal forrest



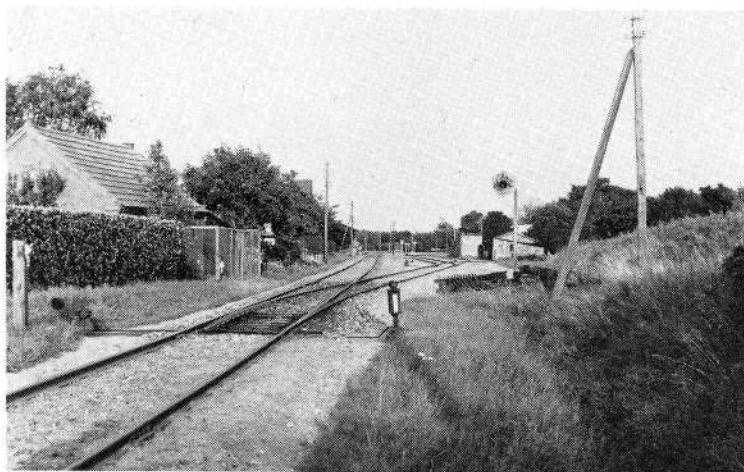
HBS, Bygholm
set mod Horsens



HBS, Lund
stationens forplads med HBS SM 210

forblev fremme et godt stykke tid. Det var ihvertfald ganske tydeligt at se, at kun 1 rejsende steg ud i Vestbirk og at ingen stod på, nu 24 tilbage. Da

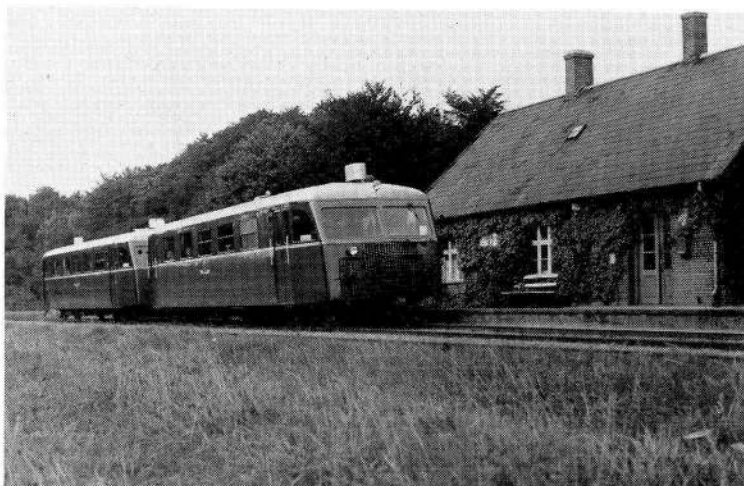
vi kørte over broen ved de kunstigt anlagte søer, som Gudenåen gennemløber, skinnede månen stadig, og forsøvede vandet. Det var nærmest en



HBS, Lund
indgangssporskifte fra Silkeborg



HBS, Lundum
stationsbygning, perronside



HBS, Lundum
med HBS SM 210 og 212

så gjorde. Vi var altså 4 minutter bag efter, da vi forlod Horsens, men ved afgang fra Lund havde vi tabt yderligere et minut, altså fem minutter bagud. Ved afgang fra Østbirk kl. 22.16 var vi stadig fem minutter forsinket. Fra Østbirk til Brødstrup fik vi kørt to minutter ind, men da afsætningen af de 12 passagerer samt ombordtagningen af de 2, der skulle med videre frem, tog godt et minut - tempoet var så absolut roligt og sindigt fra passagerernes side - kom vi først fra Brødstrup godt fire minutter efter normal afgangstid med vore 7 rejsende. Vi ankom til Slagballe kl. 22.39, godt tre minutter for sent, og satte 1 rejsende af. En af de i Brødstrup indstigende passagerer havde inden påstigningen fortalt føreren, at han skulle af ved Vinding Østergård. Denne besked modtog man med fatning, men det undrede mig meget, at nogen skulle af her, hvor der var flere kilometer til huse og gårde, men jeg blev af føreren belært om, at de enkelte gange denne passager benyttede toget til trinbrættet, var han så snu at have en cykel stående, han kunne komme videre på. Igen havde månen skjult sig i temmelig lang tid, så skinnebussens lygter nærmest skar sig gennem mørket, og lige før Vinding fangede lyset silhuetten af en ræv, der fór over skinnerne og som få sekunder efter var forsvundet i mørket. Så rullede vi ind på Vinding og standsede ved perronen. Vi var næppe standset, før vi var igang igen - ingen af eller på. Jeg havde håbet på, at månen var kommet frem, da vi kørte langs Bryrup søerne, men det skete ikke, det eneste lys udover skinnebussens var det skærende blåhvide lys, som kontrollamperne ved et par blinklysbevogtede overskæringer sendte blændende mod os. Kl. 22.49 kørte vi så ind på Bryrup station, 2 minutter bagud. Byen så ud som alle forlængst var gået i seng, der var omtrent ikke ét lys at se i huse, og de eneste lys man kunne få øje på, var et par søvnige gadelygter. Her stod resten af togets passagerer af - 5 ialt, så der er nok blevet lys i et par huse, da de rejsende er kommet hjem, men det så vi ikke, vi var da forlængst kørt videre. Vi holdt nu ellers i to minutter på stationen, for føreren skulle lige tale med en bekendt, der stod på perronen da vi kørte ind og som jeg først, men altså fejlagtigt, antog for en passager. Kl. 22.51 forlod vi Bryrup uden at have

eventyrstemning, der lå over vandet og skovene bag ved. Igen går månen bag en sky, og det kan høres på motoren, at den må yde lidt mere på vej op mod Gammelstrup. Og her på dette øde sted skal 3 af de rejsende af. I den lune kupe er der nu 21 tilbage. Næste station er Tønning, her forlader 4 os, rest 17 og kl. 22.33 ruller vi så ind på Brødstrup station,

hvor det nærmest virker som en hel folkevandring, da ikke mindre end 12 rejsende forlader toget. Til alt held skal der også nogen på, men antallet er nu ikke ligefrem overvældende, det drejer sig kun om 2, så da vi forlader Brødstrup er der 7 med på turen videre frem. Da vi forlod Horsens kontrollerede jeg mit ur med det på perronen, hvad forøvrigt motorføreren og-

passagerer med og satte kursen mod Skåningbro. Igen fór en ræv over skinnerne, mens vi bugtede os frem forbi Kulsø og Kvindsø, og lige ved sidstnævnte skete underet, månen brød frem og kastede sit lys over søen og på skråningerne langs denne. Vi var begge to i førerhuset enige om, at det var et enestående syn, som det ikke var mange forundt at se. Lige før Vrads igen et par dyr, vistnok rådyr, over skinnerne, men de havde lidt svært ved at slippe ud af lyskeglerne, så motorføreren slukkede lygterne et øjeblik, og da lyset igen blev tændt var dyrene borte. Det blev fortalt mig, at dette ikke var noget usædvanligt fænomen, næsten på hver tur, der blev kørt i mørke, skete det, at man måtte slukke lygterne for at få hjorte eller harer væk fra sporet.

Og nu skete underet. På Vrads station stod en passager og ventede på toget. Det var en ældre dame, som tog med helt til Silkeborg. Turen over Vrads Sande var igen en meget smuk og særpræget oplevelse. Næsten på hele turen over heden skinnede månen og gav området en ganske særlig stemning, som jeg tror, jeg aldrig vil glemme. Vi holdt pligtskyldigt i Fogstrup og Them, for det skulle man jo, hvis man skulle følge planen. Vi nåede rettidigt til Virklund kl. 23.17 med vor ene passager og fik 4 minutters ventetid før tog 58, som vi skulle krydse her, indfandt sig. Da tog 58 kørte op på siden af os, kikkede jeg ind i kupeen, og så en enkelt rejssende. Kl. 23.21 forlod vi så Virklund for at køre sidste etape til Silkeborg, som vi nåede kl. 23.27, tre minutter bagefter. Her forlod vor passager os og dermed dagens sidste tog til Silkeborg. Inden føreren kørte til remisen, hvor han skulle overnatte, fortalte han mig, at antallet af passagerer på denne tur i aften svarede nøje til gennemsnittet for dette tog; han havde endda ikke så sjældent kørt alene helt fra Bryrup til Silkeborg.

Nu kunne man jo få det indtryk, at tog 57 var banens sidste tog i den retning. Dette var nu ikke tilfældet, for kl. 23.10 forlod tog 59 Horsens. Men på grund af den meget ringe søgning togene havde mellem Brødstrup og Silkeborg, lod man tog 59 overnatte i Brødstrup, vel nok banens bedste station, passagermæssigt set. Tog 59 var dagens sidste tog til Brødstrup, mens tog 57 havde æren af at være sidste tog fra Brødstrup til Silkeborg,



HBS, Lundum
med dagens godstog (30/3 1968)



HBS, Stenbjerg
stationsbygning m.v., perronside

en lidt tvivlsom ære, set ud fra antallet af passagerer.

Nogle dage efter tog jeg turen tilbage fra Silkeborg til Horsens med tog 44. Jeg skal rent statistisk gøre denne tur kortere, for at de mange tal, der desværre ikke er ret høje, ikke skal trætte læseren for meget. Det var let frost, men en lidt diset sol, da vi kl. 09.52 med to minutters forsinkelse forlod Silkeborg igen med SM210 og med SP220 på slæb. Jeg følte næsten SM210 som en gammel bekendt efter turen for nogle nætter siden. De to minutters forsinkelse skyldtes, at vi måtte afvente et lidt forsinket DSB-tog. Det kunne vi nu godt have sparet os, for der var ingen fra dette tog, der skulle videre med HBS. For at komme over det naturbeskrivende her i starten, vil jeg kun lige nævne, at det dagen før havde sneet en smule så jeg fik også lov at opleve den dejlige tur gennem de smukke landskaber i sne. Igen sad jeg foran hos motorføreren, der var en lige så flink og hyggelig mand, som ham, der forleden kørte tog 57. Vi havde



HBS, Monbjergvej
nymalet bæk og trinbrætsignal



HBS, Østbirk
stationsbygning set fra rampen



HBS, Østbirk
stationsbygning, vejside



HBS, Østbirk
indgangssporskifte fra Horsens

3 passagerer med fra Silkeborg. I Virklund holdt vi bare, ingen af eller på.

Da vi kom til Them, den hedder vist nok på banen Them By, kl. 10.06, ét minut forsinket, holdt dagens godstog og ventede på os, klar til krydsning. Det var ikke noget imponerende godstog, hvad man nu heller ikke skulle forvente, når man kendte lidt til godstrafik-

ken på banen. Det bestod af en motorvogn med tre godsvogne på krogen. I Them stod 2 af passagererne af, så vi kørte videre mod Vrads med den sidste passager, som skulle af på denne station. Fra Vrads til Bryrup 0 passagerer, og kan man nu forstå det - her på den kønneste del af strækningen. I Bryrup 4 ind, i Vinding 1 mere og på Slagballe 2 til, så ved

ankomsten til Brødstrup var der 7 rejsende. Her stod til gengæld 5 ud, medens 4 andre kom til. Nu kan det nok blive lidt tri-vielt med alle disse ud og ind, så lad mig sammenfatte resten af turen således, hvor vi for-øvrigt ikke holdt ved et eneste af trinbrætterne, at indtil Lundum var højeste antal passagerer 7, og fra Lund til Horsens 9. Nu ved jeg godt, at man ud fra to ture ikke kan generalisere, men sløjt så det ud. Et par af dagens tog i begge retninger var noget bedre besøgt end tog 57 og 44, fik jeg at vide af førerne, men efter deres udsagn var det meget sløjt med passagertallet på banen, selv om det så lidt bedre ud i sommertiden, hvor en del turister tog den kønne tur. Men det, der skulle skæppe i kassen, mange faste passagerer i det daglige året rundt, var det som sagt sløjt med.

Hvis man ser på antallet af passagerer årligt omkring 1957 og fordeler dette antal på årets dage, svarer det til ca. 73 passagerer daglig pr. tog. Hvis vi ser på regnskabet for tog 57 og 44, viser tallene 38 og 20 passagerer. Men her er der ikke taget hensyn til at nogle af de rejsende, i visse tilfælde de fleste, kun kørte med over en forholdsvis kort strækning. I tog 44 er det højeste antal rejsende på en gang 9, men alligevel siger statistikken at der har været 20 rejsende med dette tog. Sådan kunne man blive ved at vende og dreje tallene. Men kort og godt viser statistikken gennem årene, at det er alt for lidt man har at køre med - desværre.

I juli 1958 lod banens fjende nr. 1 høre fra sig. Fjenden var Them sogneråd, som vedtog ikke at ville være med til at forny banens garanti, når den udløb den 31. marts 1959. Alligevel foretager man fornyelser, idet man fra Juelsmindebanelen køber signaler, der skal opsættes ved Them, trods sognerådets fjendske holdning til banen, Tønning, Brødstrup og Virklund. For at spare, begynder tankerne om at lukke stationer og omdanne dem til trinbrætter at komme frem. Den første station man har i kikkerten er Gammelstrup. I løbet af driftsåret 1958/59 nedlægges stationen så, og bygningerne sælges til private. I stedet oprettes et trinbræt. Trods Them kommunes modstand får HBS alligevel sin garantiperiode forlænget til 31. marts 1962. Modstræbende går Them med til at garantere for banens drift til 31. marts 1960. Nu har man jo en gang lavet vrøvl, så hvorfor gi' sig på

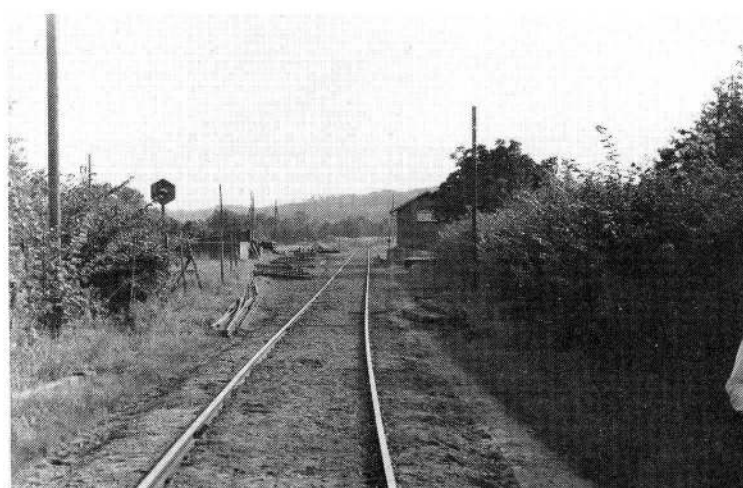
én gang, selv om man nok er klar over, at man ikke uden videre kan springe fra. Hvis kommunen - altså Them - skal garantere ud over 1960, stiller man som betingelse, at der udarbejdes en trafikplan for hele Bryrupbanens opland. Nok har HBS haft en stigning i underskuddet på ca. 3%, men i forhold til andre privatbaner er dette underskud langt mindre, idet gennemsnittet på de øvrige privatbaner ligger på omkring 7%. For at få underskuddet bragt ned, blev antallet af kørte togkilometer sat 15% ned, idet man inddrog nogle af de svagest benyttede togforbindelser og erstattede dem med rutebiler. Blandt andet herfor anskaffer man sig endnu en rutebil. Fordi man havde inddraget et formiddagstog forlanger bl.a. Them kommune en ny busrute sat i gang. Det drejer sig om ruten Ejstrupholm-Vrads-Bryrup-Silkeborg. Det viser sig imidlertid, at søgningen til ruten er minimal. En af grundene til at banen går med til at åbne denne rute er vel at man ønsker at takkes Them kommune, og ved at føje denne "fjende af banen" mener man måske, at kommunen vil blive mildere stemt overfor HBS.

Dette er imidlertid ikke tilfældet, for ved banens generalforsamling benytter sognerådsformanden lejligheden til at fremkomme med nogle sure opstød overfor banen, der vist ikke blev i tvivl om, at noget godt fra Them kommune kunne man ikke vente sig. Det viste sig også at være tilfældet, for i begyndelsen af 1960 må HBS igen henvende sig til Them kommune for at få nye forhandlinger igang vedrørende denne kommunes tilskud til banen. Them nægter fortsat at ville give garanti for banens drift. HBS har vist ikke megen tiltro til at forhandlingerne skal lykkes, for man henvender sig samtidig til amtet og forespørger, om man kan få dette til at tvinge Them kommune til at give fortsat garanti for banens drift, hvis forhandlingerne mellem banen og kommunen bryder sammen. Forøvrigt var der andre kommuner, der var lige så slemme som Them. Mern sogneråd vedtog f.eks. i 1960 ikke at yde garanti for Præstøbanens fortsatte drift - måske har man taget ved lære af dem ovre i Jylland?

Nu har vi talt om fjender af banen, men venner havde man også, idet amtmanden gang på gang, når kritikken af banen blev for kraftig, talte banens sag. I et sådant tilfælde fremkom han med følgende be-



HBS, Vestbirk
stationsbygning, vejside



HBS, Gammelstrup
indgangssporskifte fra Silkeborg



HBS, Tønning
stationsbygning, vejside

mærkninger: "Problemet med at holde underskuddet nede på et rimeligt beløb går igen ved alle baner og er ikke alene et problem for Bryrupbanen", dette kunne man nu ellers godt få et indtryk af, når sognerådsformanden i Them udtalte sig. Samtidig gør amtmanden nogle betragtninger over, hvordan man kunne forsøge på at opnå bedre rentabilitet. Ved general-

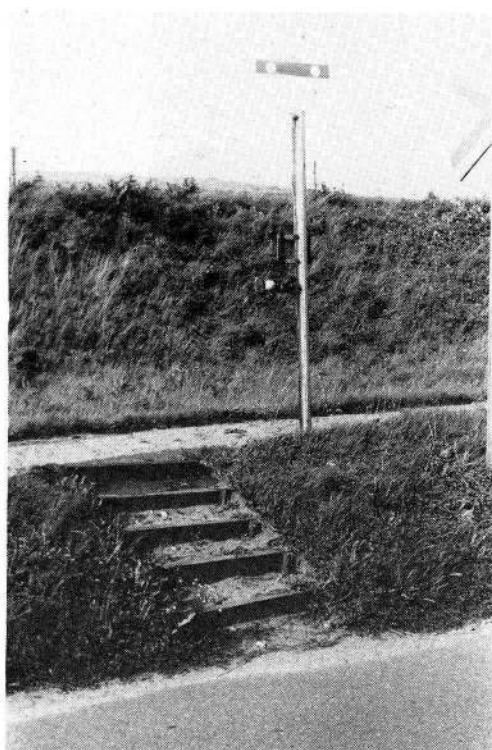
forsamlingen, der holdtes i forbindelse med driftsåret 1959/60, var sognerådsformanden igen ude med snøren, og det fremgik tydeligt af det han sagde, at jo før banen blev nedlagt, des bedre. Igen rejste den Skanderborg amtmand sig, han var iøvrigt også formand for bestyrelsen, og sagde eller rettere advarede stærkt imod overlede banenedlæggelser og så kom føl-



HBS, Tønning
indgangssporskifte fra Silkeborg



HBS, Brødstrup
postkort afstemplet 1910



HBS, Ring Skov
trappe til perron (med trinbrætsignal)

gende: "Vi kender alle Aage Brønds (den famøse sognerådsformand fra Them) eneste tale - ned med banen!".

I samme driftsperiode havde man hævet taksterne for såvel bane som rutebiler med det resultat, at antallet af rejsende var gået ned for begge transportmidlers vedkommende - og så skal der ikke megen skarp-sindighed til at finde ud af, hvordan det går med indtægterne, de falder. Resultatet giver sig til kende ved et driftsunderskud, som er 70.000 kr. større end året før. Det går altså ikke særlig godt, økonomisk set, på Bryrupbanen. Derfor drøfter man meget intenst mulighederne for banens fortsatte drift. Der var blevet udarbejdet en trafikplan af direktøren med henblik på en forbedret rentabilitet for banen. Planen var på fire punkter. Et af disse omhandlede en omlægning af banens drift, mens to andre berørte rutebiltrafikken. Det var dog ikke på noget tidspunkt muligt at føre planerne om en trafikomlægning af rutebilerne ud i livet, idet vejnet-

tet langs banen ikke var udbygget nok til at kunne klare en forøget trafik med busser.

I samme driftsår anskaffer man igen en ny rutebil - sammen med HV, men man sælger også ud af materiellet, idet to personvogne C 225 og C 226 sælges til andre baner. C 226 gænså jeg i maj måned 1960 i Hårlev, idet ØSJS havde købt vognen. Ved salget fik man for begge personvogne 5.800 kr., så man må gå ud fra, at ØSJS har fået sin for det halve, hvilket må siges at have været en yderst billig pris for en så velholdt vogn. I Hårlev aflæste jeg følgende data på vognen: Rev. 16/2 1958, tara 13.500 kg og Vv 17 t. Hvorfor det ene skulle være i kg og det andet i tons, ved jeg ikke. Forøvrigt havde vognen stadig HBS' initialer og tal på siden. På ØSJS havde man lige solgt godt ud af gammelt vognmateriel, deriblandt nogle personvogne som for længst havde set deres bedste dage. Man havde faktisk ikke brug for vognene mere efter skinnibussernes indtog. Men man havde gjort regning uden vært. I hvertfald fortalte et par banefolk mig, at salget ikke var blevet godkendt af privatbanetilsynet, som forlangte at man købte et par nye (brugte) personvogne i stedet for dem, man havde solgt. Det gjorde man så på ØSJS, selvom der overhovedet ikke var brug for vognene, og derfor havnede C 226 på ØSJS sammen med en gammel DSB-vogn, købt i samme anledning. Om historien er sand, ved jeg ikke, men sådan fortalte man mig det på ØSJS, og hvis dette er rigtigt, hvad jeg selv tror, kan det kun siges, at det er temmelig tåbeligt at blive tvunget til at købe noget, man ikke har brug for, det er vist det man kalder bureaukrati.

HBS skilte sig også af med den dieselelektriske motorvogn DM 214, som banen selv huggede op. Man må så håbe, at HBS i forvejen har spurgt privatbanetilsynet om lov, hvilket man nok har gjort, for man hører da ikke noget om, at banen bliver tvunget til at anskaffe en ny motorvogn i stedet for DM 214, så man har nok været mere lovlidige i Jylland end på Sjælland. De to personvogne havde HBS fået ministeriel skrivelse om, at man godt måtte sælge, ved jeg.

I driftsåret 1960/61 solgte man også ud af materiellet. Den anden dieselelektriske motorvogn, DM 213, solgte man til Skagensbanen for 16.330 kr. På SB fik vognen nr. 7. HBS solgte desuden vognkassen fra LM 215

i sommeren 1960 for 1.851 kr., så sig ikke, at man ikke fik penge i kassen! Om vognkassen er solgt til brug som sommerhus, udhus eller noget helt andet, ved jeg ikke. Men selv om man økonomisk og driftsmæssigt set ikke var videre godt funderet, arbejdede man videre med fornyelser af forskellig slags. I Lundum indrettede man min-sandten et toiletrum med rigtig træk og slip for over 4.000 kr. Dette må vel siges at høre til småtingsafdelingen. Mere omfattende var de ændringer og den ombygning, man foretog på stationsbygningen i Virklund. Stationen var efterhånden blevet banens fjerdestørste og det kneb i allerhøjeste grad med at klare ekspeditionerne på den snævre plads, der var til rådighed. Et par fabrikker og en stadig voksende bebyggelse på stedet havde bevirket at stationen blev mere og mere brugt. Det havde ikke gjort det nemmere pladsmæssigt, at man i 1958 også havde fået oprettet selvstændig post- og telegrafstation. Enhver der færdedes på banen i dens sidste år kunne nemt se, at Virklund station havde fået en større ansigtsløftning, der så afgjort havde været berettiget.

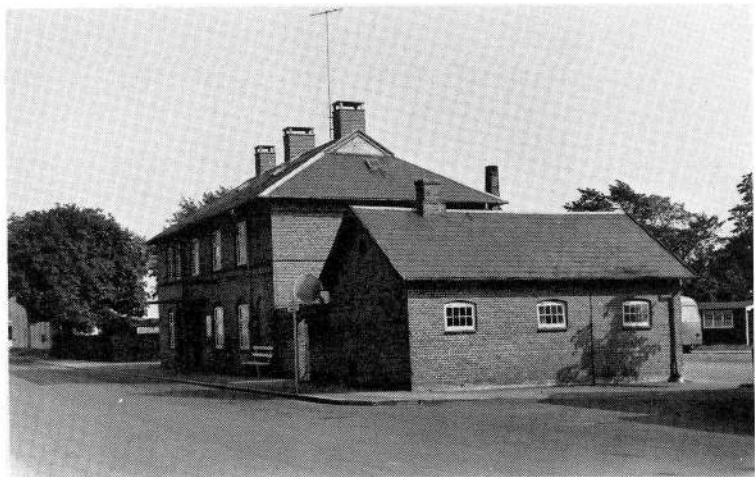
Men ikke alt var ret så opløftende i dette driftsår. Mængden af befordret gods faldt katastrofalt med ikke mindre end 36,5%. Årsagen var, at Nim skærvefabrik lukkede af den simple grund, at der ikke var flere skærver, eller rettere sten som man omdannede til skærver, at hente. Dette gik ud over Lund station, der hidtil havde ekspederet de mange vognladninger sten videre over banen til Silkeborg eller Horsens. Afgageren havde været DSB. I anden omgang var det i sin helhed HBS, det gik ud over. Dette kedelige forhold gjorde ikke mulighederne for at overleve bedre. Den eneste, der nok har glædet sig over nedgangen, har været Them sogneråd.

I sommeren 1961 fandt den første tur sted, arrangeret af Dansk Jernbane Klub og Jernbanebladet. Man ville genopleve de gode gamle dage og toget var derfor trukket af et damplokomotiv, der førte de mange deltagere gennem de meget smukke egne. Både denne tur og senere ture, blandt andet arrangeret af Dansk Model Jernbane Klub/Jernbanehistorisk Selskab, gav deltagerne uforglemmelige minder. det følte vist af alle, at skulle de opleve HBS måtte det ske indenfor rimelig tid, da fremtiden for denne bane var meget uvis.

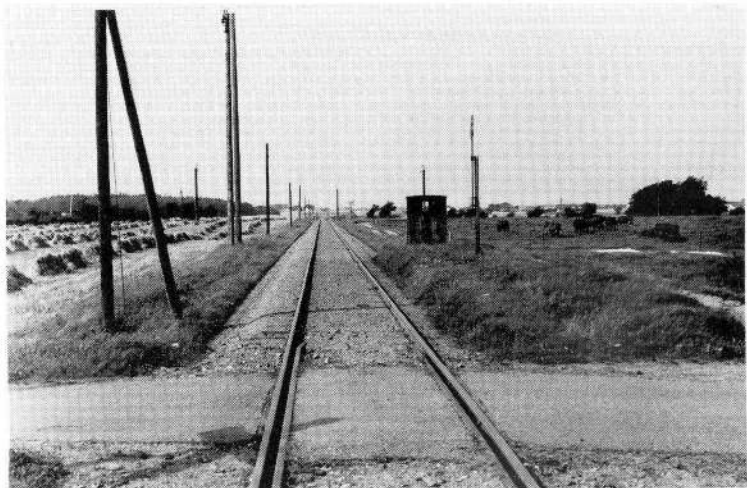
Det kom derfor som en meget



HBS, Brødstrup
indgangsspor skifte fra Horsens



HBS, Brødstrup
stationsbygning, vejside



HBS, Lille Davdingvej
indgangsspor skifte fra Horsens

glædelig overraskelse i sommeren 1961, at banen havde fået fornyet garantien i endnu fem år, det vil sige indtil marts 1967.

Den 31. marts 1962 standsede Horsens Vestbaner driften. Som det vist er skrevet flere gange, havde HBS gang på gang anskaffet busser sammen med HV. Bryrupbanen havde i god tid i forvejen søgt om at

overtage de ruter, HV havde kørt. Allerede i januar 1962 var sagen i orden, og da det nye driftsår begyndte den 1. april 1962, besørgede HBS kørslen på hele rutebilnettet alene. Dette forhold bevirkede en kolossal stigning i passagertallet - ikke mindre end 41,1%. Tro nu ikke, at driftsresultatet blev bedre af det, underskuddet blev større end nogensinde før,



HBS, Slagballe
stationsbygning, vejside



HBS, Vinding Østergård
set fra vejen (fra sydøst)



HBS, Vinding
stationsbygning, perronside

ophugning. Men man solgte mere endnu, idet Fogstrup station blev solgt for godt 26.000 kr. Igennem årene havde man gang på gang solgt mindre arealer fra stationerne, men nu ser det ud til, at man rigtig går til biddet og sælger store stykker fra af stationernes arealer. Både ved Bryrup og Brødstrup bliver der solgt jord for ikke mindre end 39.092,50 kr. - for at være helt nøjagtig. I forhold til hvad jorden kostede i 1962 i de områder af Jylland, må det have drejet sig om betydelige arealer. Jeg havde nær glemmt at tilføje, at Fogstrup efter salget den 1. oktober blev omdannet til trinbræt eller rettere, man lavede et trinbræt lidt uden for den gamle station.

Der er overhovedet ingen tvivl om, at motoriseringen, der netop i disse år var i rivende udvikling - alle skulle helst have bil, også de der boede langs HBS - var en af hovedårsagerne til, at banen klarede sig så dårligt. Men det samme forhold gjorde sig jo også gældende for faktisk alle andre danske privatbaner. Kun en forholdsvis lille del klarede sig igennem, så de eksisterer endnu i dag.

De, der har kørt turen med HBS, vil sikkert give mig ret i, at nogle af turens højdepunkter naturmæssigt fandt man omkring Vrads. Af turistmæssige hensyn og vel også for at lokke folk med banen, opstillede man på Vrads station et "restauranttog". Det første år denne foreteelse fandt sted (1963) havde man i de gamle to-akslede personvogne, hvori restaurationen var placeret, 64 pladser, som man da successen var fastslået udvidede til 114. For at minde folk om de gode gamle dage, hvor man kørte med damp, havde man foran restaurationsvognene sat et damplokomotiv, der dog ikke var fyret op. Der var måske nogle opfindsomme sjæle, som ville tro, at det ville være et passende sted at installere restaurationskøkken i lokomotivet, men det var dog heldigvis ikke tilfældet. Men banen fik en anden god ide, idet man kørte, hvad man kaldte et turisttog mellem Silkeborg og Vrads med en skinnebus. Dette var bl.a. også medvirkende til, at restauranttoget blev besøgt af tre gange flere gæster end i det forrige år. Jeg kender sågar flere inkarnerede bilister, der ikke engang for penge kunne lokkes til at køre med et rigtigt tog (kan man nu forstå det?), som hvert år flere gange indtog deres eftermiddagskaffe i det der-til indrettede tog på Vrads,

nemlig 433.491 kr. Det var vist forresten det, jeg før lovede ikke at skrive mere om, men åbenbart ikke kan holde! HV's lukning betød også, at man over Lund til Horsens transporterede 4.800 t gamle skinner fra den gamle bane med særtog. Man benyttede ved samme lejlighed muligheden for at revidere det rullende materiel. Af de to sæt skinnebusser med på-

hængsvogne som HV havde haft, købte HBS SM 110, der blev omnummereret til SM 212. Man købte også to Triangel-motorvogne, LM 115 og LM 116, der hos den nye ejer fik numrene LM 215 og LM 216. Desuden overtog man 2 personvogne og 3 godsvogne. Til gengæld solgte man selv damplokomotiv nr. 206 og 3 åbne godsvogne (P 273, 275 og 276) for 11.800 kr. til

når de var på søndagstur i området og de kørte gerne en omvej for at komme til Vrads.

En anden succes var juletræstoget. I banens sidste år kørte man en søndag lige før jul til Vrads med et rigtigt damptog. Hver gang var der helt udsolgt. Toget udgik fra Horsens og i Vrads steg alle passagererne af, hvorefter de begav sig ud i skoven og valgte sig et juletræ. Imens kørte lokomotivet til Silkeborg for at få tanket op, da det ikke kunne klare turen tilbage med den vandbeholdning, der var fyldt på i Horsens. Samtidig benyttede man lejligheden til at vende maskinen, så den også var retvendt på turen hjem fra Vrads. Desværre er det ikke muligt at køre juletræstog hele året igennem, for hvis dette havde været tilfældet, ville banens økonomiske problemer på det nærmeste have været løst. Som man ser har der da været enkelte lysglimt, og det har også været nødvendigt for at live lidt op i alt det grå - jeg tænker her på banens håbløse kamp for at få lov til at eksistere.

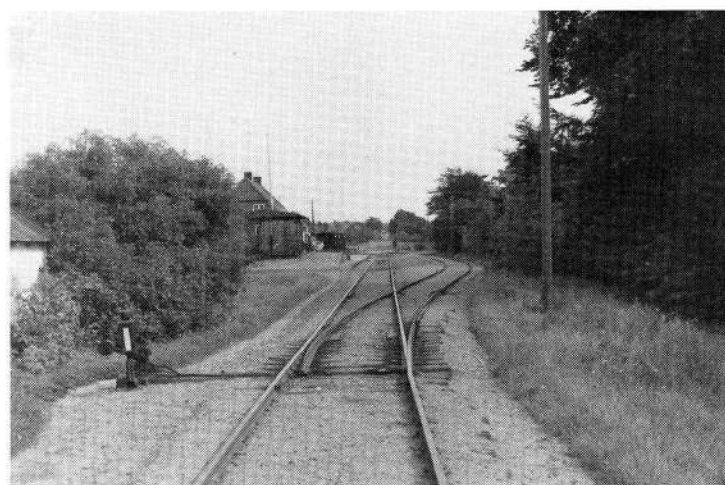
I driftsåret 1964/65 nåede man for første gang op over den halve million i underskud. Antallet af rejser går igen ned, mens der til gengæld er en lille stigning i godsmængden. Desværre ligger stigningen på godset, der hører ind under den laveste tarif. I driftsåret 1954/55, altså ti år før, hvor mængden af gods endda var 27% lavere end året før, transporterede man 25.865 t, mens man i det driftsår, vi nu er ved, er nede på kun 9.537 t. Tilsvarende var antallet af rejsende 700.102 mod 478.132. Disse tal viser klart, hvor galt det står til, og behøver vel ingen kommentarer. Igen anskaffer man en ny bus, og igen omdanner man en station - Stensbjerg - til trinbræt eller som banen kalder det, en holdeplads med venteskur. Ejendommeligt nok foretager man stadig nyanlæg, idet man f.eks. moderniserer de tjenstlige lokaler på Østbirk station, hvor der skal indlægges fjernvarme. Man sætter også blinklysanlæg i drift ved Vinding. Af gode grunde er man nødt til at overtage dele af den likviderede HV's arealer og bygninger. Det drejer sig om denne banes andel i Lund, baneinstrækningen Horsens-Lund og de fællesarealer, de to baner havde haft sammen i Horsens. Hele herligheden erhverves for 70.000 kr. Bortset fra, at man har en strejke af få dages varighed blandt rutebilchaufførerne i slutningen af driftsåret sker der ikke noget dramatisk



HBS, Vinding
stationsbygning, vejside



HBS, Bryrup
stationsbygning, delvis vejside (fra nordøst)



HBS, Bryrup
indgangssporskifte fra Silkeborg

på banen.

Man kan vel heller ikke kalde det dramatisk heller, at da generalforsamlingen for dette driftsår blev afholdt, ønskede Them kommune igen, at banen blev nedlagt så hurtigt som muligt, og helst med det samme. Alt dette om hvor dårligt banen klarer sig har måske været en noget deprimerende læs-

ning, og så er vi endda midt i de glade tressere, men det kan med garanti fastslås, at dette ikke gælder for en lang række af Danmarks privatbaner, og deriblandt HBS. Årsagen var at staten havde skærpet kursen over for visse privatbaner med hensyn til underskudsdekning. Det har derfor ikke været



DEUTSCHE BUNDESBahn

Se mere af Vest-Tyskland for færre penge.

Køb det nye

DB Turist-kort *)

Rejs på kryds og tværs i hele Forbundsrepublikken Tyskland, lige så tit og lige langt, De ønsker. Alle ordinære tog på et 29.000 km langt skinnenet står til Deres rådighed, lige fra grænsen og helt ned til Alperne. Luksus-TEE og luksus-intercitytog med airkondition er med i prisen, hvis De vælger 1. klasse samt særlige tillægsydelser. (Busrejser Romantische Strasse, særpris på Rhein- og Moselskibene, særpris på rejser til Berlin (Vest), gratis besøg på trafikmuseet Nürnberg.)

Fra centrum til centrum med op til 200 km/t.

	9 dage	16 dage
1. klasse	1108 d. kr.	1557 d. kr.
2. klasse	796 d. kr.	1108 d. kr.

DB-Turist-kort er særlig velegnet til **forretningsrejser**.

Spørg efter DB-Turist-kort hos DSB eller i et autoriseret rejsebureau.

Vi ønsker Dem en behagelig rejse med



DEUTSCHE BUNDESBahn

**) Eneste betingelse er, at De er bosat i Danmark. Deres navn og personnummer bliver registreret på DB-Turistkortet.*

Tømrer- & snedkerarbejde

SPECIALE:
Ejendomsreparationer
samt udskiftning af døre og vinduer

TØMRER- & SNEDKERFIRMAET
JØRGEN SVENDSEN

SENGELØSE

02-99 30 45

Alt maler- og tapetarbejde

Alt arbejde udføres i bedste kvalitet til rimelige priser.
Tilbud og overslag gives, bedst efter kl. 17.00 – uden forbindende.

CMD

Centralforeningen af Malermestre i Danmark.

Malet med garanti

Malermester TOM JENSEN

KORNAGERVEJ 14 . 4640 FAKSE
TELEFON 03 - 71 31 03

Ved fremvisning af annoncen gives 10% i rabat.

DET BEDSTE OG
BILLIGSTE TRANSPORT-
MIDDEL FÅR DU
NU HOS:



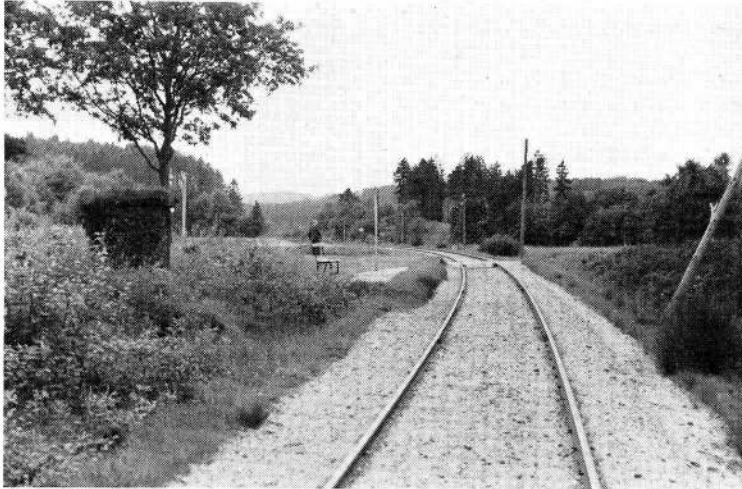
CYKELFORRETNINGEN
I CENTRUM

Ebbas Vinduespolering

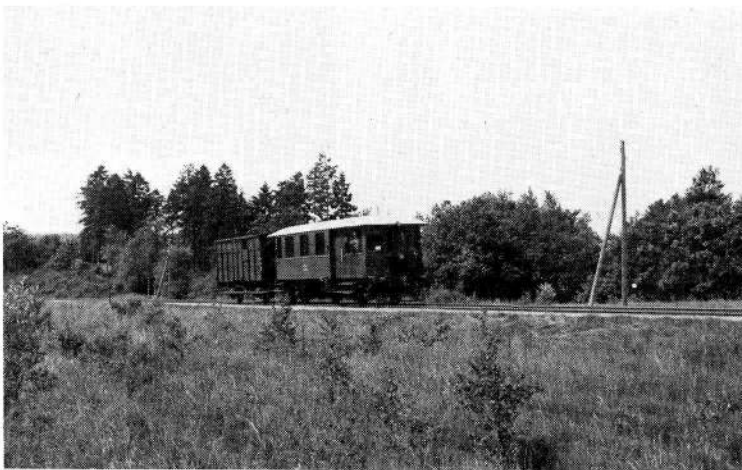
v/ Willy Sørensen

BRONDBYNORDVEJ 85
2610 RØDOVRE

TELEFON 01 - 75 83 80



HBS, Skåningbro
indgangssporskifte fra Horsens



HBS, ved Kvindsø
22/6 1966 (foto: Kaj Juul-Pedersen)



HBS, Vrads
stationsbygning og forplads

så underligt, at ministeren i første omgang kasserede Privatbanekommissionens første betænkning i 1959 og forlangte, som tidligere nævnt i denne artikel, at man klart tog stilling til, hvilke privatbaner, man mente måtte lukke - også inden for en kort årrække - og hvilke der havde mulighed for at klare sig i fremtiden. Der gik dog et par år, før man skred til

handling. I driftsårene 1958/59 og 1959/60 fik flere baner forhøjet beløbet til dækning af underskuddet, og fra privatbaneside har man nok forventet, at denne linie ville blive fulgt i fremtiden, og derfor har de nok i nogen grad fået en falsk tryghedsfølelse med hensyn til deres eksistensmuligheder. Men i driftsåret 1960/61 var der pludselig en bane, der fik en

mindre underskudsdekning end man havde forventet. Hvordan man har taget dette skridt fra statens side hos de øvrige privatbaner, ved jeg ikke, men der er vist ingen tvivl om, at flere baner nok har revideret deres anskuelser med hensyn til fremtiden. Den før omtalte bane fik 5% mindre tilskud end ventet og den kurs fulgte man så i driftsåret 1961/62, hvor ikke mindre end ti baner fik deres tilskud sat ned med 5%. Det var ganske klart, at man ville sulte de baner ihjel som staten ikke mente havde nogen eksistensberettigelse. I driftsåret 1962/63 fik syv af disse baner en yderligere nedsættelse på 5%. I det efterfølgende driftsår fik mandsdten én bane 5% mere i tilskud, mens fem fik 5% mindre statstilskud. Hertil kom at to baner klarede frisag og undgik nedsættelse ved at meddele staten, at de ville søge at likvidere ved garantiperiodens udløb, underforstået at så behøvede staten ikke yderligere forsøg på at få dem til at lukke ved hjælp af det raffinerede middel: at lukke for pengekasen. Resultatet af disse bestræbelser fra statens side på at lukke, hvad de mente var urentable baner, lykkedes til fulde, idet syv privatbaner erklærede, at de ville træde i likvidation ved deres garantiperiodes udløb den 31. marts 1967. Blandt disse syv baner var dog ikke HBS, men denne banes frist var kort, for her måtte man lukke ét år efter.

Efter dette lille sidespring er vi igen tilbage på Bryrupbanen, men sidesporet var nødvendigt for at forstå, at banernes problemer ikke alene var den tiltagende motorisering af befolkningen, men også at staten var blevet et stort problem ved at nægte hjælp til de betrængte baner, og derved vise en fuldstændig mangel på forståelse for blandt andet de banefolk, hvis arbejdsplads man lukkede med så stor kynisme.

Rebet begyndte nu for alvor at stramme om delinkventens hals. Når vi ser på driftsresultatet for de sidste tre år bliver man helt klar over, at enden er nær. Ejendommeligt nok lukker HOJ året før HBS, og førstnævnte banes underskud ligger endda langt under Bryrupbanens, men dette forhold vender vi tilbage til i forbindelse med artiklen om HOJ. Her kommer så tallene for de tre sidste driftsperioder i banens levetid: 692.107, 833.892 og 1.086.107 kr. Det sidste tal spille nu ikke nogen rolle i denne sammenhæng, for dødsdommen var da forlængst afsat, men tallet vi-

ser i hvert fald, at dødsdommen ikke var helt uden baggrund.

Den første marts 1966 om-dannes postekspeditionerne i Slagballe og Tønning til indleveringspostekspeditioner, samtidig med, at man begge steder nedlægger telegrafekspeditionen, alt i alt en ringere service overfor publikum og noget, der heller ikke kan siges at være i banens favør.

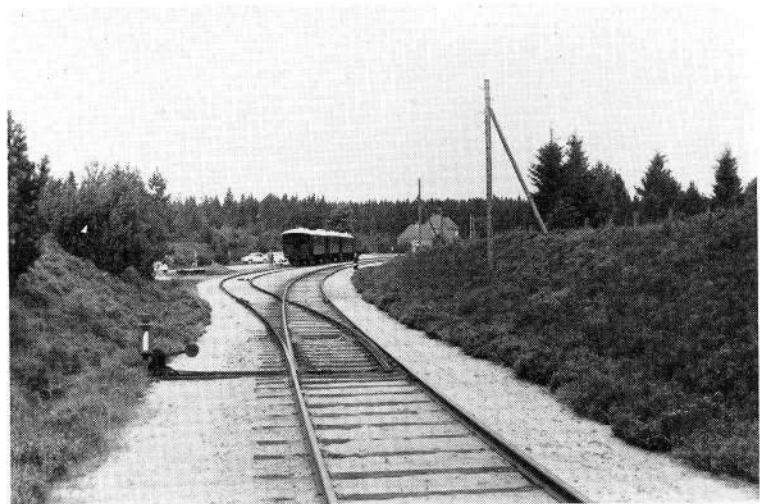
I januar 1967 indkaldes der til ekstraordinær generalforsamling, hvor det blev vedtaget at likvidere banen den 31. marts 1968. Få dage efter er man i Virklund allerede klar med planer om, hvad det tidligere baneterræn skal bruges til, idet man påtænker at anlægge en sportsplads på stedet, så her glæder man sig ligefrem til at banen skal væk. Men andre problemer meldte sig. Hvem skulle overtage rutebildriften, når banen var lukket? Kort tid efter den famøse generalforsamling udsendte man en forespørgsel til de implicerede kommuner om deres syn på denne sag. Det viste sig, at alle med Horsens i spidsen ønskede at DSB fik koncession på de ni ruter, det drejede sig om. På det tidspunkt hoppede DSB på limpinden hver gang, men efterhånden var man ikke så ivrig, for det viste sig, at mange af de ruter DSB overtog fra de forskellige lukkede privatbaner, havde et sådant underlag af passagerer og gods, at det var ganske urentabelt at drive ruterne, så senere blev DSB noget mere tilbageholdende med hensyn til at sige ja. Nu fik DSB imidlertid ikke koncessionen på alle ruterne, idet nogle af kommunerne alligevel ønskede, at også private vognmænd skulle have chancen for at få nogle af strækningerne. Resultatet blev, at DSB fik fire ruter, medens en gruppe rutebilejere fik de øvrige seks. Den opmærksomme læser bemærkede måske, at jeg før talte om ni ruter, men da også den nedlagte HOJ var med i spillet om rutebilkørslen, kommer vi altså op på ti ruter. Da det her er HBS jernbane, vi taler om, finder jeg ikke grund til at komme nærmere ind på de enkelte ruter, bortset fra, at det vel må med her, at det var en privat vognmand, der fik koncession på en rute, der i så vid udstrækning som muligt skulle følge den gamle banes forløb.

HBS skulle altså standse sin virksomhed den 31. marts 1968, men af hensyn til revision og andre gøremål af mere praktisk art besluttede man på banen at standse driften den 30. marts, der forøvrigt var en lørdag.

Forsikringsmæssigt havde det også den betydning, at man så ikke var tvunget til at aflyse tog 198 og 199, der begge først havde ankomst efter midnat i givet fald altså den 1. april, hvor forsikringen ikke længere var gældende. Allerede dagen før - den 29. - havde forskellige honoratiories med amtmænd i spidsen taget afsked med banen. Men denne afskedstur var efter min mening meget nedværdigende for banen, idet den blev foretaget med bil! Lørdagen forløb lidt mere hektisk end lørdage plejede på HBS, med lidt flere rejser med togene end normalt. De sædvanlige noget eksalterede scener, der kendetegner de fleste banelukninger, viste sig først ved de sidste tog. Blomster, musik, knaldsignaler o.s.v. blev nu til gengæld anvendt efter alle kunstens regler. Mærkelig nok var der ikke særlig mange med det sidste tog fra Horsens. Det omvendte var til gengæld tilfældet for sidste tog fra Silkeborg - det var mildest talt stuvende



HBS, Vrads
sommeren 1964



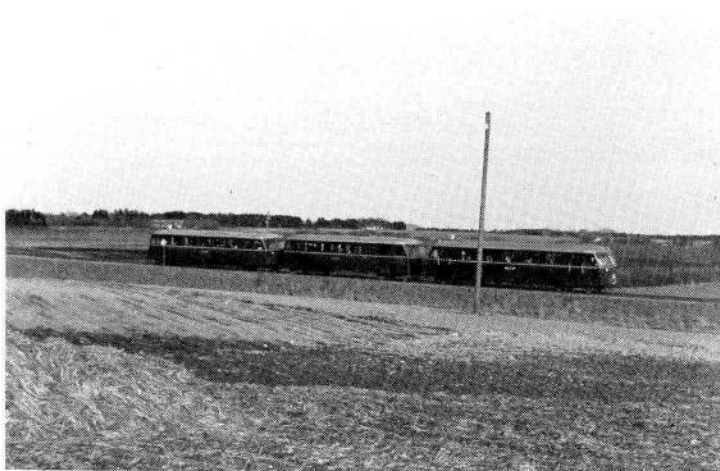
HBS, Vrads
indgangsspor skifte fra Horsens



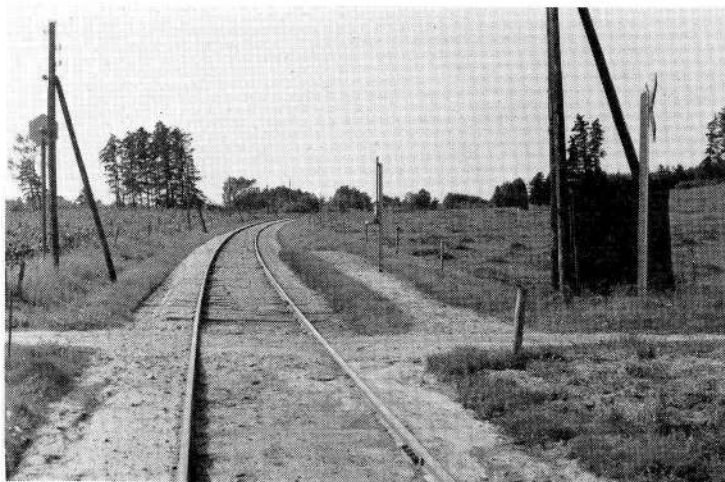
HBS, Fogstrup
perron med vente- og lagerrum



HBS, Korsvej
trinbrøtperron fra vejside



HBS, ved Korsvej
HBS SM 212, SP 221 og SM 213



HBS, Korsvej
indgangssporskifte fra Silkeborg

De fleste havde vel regnet med, at nu var hele Bryrupbanens saga ude, for det var vist kun de færreste, der regnede med, at de planer, der var fremkommet i den senere tid om at oprette en veteranbane fra Bryrup til Vrads havde mulighed for at kunne lykkes. Det viste sig dog senere at være muligt at få planerne gennemført, så de der har lyst, hver sommer i week-enden kan få sig en tur med gammelt materiel fra Horsensbanerne på den meget smukke strækning mellem Bryrup og Vrads, og det kan man jo kun være glad for og tilfreds med.

Efter lørdagens hektiske udfoldelser var der noget mere ro på banen, der stadig havde en endnu gældende forpligtigelse overfor postvæsenet tilbage, så man om søndagen måtte køre en dobbelttur med LM 215, så søndagsposten kunne blive ekspederet. Man benyttede samtidig lejligheden til at lade 215 tage de sidste vogne med tilbage til Horsens, hvad den efter sigende ikke blev særlig overanstrengt af.

Nu skulle boet sælge ud af såvel faste anlæg som af det rullende materiel. I begyndelsen af 1968 startede man på en måde udsalget ved at sælge LM 216, den tidligere HV Triangelmotorvogn, til ophugning hos et firma i Ålborg. Dette var dog lidt uden for nummer. Banens materiel blev udbudt til salg og tilbud skulle være likvidationsudvalget i hænde i slutningen af august samme år. Det gik nogenlunde med at få solgt stationerne, som indbragte helt pæne beløb, ihvertfald set i sammenligning med de beløb man fik for de stationer, man solgte medens banen stadig levede; her er tale om de stationer man omdannede til trinbrætter. Flere kommuner købte bygningerne, men det må alligevel siges, at den pris en kommune gav for Vrads station (108.000 kr.) ikke var for meget, når man tager stand og beliggenhed nær Vrads Sande i betragtning. Også sporet blev udbudt til salg, men på grund af tankerne om at lave en veteranbane fra Bryrup til Vrads, blev de ca. 4 km spor mellem disse to stationer indtil videre ikke sat til salg.

I de senere år var mange privatbaner jo bukket under, og det betød, at det blev meget vanskeligt at slippe af med rullende materiel til andre baner. Derfor måtte mange baner og også HBS bide i det sure æble og sælge godt og brugbart materiel for en meget ringe pris til diverse skrothandlere. I lø-

fuldt. Begge tog var i dagens anledning sammensat af tre vogne, nemlig to skinnebusmotorvogne og en bivogn. Nogen forsinkelse opstod på grund af de mange mennesker, som var mødt op på stationerne for at sige farvel og for at fotografere. Der blev taget næsten lige så mange billeder - med blitz det var jo mørkt kl. 23 - at man kunne sammenligne den iv-

rige interesse der her udvistes fotografmæssigt set, med den interesse af samme art man møder på jernbaneklubbernes udflugter. På grund af forsinkelsen måtte de to togs krydsning forlægges fra Vestbirk til Tønning. Efter de sidste vanskelige år er det vel ikke underligt, at man fra banens side havde ønsket en stille død, men sådan kom det altså ikke til at gå.

bet af eftersommeren blev veteranbanen en realitet, og denne bane købte en del materiel fra Bryrupbanen. I november kørte så et tog, man kan vist i ordets bogstavelige forstand kalde det for et blandet tog, trukket af damplokomotivet L 406 og bestående af SM 211 og 212, Triangelmotorvogn LM 215, 4 personvogne, rejsegodsvogn E 233, en åben godsvogn P 277 samt en motordrevet dræsinde til Bryrup, hvor disse rariteter skulle anvendes på den nye veteranbane.

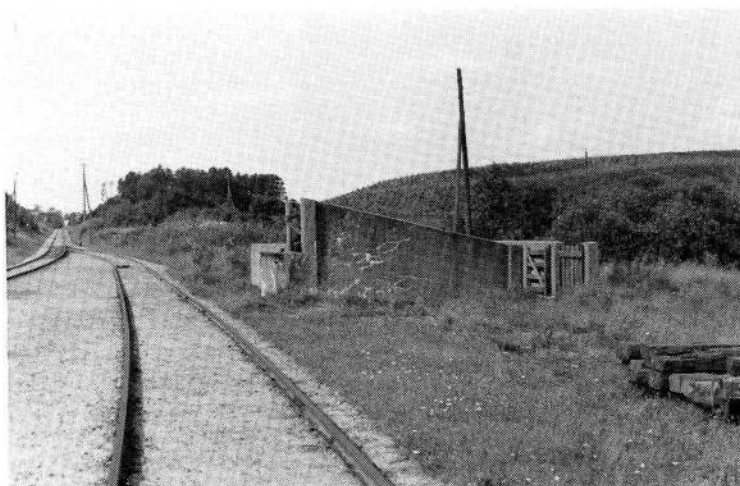
Men andre lige så blandede tog var også afgået fra Horsens, men i en helt anden retning, nemlig mod Odense. I midten af november afgang 2 tog, der især for det enes vedkommende var temmelig blandet både på grund af det forskelligartede materiel, men også fordi det bestod af vogne fra såvel HBS som HOJ. Det første særtog bestod kun af en skinnebus og to påhængsvogne og var i og for sig ikke så mærkeligt at se på. Men det andet særtog til Odense var af en art, man ikke ret tit møder på danske baner. Dette tog var temmelig stort og bestod af DL 202, damplokomotivet L 205 (dramaet om denne maskine vender jeg tilbage til), C 226, E 433, 23 godsvogne både åbne og lukkede, en sneplov og en tender. Sidstnævnte køretøj var oprindeligt tenderen fra DSB-lokomotivet J 12, som blev anvendt på HOJ, når der kørtes med damplokomotiv på denne bane. Tenderen - med 7 m³ vand - løb lige efter maskinen, der på grund af det svage spor på HOJ ikke selv kunne medtage tilstrækkeligt vand.

En del andet materiel undgik at blive hugget op, idet en række private købere (medlemmer af DJK) købte en godsvogn QB 246 og en skinnebus SM 210. DJK selv købte banens sprøjtevogn. HHJ købte - vist nok som den eneste privatbane - E 235, en rejsegodsvogn.

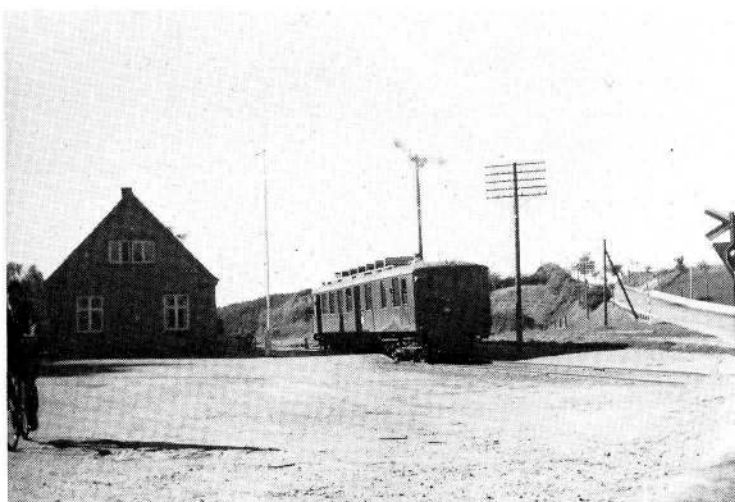
Hermed var banens rullende materiel så ude af sagaen - og dog. Man skulle tro at diverse ejere og købere havde fået det, de skulle have. L 205 var endt eller rettere stod på ophugningspladsen hos H.I. Hansen i Odense og ventede på sin skæbne. De, der i HBS' sidste leveår passerede Vrads, havde set maskinen her, hvor den fungerede som blikfang for restauranttoget. Oprindeligt havde den været i HVs eje, hvor den havde nr. 3, men tilbage til Odense. Maskinen ventede altså på sin skæbne, da nogle jernbaneinteresserede i sidste øjeblik fik standset henrettelsen - med velvilje fra ophugnings-



HBS, Them By
stationsbygning, perronside



HBS, Them By
kvægrampe og udkørsel mod Horsens



HBS, Virklund
med DM 213 (foto: OWL, 1956)
(bemærk, stationen uombygget)

firmaets side. Maskinen kom tilbage til Odense station, og da den efter at være kikket efter i sømmene, viste sig at være i en nogenlunde god stand købte de jernbaneinteresserede maskinen tilbage fra H.I. Hansen. Maskinen blev nu transporteret til Ålborg, hvor den gennemgik en grundig repara-

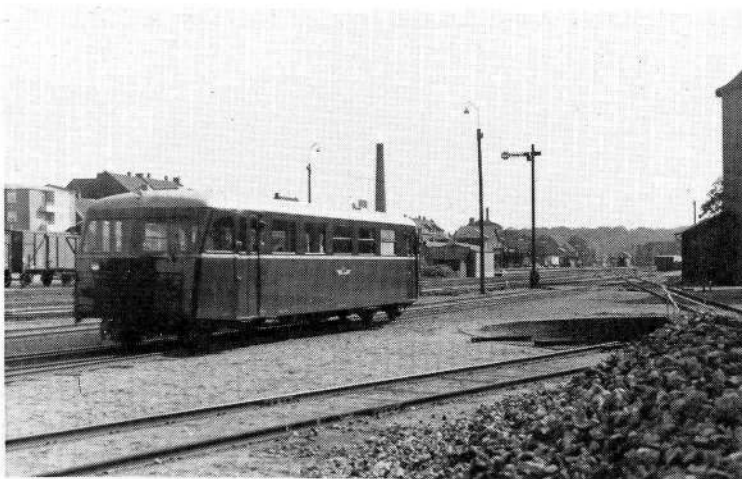
tion. Det bør vel naturligt nævnes, at det var en gruppe entusiaster med lokomotiver som interesse, der gratis udførte dette store arbejde, der bevirkede, at maskinen næsten var som ny, da de var færdige med den. Maskinen kom så senere til veteranbanen i Mariager.



HBS, Virklund
stationsbygning, perronside



HBS, Ørnsø
bænk og trinbrætsignal



HBS, Silkeborg
HBS SM 212 ankommer

Som den sidst nedlagte af de fire Horsensbaner fik HBS "æren" af at skulle afslutte alle banernes pensionsforpligtelser. Man havde nemlig fået lavet den aftale, da HJJ blev nedlagt, at den lukkede bane betalte sig ud af pensionsforpligtelserne ved at indbetale et éngangsbeløb til de baner, der var tilbage. Derfor kom HBS til at sidde med en post på ik-

ke mindre end 5,5 mio kr. Heraf var der i forvejen, med HBS' andel, blevet indbetalt 2,3 mio kr., så man stod faktisk og manglede 3,3 mio kr. Ved indbetalinger fra boet kunne der yderligere skaffes et beløb, men tilbage stod der ca. 2,5 mio kr., som man ville ansøge stat og kommuner om at betale med henholdsvis 85% og 15%. Det kan siges, at det var en tem-

melig kostbar beslutning for det offentlige.

At opgøre og afslutte et bo efter en likvideret jernbane er ikke noget, der klares fra den ene dag til den anden. Det er en kompliceret og langsommelig affære. For HBS' vedkommende varede det 6 år før likvidationen var afsluttet. Til gengæld kunne boet fremkomme med den gladelige meddelelse, at der var 98% dækning til banens kreditorer. Man havde oprindeligt kun regnet med en dækningsprocent på 67. Stationer, rullende materiel, spor og svelle samt banens areal indbragte 3,2 mio kr. I august 1970 forlød det bl.a., at Horsens Privatbaner i Likvidation nu havde solgt remise og værksteder til DSB. Det plejede nu ellers at være svært at slippe af med banearealerne, men i dette tilfælde gik det let: kulturministeriet købte hele strækningen. Selv inde i ministeriet var der altså kommet klarhed over, at HBS havde gennemløbet strækninger af overordentlig skønhed som var værd at bevare for befolkningen. Der blev så anlagt en cykel- og gangsti på det gamle banelegeme. Hvordan man klarede stykket mellem Bryrup og Vrads ved anlægget af den nye sti, ved jeg ikke, måske har man anlagt en sådan langs med veteranbanen? På dette stykke havde Bryrup kommune nemlig købt banelegemet med sveller og skinner. I det hele taget var denne kommune stærkt engageret i den kommende veteranbane, man stillede blandt andet garantier, så klubben kunne købe Vrads station og det rullende materiel. Vrads station blev forøvrigt ombygget til restauration ved samme lejlighed.

Så er vi ved vejs ende med løst og fast om HBS, som jeg forøvrigt ikke har været i nærheden af siden lukningen, altså heller ikke på veteranbanen. Når jeg har oplevet en bane i levende live og haft dejlige ture og oplevelser af jernbanemæssig art, er det som om jeg ikke rigtig har lyst til at gense området, når banen er lukket, eller sagt lidt hårdere: at se liget. Men i dette tilfælde overvejer jeg nu alligevel at cykle turen fra Horsens til Silkeborg og tilbage igen, for det er jo snart håbløst at få en cykel med DSB. Og så vil jeg nok også køre en tur med veteranbanen, helst en søndag, når der køres med damp. I erindringen vil jeg så genopleve mine ture heroppe, og når jeg kommer hjem, vil jeg se de billeder, dias og film, jeg optog på banen og glæde mig over

hvor dejligt der var, men jeg vil nok også ærgre mig lidt over alle de billeder o.s.v. jeg ikke fik taget mens tid var.

J.G.

HORSENS-BRYRUP-SILKEBORG BANENS RULLENDE MATERIEL

Ved den normalsporede Bryrupbanes åbning var der til brug på denne samt på forlængelsen til Silkeborg anskaffet følgende rullende materiel:



HBS, Silkeborg
HBS' remise set fra øst (foto: SAG, 1962)

2 stk. 1'Ct damplokomotiver	HBS nr. 1-2
2 stk. 1A benzin-mekaniske motorvogne	HBS M 1-2
5 stk. 2-akslede personvogne	HBS C 1-5
1 stk. 2-akslet person- og rejsegodsvogn	HBS E 10
1 stk. 2-akslet person-, post- og rejsegodsvogn	HBS E 11
7 stk. lukkede gods- og kvægvogne med skrue- og trykluftbremse	HBS H 20-26
7 stk. lukkede gods- og kvægvogne med håndbremse og trykluftledning	HBS F 40-46
4 stk. åbne, middelhøje godsvogne med skrue- og trykluftbremse	HBS K 60-63
6 stk. åbne, middelhøje godsvogne med håndbremse og trykluftledning	HBS J 80-85

Lad os lige se, hvordan det lå med det samlede vognmaterielens kapacitet før og efter 1929. Ved bedømmelsen må man huske, at det normalsporede materiel havde en relativt større kapacitet end det smalsporede i kraft af den større maksimalhastighed, der tillodes på normalsporbanen: 45 km/h mod tidligere 30 km/h. Men også den nye trækrafts accelerations-egenskaber, sammenlignet med den gamles spiller ind, sammen med en meget væsentlig ting: køreplanernes tilrettelæggelse. Alligevel kan nedenstående tabel nok have nogen interesse:

Alt dette materiel var ganske magen til det, der leveredes til HVs åbning, hvorfor jeg vil henvise til beskrivelsen af dette i SIGNALPOSTEN, nr. 3, 17. årgang 1981, side 99-113.

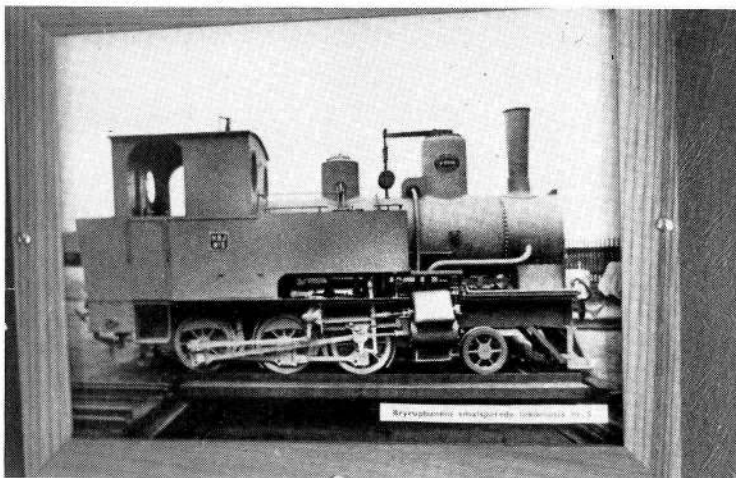
Også ved HBS havde man undervurderet behovet for damplokomotiver, og man efterbestilte hurtigt endnu en maskine, så man altid kunne have 2 driftsklare maskiner til rådighed, selv om man helt fra den normalsporede banes start kørte over halvdelen af togkilometrene med motorvognene, og der de første år kun var godt 3 aksler pr. tog i gennemsnit, tydende på udstrakt brug af solokørende Triangel-motorvogn.

Persontrafikken var i smalsporbanens sidste tid faldet stærkt, faktisk halveret på et par år, og godstrafikken var faldet med omkring 1/3 på samme tid. Efter normalsporbanens start steg persontrafikken straks til over det dobbelte, mens godstrafikken kun steg en anelse, selv om banen var blevet 60% længere.

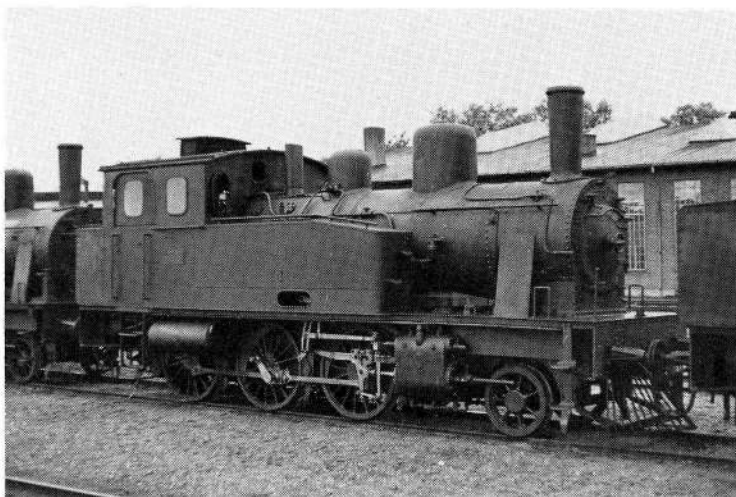
	HBJ - 1929 - HBS			
	antal	pladser/ t last	antal	pladser t last
rene personvogne	9	412	5	250
person- og rsgv.	-	-	1	34
person-, post- og rejsegodsv.	-	-	1	14
(post- og rsgv.	3	-	-	-
bænkevogne	1	40	-	-
motorvogne	-	-	2	70
personvogne ialt	10	452	9	368 (÷18%)
lukkede godsvogne	30	150	14	210
åbne godsvogne	48	240	10	135
godsvogne ialt	78	390	24	345 (÷11%)

Da persontrafikken i begyndelsen var god, mens godstrafikken var skuffende, besluttede man snart at anskaffe mere motormateriel, men denne gang skulle det være mere moderne vogne, og man valgte nu 2 diesel-elektriske motorvogne fra Scandia/Frichs. Det nærmeste forbillede var den i 1930 byggede bogie-motorvogn, som var

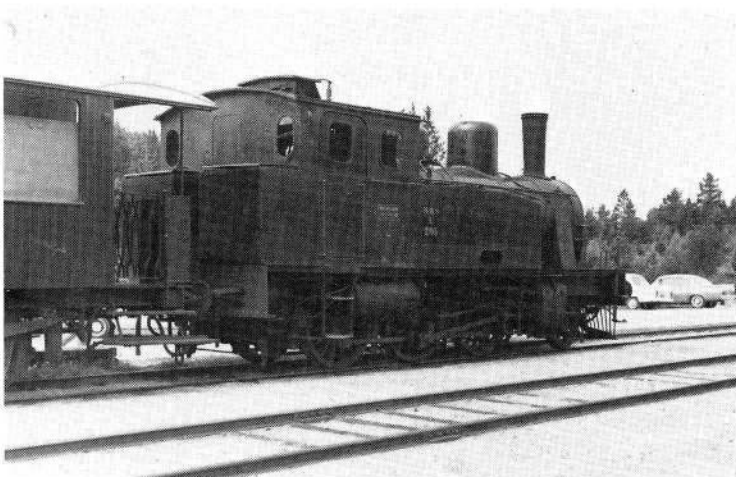
anskaffet af Trolldhedebanen, men i modsætning til den skulle HBS' udgave være kombinerede motor-, person-, post- og rejsegodsvogne, så det blev et par ret lange vogne, selv om de kun havde 40 siddepladser mod Triangelvognenes 35 pladser. Til gengæld havde de nye vogne 6,6 m² postrum og ca. 6 m² rejsegodsrum, og der var fører-



HBJ loko 5
(affot. af billede i veterantoget på Vrads)



HBS 1 i Horsens, taget dagen før den og meget andet materiel gik til ophugning (1962)



HBS L 205 i Vrads foran restaurationstoget

rum i begge ender. Postrummet var lidt større end E 11's, og det havde ikke klapsæder til eventuelle passagerer. Bagagerummet var på ca. 6 m² mod Triangelvognenes 6,5 m², men i Triangelvognene fragik ca. 2 m² til førerplads + motorkasse på gulvet, mens de nye vogne ikke havde motorkasse i rejsegodsrummet og kun en meget lille manøvrepult ved den ikke

afskilrede førerplads, så deres rejsegodsrum var i praksis mere rummeligt end Triangelvognenes. I passagerafdelingen var bænkearrangementet ganske som i personvognene med siddepladsmodulet 1650 mm.

Maskinanlægget i de nye vogne, M 3-4, optog betydeligt mere plads end tilfældet var i Triangelvognene, idet maskinrummet i M 3-4 optog ca. 8,5

m² fra loft til gulv, mens motorkassen i M 1-2 kun fyldte ca. 1 m² i gulvflade og kun var ca. 60 cm høj!

Nu må man ikke tro, at dette enorme maskineri indeholdt en tilsvarende drabelig maskine. Den 6-cylindrede dieselmotor stod på langs på vognens ene bogie og ragede op gennem et aflangt hul i gulvet, og der var temmelig god plads på begge sider af motoren, så den kunne inspiceres fra begge sider. Den ragede dog godt op, og ovenover var anbragt brændstoftanke og lydæmper, så der var pladsen meget godt udnyttet. Generatoren sad naturligvis for enden af motoren, og oven på var placeret en mindre dynamo til vognens egen strømfor- syning. I vognens gavlfandtes et par dobbelte fløjdøre, der tillod, at man kørte maskinbogie med motor og tilbehør ud af vognen, når man blot havde løftet kassen en smule og desuden afkoblet diverse rør, slanger, ledninger og stænger mellem vogn og maskinbogie - faktisk ganske som det var tilfældet ved de gamle dampvogne på Gribskov- og Hadsundbanen. Desværre havde man heller ikke hos HBS fået råd til at anskaffe en reserve-maskinbogie, så det ellers udmærkede system kunne ikke udnyttes fuldt ud: Man måtte lade hele vognen stå som en sættevogn, mens man overhalede maskinen i stedet for at indsætte reservebogie og køre videre næste dag.

Ganske vist fyldte dieselmotoren ikke hele maskinrummet, men den var enormt meget større end benzিনmotoren i Triangelvognene, og man skuffedes derfor ikke så lidt, når man fik at vide, at dette monstrum kun udviklede højst 225 HK og ved stadig belastning kun 205 HK -jf. Triangelvognens 120 HK. Og så var dieselvognen 3 gange så tung som benzinvognen og havde et større tab i transmissionen, så den havde omtrent samme antal HK pr. t egenvægt som en Triangelvogn med en af de store personvogne på slæb!

Tabel på næste side

Det skal lige bemærkes, at de i dette skema nævnte G-vogne var 2 meget små og lette stykgodsvogne, som man fik opbygget hos Scandia i 1920 på underdelene af de 3 koblingsvogne. De fik kasser á la DSBs QA, men med kun én skydelem i hvert yderfag foroven og ingen gavldøre. De fik kun trykluftledning, men var tænkt som bivogne til Triangelvognene, hvad de var velegnede til med deres ringe egenvægt (8,4 t).

1930 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64 66 68 70 72 74 76 78

1 L 205'
 2 EIJ 5
 3 L 206
 HV3 L 107
 L 205" DJK

damp

M1 LM 215'
 M2 RGGJ M5 LB
 HV M 10
 HV M 11
 LM 215"
 LM 216"

Tri-angel

DM 213
 DM 214
 SBM 7

Scnd/Fric DE { M3 M4

HBS trækraft
 og
 coaching stock

skinnerbusser

Sm 210
 Sm 211
 HV Sm 110
 NKJ Sm 13
 Sp 220
 Sp 221
 Sm 212
 1213

DE rammelok HJJ M 2

DL 202

C 226
 C 227
 C 223
 C 224
 C 225'
 C 127
 C 126
 SNNB MP 2"
 C 225"
 C 226"

person-
 m.v.
 vogne

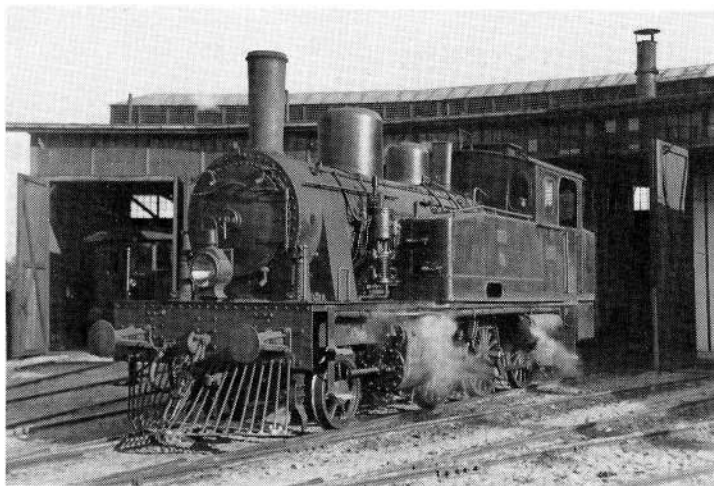
VBV
 VBV
 VBV
 VBV
 VBV

E 10
 E 11
 E 235
 E 233

VBV
 VBV
 VBV

	tara t	brutto* t	HK	HK/tara	HK/ brutto
M1 el. 2	14,9	17,1	120	8,0	7,0
M1 + G 100	23,3	33,5	120	5,2	3,6
M1 + C 1	28,1	33,5	120	4,3	3,6
M3 el. 4	46,9	49,5	205	4,4	4,1
M3 + G 100	55,3	65,9	205	3,7	3,1
M3 + C 1	60,1	65,9	205	3,4	3,1

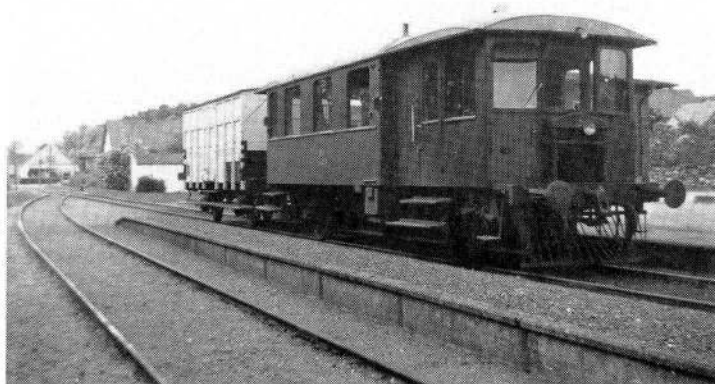
* brutto betyder her med alle siddepladser besat og 8 t last i G-vognen, mens der er set bort fra post- og rejsegods i M-vognene.



HBS 2 (1952) JS A 3 01 F 072



HBS DL 202 i Horsens 1967 (foto NK)



HBS LM 215 + IB 239 i Bryrup 1964 (foto MC)

Derimod var deres løbe-egenskaber ikke gode på grund af den ekstremt lille akselafstand: 2,54 meter, og i 1938 forlængede man deres undervogne ved at øge et stykke i midten af hoveddragerne, så akselafstanden blev 3,66 meter - det hellige tal, der tillod dem at køre op til 70 km/h. Men vognkassen forblev uændret, så vognene så ret besynderlige ud med en aldeles unyttig platform i hver ende, da undervognen nu var blevet for lang til kassen.

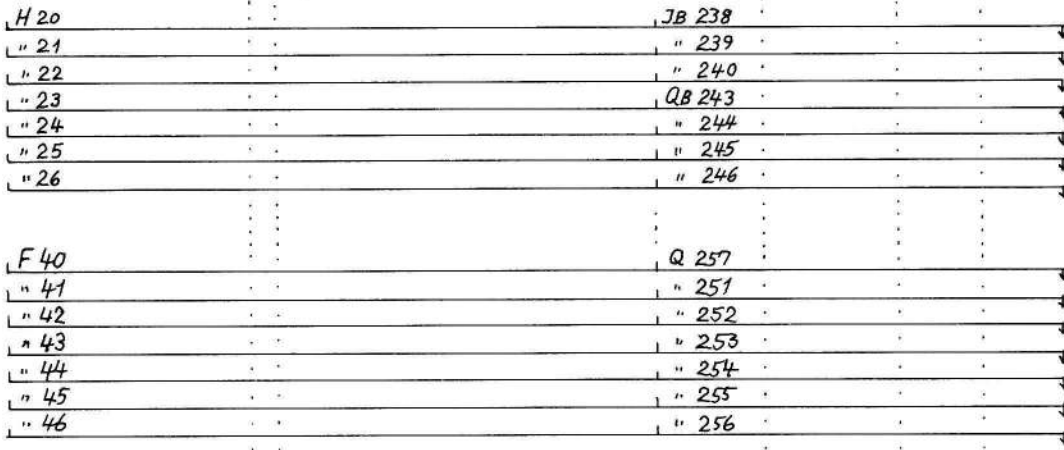
De nye motorvogne var altså ikke ret kraftige, og de var fortrinsvis beregnet til at køre solo eller med en meget let bivogn. Derimod var de meget mere komfortable for passagererne end M 1-2, da motoren ikke direkte var ophængt i vognkassen, men stod på maskinbogie, der bar den ene vognende via omvendte blad-fjedre med gummidæmpere, ganske som i f.eks. DSBs MO-vogne. Desuden var den meget langsomt roterende dieselmotor meget mindre støjende end Triangelvognenes "hidsige" benzinator, og passagerafdelingen var oven i købet adskilt fra motorrummet ved det mellemliggende postrum. Også igangsætningen var behageligere, da man var fri for ulemperne fra gearskiftningen, og maskinkraften udnyttedes i denne fase mere effektivt, da motoren under accelerationen kunne arbejde konstant med sin maksimale ydelse.

Ganske vist var vognene tunge, og de trådte - selv med sine 5 aksler - hårdere i sporet end Triangelvognene, men det jævne træk og den slingrefri gang bevirkede alligevel, at de ikke sled særlig meget på sporet. Jeg kender desværre ikke de enkelte akslers tryk, men vægtfordelingen skulle have været ret jævn, da bogien under den tunge dieselmotor-ende var 3-akslet, mens banemotorerne var anbragt i den 2-akslede bogie i den anden ende, så akselfølgen blev 3'Bo', ganske som på de samtidige, men noget større og kraftigere MQ-vogne på DSB.

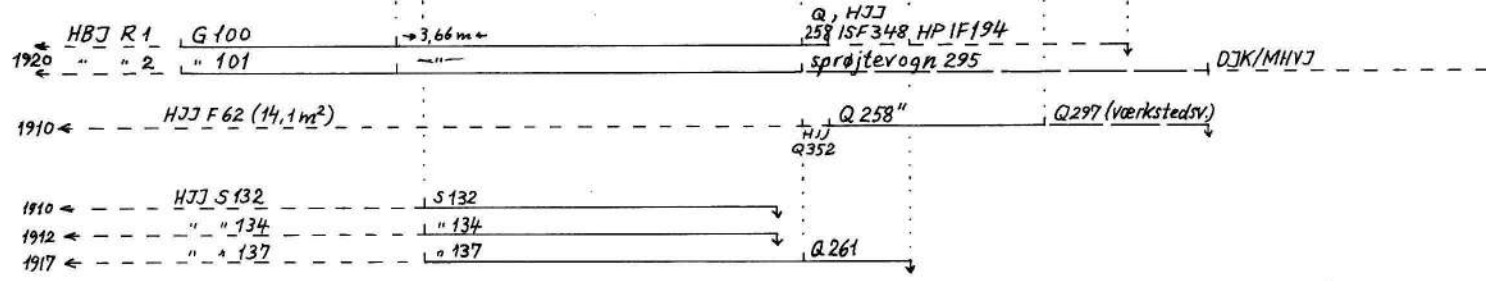
Efter 1932 gik der så 20 år, inden man anskaffede yderligere materiel til HBS, bortset fra, at man lejlighedsvis lejede nogle godsvogne, når særlige transporter gjorde det nødvendigt.

Anskaffelsen af M 3-4 reducerede damptogskørslen betydeligt, men der kørtes dog stadig en del damptog på HBS, da motortrækraften kun egnede sig til ganske små tog og slet ikke til godstog på mere end 3 godsvogne.

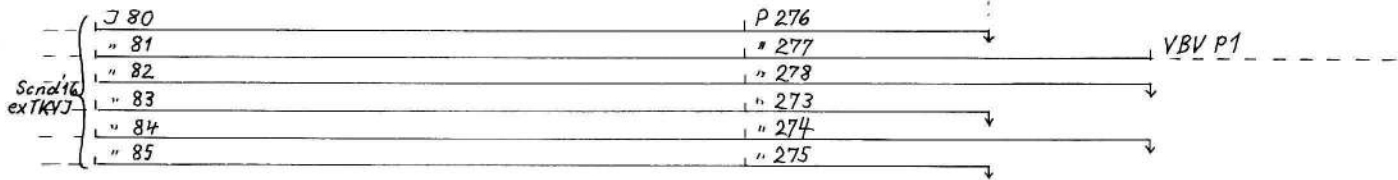
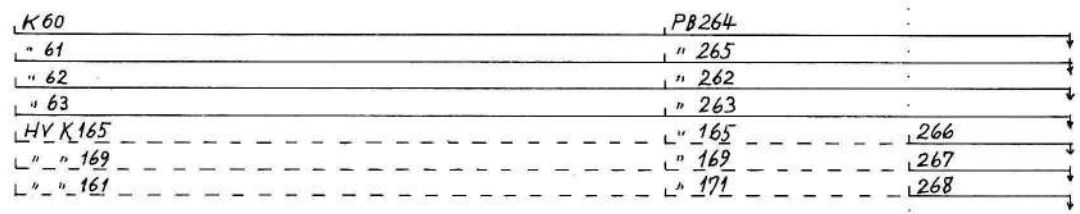
19|30 32 34 36 38 19|40 42 44 46 48 19|50 52 54 56 58 19|60 62 64 66 68 19|70 72



HBS
lukkede
gods-
vogne

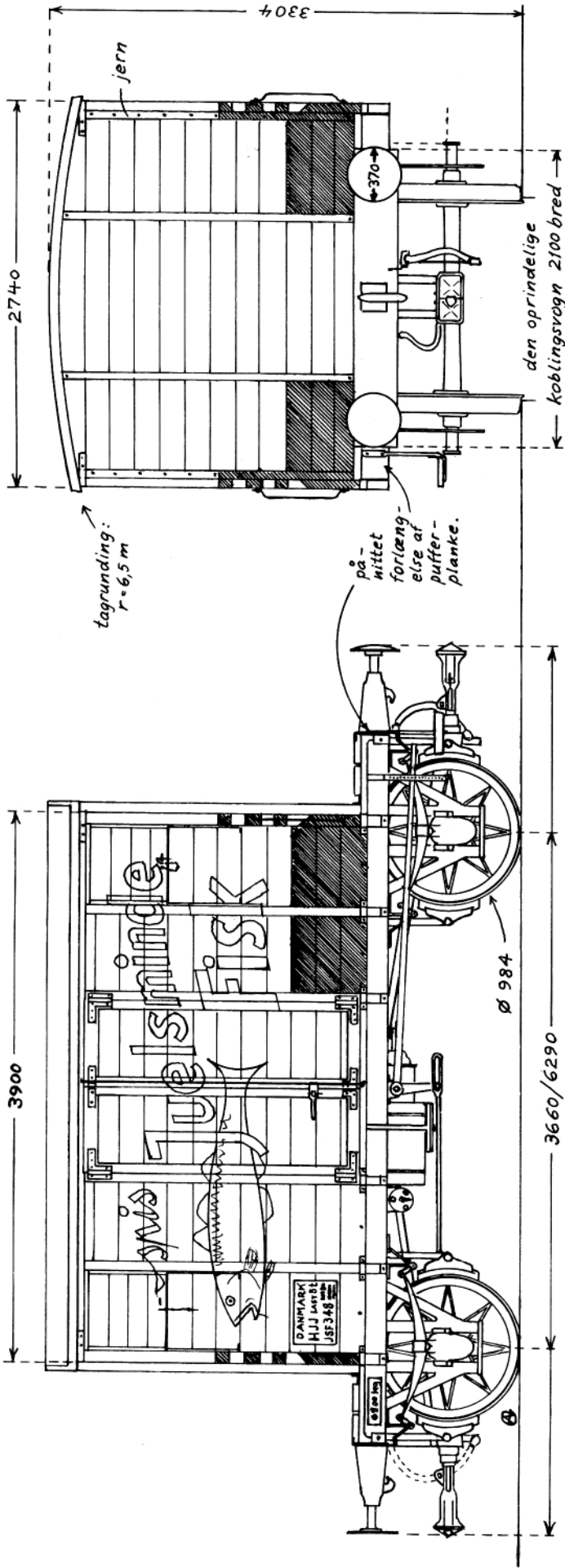


19|30 32 34 36 38 19|40 42 44 46 48 19|50 52 54 56 58 19|60 62 64 66 68 19|70



HBS
åbne
gods-
vogne

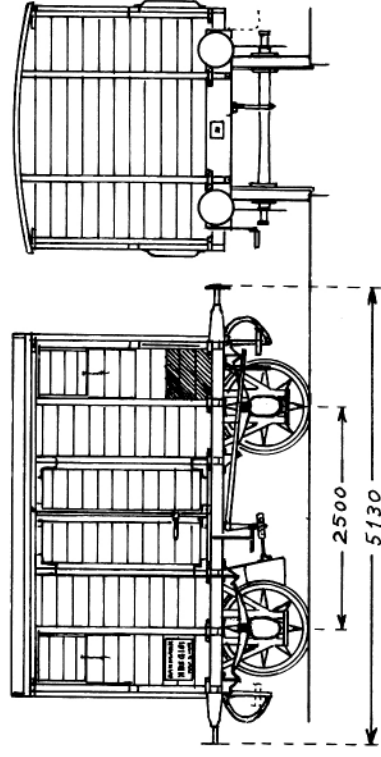
oprindelse uvis, indtil 1953 uden litra og nr. { T 285 " 286 " 287 " 288 " 289 " 290 " 291 " 292 " 293 } udgået 1958-62



HJJ ISF 348 Scandia 1920/29

Undervogn fra en vognkasseløs koblingsvogn fra smalsporede HBJ. 1929 fået nybygget kasse og litereret HBS G 100. Undervogn senere forlænget. 1953 omiltr. Q 258. 1954 til HJJ. Her ombyg. til skinnibus-fiskebivogn, JSF 348. Hvid, trykluftledn., senere - bremse. Last 5 t. 1957 til HP IF 194, hvid, senere brun. Hos HP fået SKF rullelejer og støbte hjulstjerner. Udr. 1965. Ophug. 1968.

← 1:45 MÅLESTOK 1:87 →



HBS G 100-101. Last 8 t, bdf. 9,75 m², TL, H. Begge senere forlænget, jfr. disse tegninger. G 100 blev siden fiskevogn, G 101 sprøjtevognen HBS nr. 295. Dec. 1972 H. Rikvæn.

MOTOR drifts-nr.	vognens bygge-		aksel-følge	motor		transmis, evt. gear	akselafstand → m →	l.o.p. (- m -)		tjenestevegt		indre indretning			brem-ser	max. hast. km/h	anm., ændr., skæbne.
	år	sted		nr.	fabriktype			art, hk v. rpm.	cyk. Ø x slag	(mm)	adnæ. t	l. o. p. t	siddepl. faste + kløp	toilet, post, bagage			
HBS M 1	1929	Triang	1287	Cort 16H	B 120 v. 2000	6 x 120 x 146	mek. 3+rev.	5,80	11,00	6,75	14,9	31 læder + 4	tail + bag.	koks vand	TB, H	60	M 1 ⁵³ LM 215, Henst. 1957, udr. 1959. M 2 ⁵³ RGG J M 5 ⁵⁸ LB, oph. 1963
" M 2	"	"	1292	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" LM 215	"	"	1287	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" " 215	"	"	1288	Leyland	D 125 v. 1800	6 x 122 x 140	"	"	"	"	"	16 læder	"	"	"	"	M 1 diesel 1951 - 1953 LM 215, udr. 1959 HV LM 115 ⁵⁸ HBS LM 215 ⁵⁸ LB, VBV HV LM 116 ⁶² HBS LM 216 udr. 1968
" " 216	"	"	1289	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
" M 3-4	1932	Scf/Fric	-	Fric 6195CL	D 205 v. 750	6 x 195 x 260	elektr.	12,00 + 2,00 / 1,25 11,20 + 1,37 / 1,25	19,80	"	"	40 læder	post tail + bag	"	TB, H	70	M 3 ⁵³ DM 213, ⁶⁰ SB M 7, oph. 1968 M 4 ⁵³ DM 214, oph. 1960
" DL 202	1933	Frichs	126	Fric 6260CL	D 375 v. 600	6 x 260 x 330	elektr.	fast total 2,86 / 6,30 1,72 + 2 x 1,40 + 1,72	9,53	32,0	50,5	"	bagage 2 t	kølevand	TB, S	70	HJJ M 2 ⁵² HBS DL 202 oph. 1968
SM 210-213	1952	Scnd.	20764 20764 20759 20759	Fric 8115CC	D 160 v. 2000	8 x 115 x 140	mek. 4+rev.	8,65 + 2,00	14,28	"	13,7	48 ind. 42 st.	wc. bag. 0,6 t	kølevand	TB	70	type 2 } se skæbne diagram
SP 220-221	"	"	20851 20852	"	"	"	"	8,10 + 2,00	12,93	-	8,8	30 sid. 30 st.	wc. bag. 0,2 t	koks vand	TB, S	70	type 2k+r

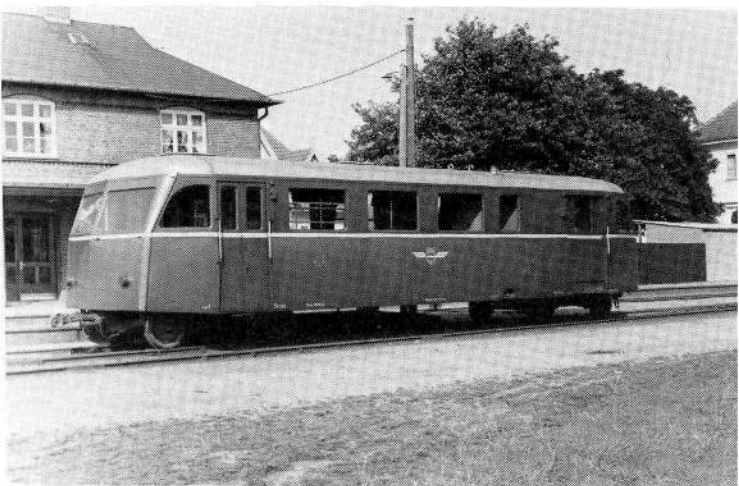
GODSVOGNE	bygge- år	art	last t	bdfi. m ²	rumf. m ³	indvendig			aksefst. (- m -)	l. o. p. (- m -)	tara t	bremsr	anm., ændr.	Se endvidere skæbne diagrammet
						lang m	bred m	høj m						
HBS F 40-46	1929	Scnd.	15	16,3		6,4	2,54		3,66	7,70	7,8	H, TL	1953 → Q 251-257	
" H 20-22	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,11	9,0	S, TB (68P)	" JB 238-240 (hvide)	
" " 23-26	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	" QB 243-246	
" G 100-101	1920/29	"	8	9,75		3,84	"	"	2,5/3,66	5,13/6,29	5,0/5,7	H, TL	" Q 258, 295. Fortbøget 1938.	
" S 132, 134 " 137	1910, 12 1917	"	10	17,8		7,00	"	"	4,20	8,37 9,20	7,8 8,9	H, TL S(BK), TL	" udr. " Q 261	
" Q 258"	1910	"	10	14,1		5,60	"	"	3,30	6,89	6,0	H, TL	1954 ex HJJ Q 352 (opr. F 62).	
" J 80-85	1916	"	15	18,1	16,3	7,658	2,368	0,90	4,20	8,960	6,2	H, TL	" P 273-278	
" K 60-63 " 266-268	1929	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,6	S, TB (68P)	" PB 262-265 1962 ex HV PB 165, 169, 171.	
" T 285-293	?	"	10?	c. 13	c. 4,5	c. 6	c. 2,2	c. 0,3	3,66?	7,33?	6?	H	formentlig gl. JFJ-vogne. Før 1953 u. nr.	



HBS DM 213 i Horsens 1957 (foto: OWL)



HBS SM 211 i Horsens, 1966



HBS SP 220 i Brødstrup, 1964

gende bilkonkurrence. Det blev dog først i 1952 man kunne få leveret 2 nybyggede skinnebus-tog, der kunne aflaste de gamle motorvogne.

Man søgte derfor at holde liv i Triangelvognene endnu en tid, og den bedste - M 1 - fik i 1951 ilagt en 125 hk Leyland dieselmotor, mens man lod M 2 beholde benzinmotoren, da vognen påregnedes udrangeret, når skinnebusserne kom. M 1 kunne herefter anvendes som nedbrudsreserve for skinnebusserne og i øvrigt til arbejdstog eller godstog, som nu var svundet ind til nogle få vogne om dagen. I 1953 omlitredes M 1 til LM 215 (LM stod for Leyland motor!).

Da skinnebusserne gik i drift i 1952, solgte man M 2 til Gjerrild-banen, RGGJ, og damploko nr. 2 til Ebeltoftbanen, ETJ. Ved RGGJ forsynede man gamle M 2 med en Frichs skinnebusmotor, og da banen nedlagdes i 1956, videresolgte vognen til Langelandsbanen, hvor den dog kun fungerede som yderste nedbrudsreserve og aldrig blev omnummereret. Den gik til ophugning i 1963.

1952 lykkedes det endvidere at købe et af HJJ's 375 hk diesellokomotiver, HJJ M 2, der kom til at hedde HBS DL 202. Det bevirkede, at damplokomotivkilometrene nu næsten helt forsvandt, men man beholdt dog endnu damp 1 og 3 (= L 205 og 206) til 1962, hvor de ophuggedes, men afløstes af HV 3, nu kaldet HBS 205", så man stadig havde en reserve til f.eks. udflugtstog - eller om vinteren til snerydning.

1957 henstilledes LM 215', og den benyttedes efterhånden til reservedele for HV's LM-vogne. 1960 blev den endeligt splittet ad og kassen solgt til en fisker og anbragt som opholdsrum ved Nr. Bork havn ved Ringkøbing fjord.

1960 afskaffede man de nu lidet brugte dieselelektriske motorvogne DM 213-214, idet den ene ophuggedes, og den anden solgtes til Skagensbanen, SB, hvor den under betegnelsen SB M 7 kørte som reserve i nogle år, indtil den ophuggedes i 1968.

1962 lukkede HV, og HBS overtog herfra 2 Triangelvogne HV LM 115-116, og de omlitredes til HBS LM 215' og 216. Sidstnævnte var allerede sidst i 50'erne blevet omdannet til person- og postvogn, idet den bageste passagerafdeling indrettedes til postbureau, mens den forreste afdeling forblev uændret, og denne indretning bibeholdtes, da vognen overgik til HBS.

Under 2. verdenskrig faldt motortog-kilometrene hurtigt til omkring 1/4 af førkrigsniveauet, og man anvendte næsten udelukkende Triangelvognene, der let kunne forsynes med gasgenerator, da hverken benzin eller dieselolie var til at opdrive.

Efter krigen kørte Triangelmotorvognene atter et stykke tid

på benzin og dieselvognene kom igen ud af "mølposen". Man prøvede at begrænse dampdriften mest muligt, men Trianglerne begyndte at udvise alderdomssvækkelse, og man bestilte hurtigst muligt et par skinnebusstog, som nu var tidens løsen hvis man ville holde på persontrafikken trods den stærkt sti-

Samme år overtog man HV SM 110, der blev til HBS SM 212, og nu kunne man stort set klare alle persontog med skinnebusserne og de fleste godstog med Triangelvognene, der holdt ud helt til banen endeligt lukkede i 1968.

Som yderligere reserve for skinnebusserne anskaffede man endelig i 1967 endnu en brugt skinnebusmotorvogn, NKJ SM 13, der blev til HBS SM 213.

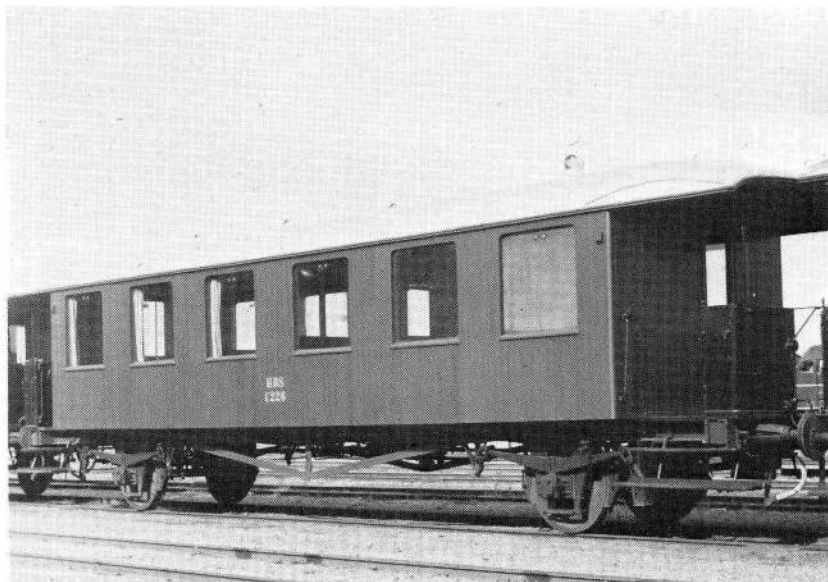
Da HBS lukkede i 1968 gik en del af materiellet til veteranbanen Bryrup-Vrads (VBV), nemlig Triangelvognen LM 215", skinnebusvognene SM 210 og 212 personvognene C 223, 224, 225" og 227, person-, post- og rejsegodsvognen E 233 samt godsvognen P 277, omdøbt til P 1. Derudover gik damplokomotivet L 205" og sprøjtevognen Q 295 til DJK (MHVJ) og endelig gik skinnebussen SM 211 til en privatperson. Alt det øvrige materiel gik til ophugning, da det nu måtte siges at være stærkt forældet, selv om man langt fra var nået til grænsen for dets levetid, forudsat god vedligeholdelse.

Af de grafiske skæbnelister kan man iøvrigt se, hvilke bevægelser, der har været gennem banens levetid, men enkelte bemærkninger endnu må vist være på sin plads.

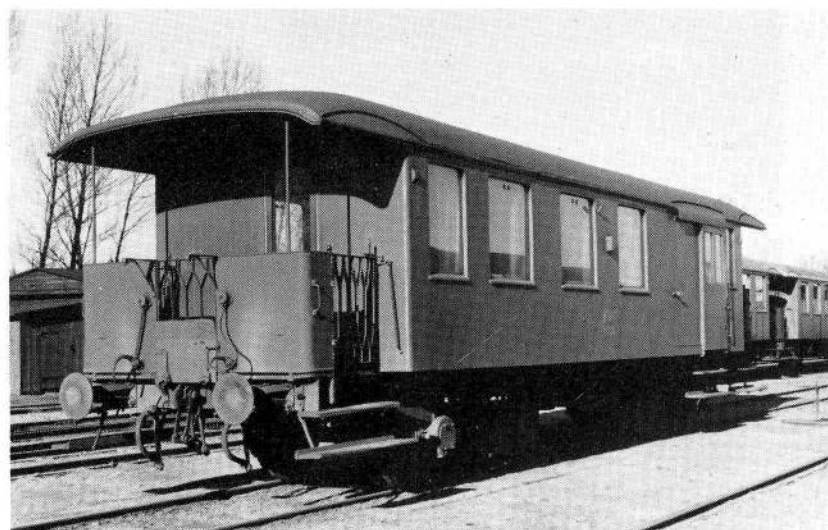
Personvognene: 1958 solgtes C 225 til Stubbekøbingbanen og 1962 gik C 226 til ØSJS, men til gengæld overtog man i 1962 to ganske lignende vogne fra HVs dødsbo, så da HBS lukkede, havde man tilsyneladende samme bestand af coaching stock som ved banens åbning.

Godsvognene: De almindelige, lukkede godsvogne, der anskaffedes til HBS i 1929, holdt alle ud til den bitre ende, blot var 3 stk. blevet malet hvide.

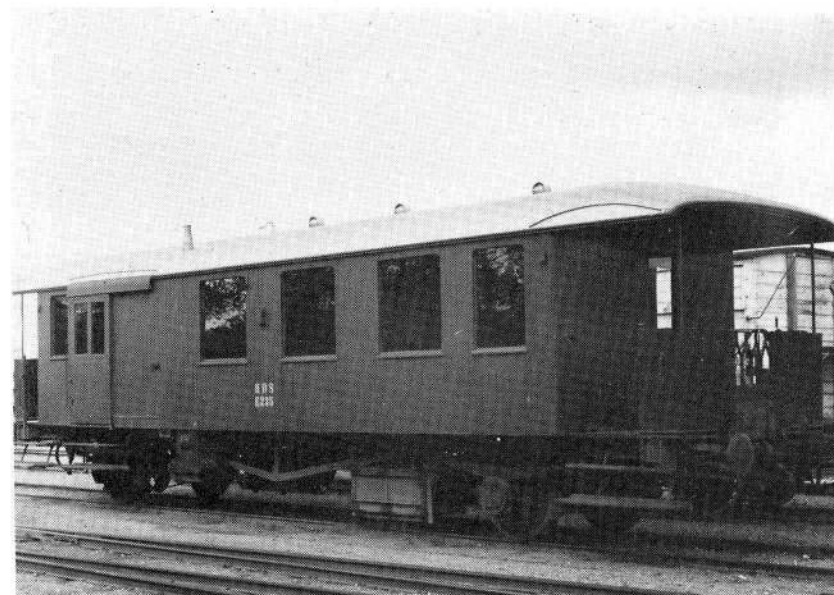
De to små stykgodsvogne G 100-101 kørte indtil begyndelsen af 1950-erne som motorbivogne, men i 1954 solgtes Q 258, ex G 100, til HJJ, hvor den omdannedes til den berømte fiskevogn med både almindelig og skinnebus-kobling. Ved HJJ's lukning kørte den en kort tid med kager fra Nr. Snede, men solgtes hurtigt til HP (Hjørring Privatbaner), hvor den også benyttedes til motorbivogn under betegnelsen HP IF 194. Den udrangeredes 1965. HJJ betalte fiskevognen i naturalier, idet HBS i stedet fik en lille, mere almindelig Q-vogn, HJJ Q 352. Den lignede en almindelig standard-Q-vogn, men var noget mindre: Bdf. 14,1 m² mod standarden 16,3 m², og den måtte kun lastes med 10 t. Den benyttedes ikke meget ved HBS, der i 1962 indrettede den til



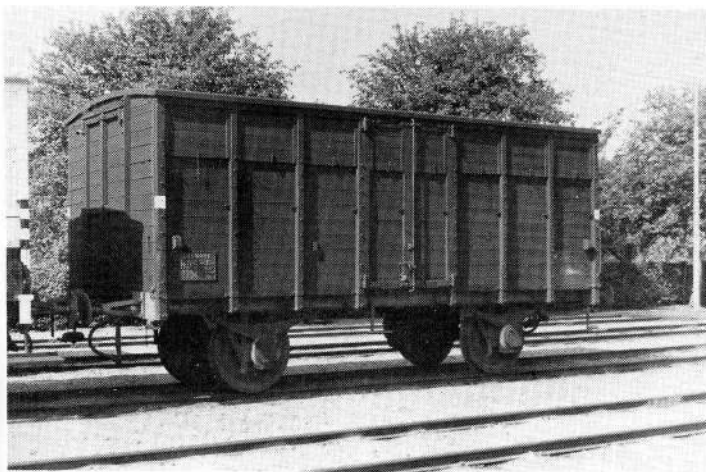
HBS C 226 i Horsens, 1965



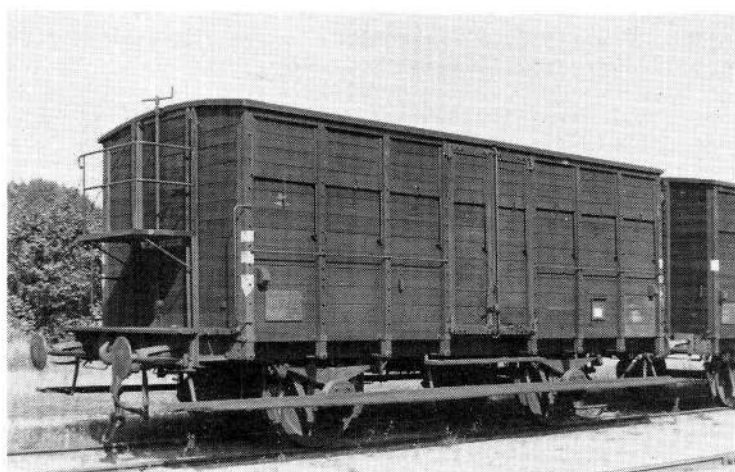
HBS E 235 i Horsens, 1962 (foto: EVP)



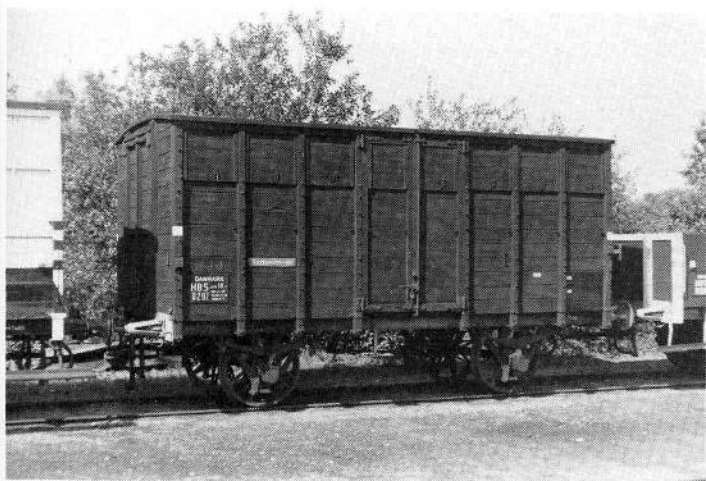
HBS E 235 i Horsens, 1965



HBS Q 254 i Horsens, 1966



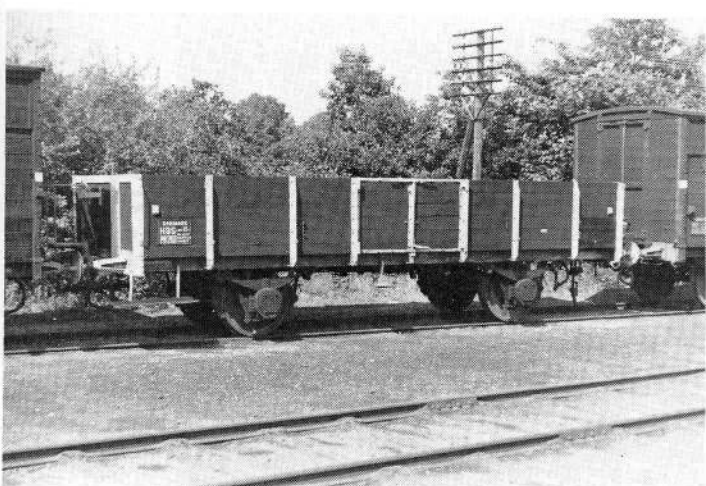
HBS Q 245 i Bryrup, 1966



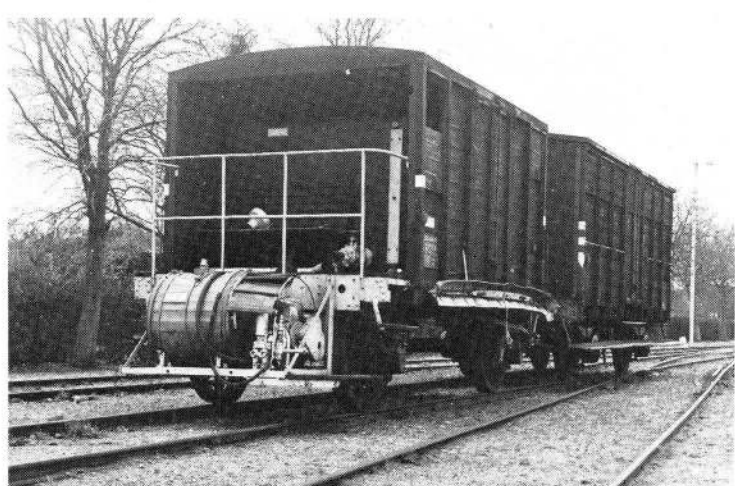
HBS Q 297 (ex HJJ) i Horsens 1966



HBS, IB 240 i Horsens, 1966



HBS PB 263 i Horsens, 1966



HBS sprøjtevogn nr. 295, Horsens 1968 (foto: SAG)

værkstedsvogn. Den fungerede som sådan til banens lukning.

Den anden G-vogn, nr. 101, omdannedes omkring 1952 til ukrudt-sprøjtevogn, hvis indretning ses af de ledsagende fotos. Efter 1968 gik den til MHVJ hvor den måske stadig findes.

1939 solgte HJJ ud af sine specielle bænkevogne, hvoraf HBS fik 3 stk. (og HV 4). De udrangeredes i 1952, men én overlevede som HBS Q 261 til

1957, hvor det meddeles, at den var solgt til urmager Dissing, men intet om hvor eller til hvad.

Åbne vogne havde man ikke ret mange af ved HBS, men det samlede antal bibeholdtes til den bitre ende, selv om der til sidst ikke var meget at bruge dem til. Ved HVs lukning sørgede man for at udskifte 3 af de ældre fra TKVJ med 3 nyere vogne fra HV, så man nu havde

7 med trykluftbremse og kun 3, der kun havde håndbremse.

Endelig optræder der i Horsens Privatbaners fortegnelse fra 1953 ikke mindre end 9 stk. åbne ballastvogne, kaldet T 285-293, og det angives, at de ikke tidligere har haft noget nummer. Jeg har ingen oplysninger om, hvorfra disse vogne stammer, og i fortegnelsen fra 1962 var de alle udgået. Da HJJ sendte en række vogne til op-

hugning i 1958, indgik der i vognrækken også nogle (alle?) af disse vogne, se Ib Lykke Sørensens foto. Det ses her, at det drejede sig om meget gamle vogne med trævanger med fiskebug, og jeg gætter på, at det er aflagte DSB-vogne af jysk oprindelse, man kunne gætte på TC-vogne, omdannede med nedklappelige sider - eller TA-vogne, der var født med nedfaldsider, men såvidt jeg kan skønne var kortere end HBS' vogne. Ballastvognene kan selvfølgelig også stamme andetsteds fra, f.eks. fra en entreprenør, men DSB har netop i 1920-erne haft ret mange af disse vogne til salg, så det er nærliggende at gætte på, at de er købt herfra, formentlig til brug ved anlægget af de normalsporede HBS/HV, hvorefter de er blevet ved banerne siden, men kun til brug i grustog inden for privatbanens område.

H. Alkjær

TOGGANG & KØREPLANER

Ved åbningen af banen løb 2 togpar daglig, i 1901/02 udvidet til 3 og i 1908/09 til 4 togpar. Under 1. verdenskrig skete der indskrænkninger i 1916/17 til 2 togpar, dog 3 på torvedage. I sommerplanen 1918 løb 3 togpar på hverdage og 2 på søndage, fra 1/10 1918 daglig 2 togpar, fra 1/10 1923 udvidet til 4 på hverdage og 3 på søndage.

I modsætning til for Tørringbanens vedkommende blev toggangen på Bryrupbanen af hensyn til banens ombygning til normalspor indskrænket fra 15. maj 1927 til 2 togpar på hverdage, mens man på søndage bibeholdt de 3 togpar. Der kørtes dog enkelte ekstra togpar på hverdage.

Fra 15. maj 1929 trådte den første køreplan for den normalsporede bane i kraft og samtidig indførtes tildels motordrift. Der kørtes nu 6 togpar på hverdage, heraf 4 motortog, og på søndage 5 togpar. Denne plan holdt lige til 20/9 1939, hvor der skete visse indskrænkninger (som på alle danske baner).

I det følgende gives toggangen i kortform, D = damptog, M = motortog:

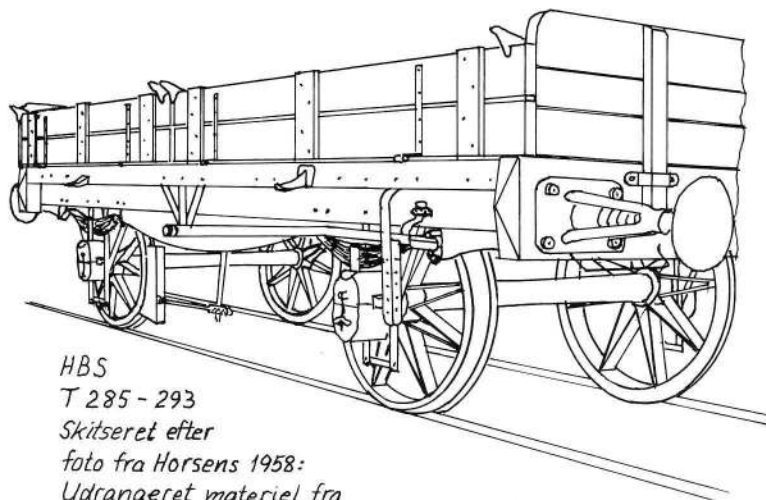
15/1 1940: HV 2 M, ON og FR
dog 3 M, 2 D. SØ 5 togpar.

15/6 1940: HV 1 M, 2 D, SØ 5 ferietiden, derefter 2.

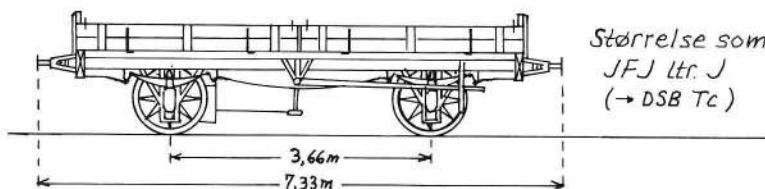
1/3 1941: HV 1 M, 2 D, SØ 3.

3/11 1941: HV 1 M, 2 D, SØ 4.

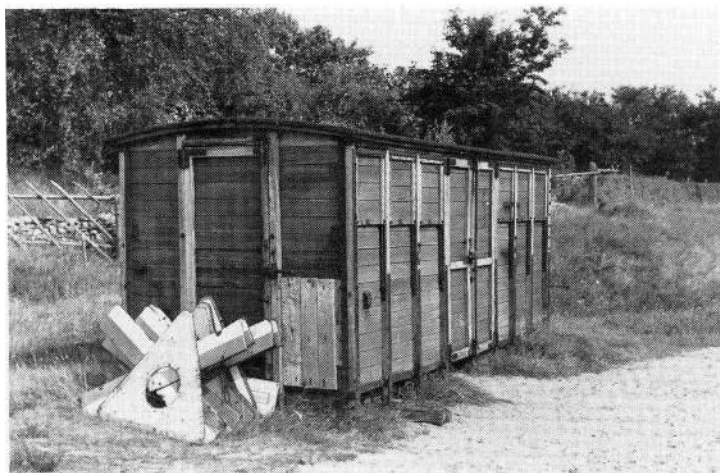
1/6 1942: HV 2 M, 2 D, SØ 4.



HBS
T 285 - 293
Skitseret efter
foto fra Horsens 1958:
Udrangeret materiel fra
Horsens Privatbaner



Størrelse som
JFJ ltr. J
(→ DSB Tc)



HBJ F 42 i Fogstrup, 1964



HBS, Horsens, den 30/3 1968. Sidste tog er ved at afgå. Sammen med lokoføreren står banens direktør gennem mange år, N. Damgaard Andersen.

15/3 1943: HV 1 M, 2 D, SØ 3.
 23/10 1944: HV 1 M, 2 D, SØ 4.
 1/2 1945: HV 2 evt. 3, SØ 0.
 12/10 1945: HV 6, SØ 5.
 10/1 1947: HV 4 M, 1 D, SØ 3
 M, 2 D.
 15/5 1949: HV 1 P, 1 B, 4-5 M,
 SØ 5.
 2/10 1949: HV 1 P, 6 M, 1 G?
 (Horsens-Vrads 1 G, Vrads
 -Silkeborg 1 B), SØ 6-7
 M.
 20/5 1951: HV 1 P, 1G-Vrads-B,
 5 M, 1 bus, SØ 7/6 P.
 7/10 1951: HV 1 P, 1 G-Vrads-
 B, 4 M, 2 bus, SØ 7.
 18/5 1952: HV 1 P, 1 G, 5 SM,
 2 bus (Bryrup-Silkeborg
 1 G/B, SØ 3 P, 4 SM.
 17/5 1953: HV 2 M, 5 SM, 1 G?,
 2 bus, SØ 3 P, 1 M, 5 SM.
 22/5 1955: HV 7 P, 1 G?, bus,
 SØ 2 Iltog, 7 P.
 31/5 1959: HV 6 P, 1 bus, Hor-
 sens-Bryrup 1 P, SØ 3/2
 iltog, 7 P.
 29/5 1960: HV 7 P, 1 bus. SØ
 2/1 iltog, 7 P.
 28/5 1961: HV 6 P + 1 P Horsens-
 Bryrup, 1 G?. SØ 1 Iltog,
 7 P.
 30/5 1965: HV 7 P, 1 G?, SØ
 1 Iltog, 7 P.

Ser man på aksler/tog så
 faldt det betydeligt efter over-
 gangen til normalspor - det
 skyldtes forøget toggang og de
 nye boggievogne på den smal-
 sporede bane.

RUTEBILER

Fra omkring 1951 drev HBS
 en del busruter - vist i fælles-

skab med HV. Følgende ruter
 har jeg fundet:
 Horsens-Brødstrup-Silkeborg.
 Horsens-Nørre Snede-Ikast-Her-
 ning (DSB, HV, HBS).
 Horsens-Tørring/Give-Grindsted,
 /Thyregod-Brande.
 Tørring-Vejle.
 Silkeborg-Brødstrup-Nørre Snede-
 Tørring-Vejle.

A.G.

STATISTIK, BILRUTER

År	stræk- nings km.	an- tal bi- ler	plad- ser	vogn- km x 1000	rej- ser x 1000	regnskab kr.	Bane
1952/53	206	14	404	726	368	57.952	HBS-HV
1953/54	206	14	??	??	??	??	"
1954/55	360	14	440	712	360	70.235	"
1955/56	301	14	450	706	354	124.802	"
1956/57	302	13	434	702	358	97.776	"
1957/58	312	15	540	796	396	86.340	"
1958-59	312	15	528	537	247	16.700	"
1959/60	312	15	528	528	242	11.800	"
1960/61	312	15	556	538	249	5.978	"
1961/62	312	15	556	530	244	5.280	"
1962/63	314	15	562	1095	494	9.500	HBS
1963/64	314	14	526	1097	487	9.500	"
1964/65	314	15	577	1049	467	9.300	"
1965/66	314	15	543	1059	446	7.400	"
1966/67	314	14	552	1046	430	1.900	"
1967/68	314	14	552	1044	402	9.700	"

Persontrafikken var ret lav,
 det bedredes noget da banen
 blev omlagt til normalspor og
 forlænget til Silkeborg, og un-
 der og efter 2. verdenskrig
 blev den ret tilfredsstillende.

Godsmængden bestod hovedsa-
 gelig af landbrugsprodukter,
 bygningsmaterialer og brændsel
 og dertil en del skærver fra Øst-
 birk - undertiden endog betyde-
 lige mængder, og en del mergel
 (fra HOJ). Godsmængden faldt
 dog stærkt efter 1950 og normalt
 kunne banens godstog nu frem-
 føres af en Triangelvogn.

Da Tørringbanen blev anlagt
 var det planen at der i statsba-
 nesporet til Horsens havn skulle
 indbygges en 3. skinne for at
 give banen direkte adgang til
 havnen. Dette blev opgivet grun-
 det de store udgifter til det ret
 komplicerede anlæg. Problemet
 løstes ved Bryrupbanens åbning
 idet denne bane anskaffede nog-
 le transportører (en slags vogn-
 bjørne på skinner) som kunne
 transportere smalsporede vogne
 på normalspor, og Tørringbanen
 fik medbenyttelsesret til disse
 køretøjer. Dermed løstes proble-
 met med adgang til Horsens
 havn på en billig og praktisk
 måde.

(Normalt gik man den modsat-
 te vej, idet de smalsporede ba-
 ner rundt om i Europa (samt
 KEJ) anskaffede smalsporede
 transportører, der muliggjorde
 normalsporede vognes overførsel
 til de smalsporede baner).



Ib Lykke Sørensen, Hs 1958

HBS T 285 --- 293



HBS, Brødstrup, den 30/3 1968. Sidste tog mod
 Silkeborg. Der var mange rejsende med det tog!

Hvad er en viadukt?

af Povl Wind Skadhauge

Folk, hvis jernbane-interesse er koncentreret om rullende materiel, advares mod at læse dette stykke, selv om ordet lokomotiv forekommer i begyndelsen. Ligeledes er det skrevet ikke noget for dem, der aldrig standser op for at undre sig over det, de selv siger.

Sproget er drilagtigt. Hvordan skelner man f.eks. logisk mellem motorvogn og trolje? Hvorfor kaldes sidstnævnte, når den er forsynet med løftegrej, ikke kranlokomotiv? Hvilken mening er der i

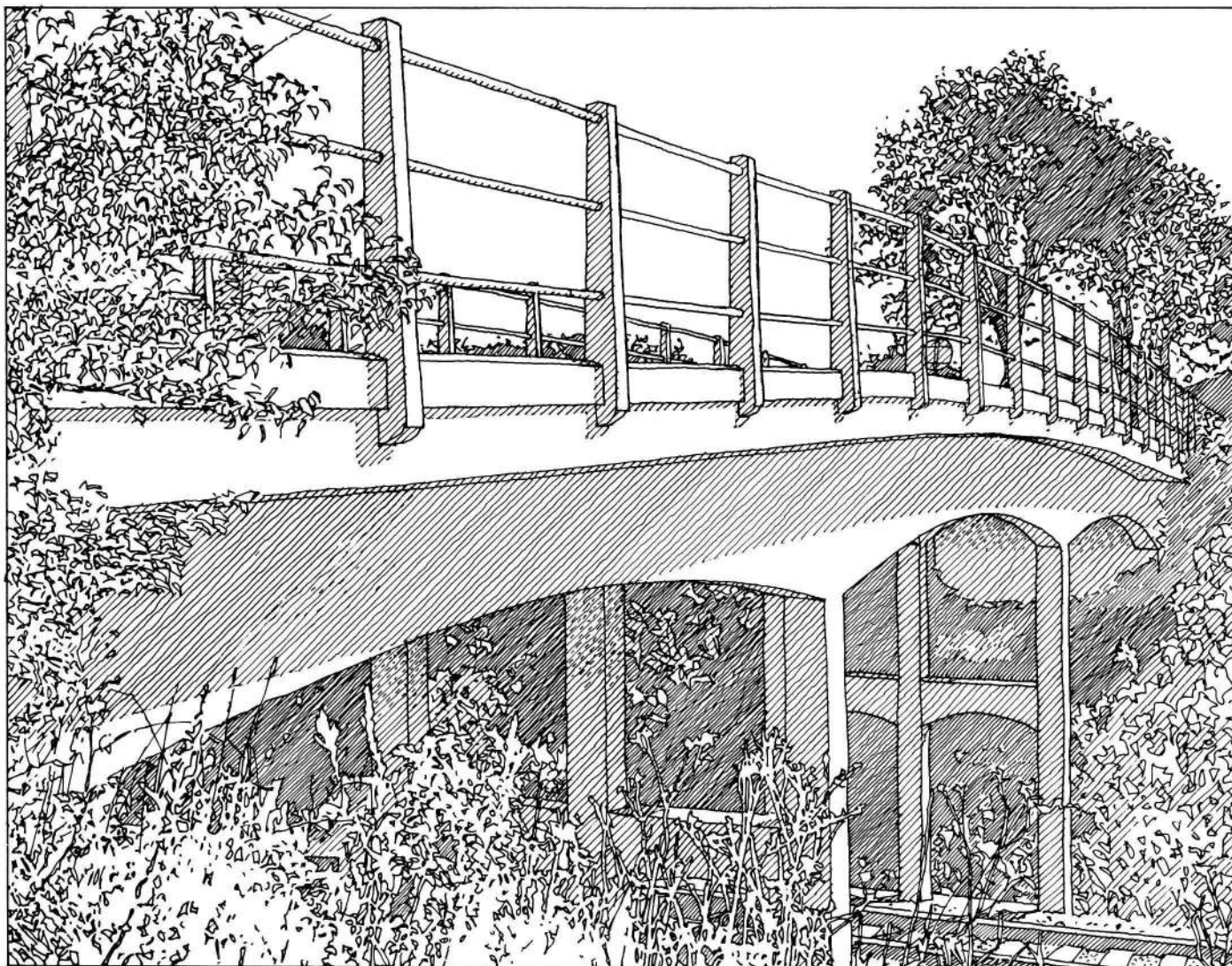
at sondre mellem rangerlokomotiv og -traktor, når brug og virkemåde er den samme? Burde der ikke være noget, der hed godsmotorvogn? Hvorfor taler man om et pakhus, når man mener en bygning til opbevaring af varer, og hvad kan til gengæld have gjort varehus og stormagasin til synonymer? Sådan kan der stilles talrige spørgsmål, bl.a. også det, der udgør overskriften, og som skal drøftes lidt nærmere her: hvad er en viadukt?

Om ordets oprindelse er der ingen tvivl. Det er dannet på latinsk grundlag i analogi med ordet akvædukt (=vandedning) og betyder altså egentlig vejledning eller vejføring. Men da man hermed normalt mener noget andet, er disse oversættelser kun til teoretisk brug.

Søger man til gengæld en definition af betydningen, kan der i fremmedsprogede og danske ordbøger og leksika samles en mængde forklaringer, der til dels er i strid med hinanden, og som alle er ufuldstændige. Det synes mere frugtbart at iagttage, hvilke bygningsværker, betegnelsen viadukt faktisk er anvendt på ude og hjemme. I Tyskland bruges den

Tekst til tegning:

Det romantiske. Nær Borup i det midtsjællandske fører dette bygningsværk en almindelig vej over den udgravning, jernbanen København-Korsør gemmer sig i. Efter sin funktion er det klart en viadukt, men den ret spinkle jernbetonkonstruktion gør det måske alligevel mere nærliggende at tale om en bro?



sjældent. Men f.eks. i Frankrig (stavemåde: viaduc), Storbritannien og USA (viaduct) anvendes ordet i nogen grad alternativt til ordet bro. Dog er der en tydelig tendens til fortrinsvis at tale om en viadukt, når der er mange, i forhold til højden tætstillede mellemunderstøtninger, og når den bærende konstruktion ikke rager op over det plan, den af viadukten bårne trafik fremføres på.

I Danmark er ordene viadukt og bro også tit anvendt i flæng, men herhjemme er viadukt jævnligt brugt, hvor der ingen mellemunderstøtninger er. Og mens det i førnævnte lande oftest er således, at viadukten fortsætter et ved naturforholdene givet niveau, er danske viadukter hyppigt en kunstig pukkel i terrænet. I an-

dre tilfælde kalder vi danskere måske det en viadukt, som faktisk er et tunneltag. Enkelte udenlandske ordforklaringer nævner (mur)buer eller høje tårne og piller som bestanddele, men da også store og i forhold til størrelsen spinkle stålkonstruktioner af og til benævnes viadukter, ligesom man kan finde viadukter med dristige spænd, bør formentlig hverken materiale eller speciel form indgå i en definition.

Definitionen skal for ikke at blive for snæver alene referere til formål og brug. Den kan f.eks. lyde således: en viadukt er et bygningsværk, der tjener til at lade to trafikårer krydse hinanden ude af niveau eller til at føre en trafikåre over en konkav terrænhindring. Ikke sjældent bliver begge formål opfyldt på én gang. Ved trafikåre kan forstås vej, jernbane, flod eller kanal, og ved konkav terrænhindring kan man tænke sig en kløft, en dal eller et lavtliggende område i det hele taget, med eller uden vandløb, eng, mose, sø, marsk eller hav.

Denne dobbeltdefinition passer imidlertid lige så godt (eller dårligt) på ordet bro, og for den

første dels vedkommende overlapper den endvidere definitionen af en tunnel. Fornemmelsen af ordets indhold er da også ret usikker. Som eksempel bruger en dansk ordbog følgende sætning til at forklare, hvad en viadukt er: vejen førtes under jernbanen gennem(!) en viadukt. Med en vis ræson kan man ikke tale om en sti-viadukt, men må sige sti-tunnel eller stibro. Måske skal det dog tages som tegn på, at man opfatter en viadukt som en mere storstilet eller solid sag? Helt pudsigt er det, at mens jernbanetunnel og jernbanebro er aldeles afklarede begreber, er en jernbaneviadukt tilsvarende tvivlsom. Kører toget foroven eller forneden eller i begge planer? Og bortset herfra: kan man - jævnfør ordbogscitatet - sige "nede i (eller inde i) viadukten", som det faktisk gøres?

Der findes vel broer for vej- eller jernbanetrafik, ingen vil betegne som viadukter. Og omvendt er der viaduktanlæg, hvor bropræget er så udvisket, at navnet bro ikke er anvendeligt. Som allerede nævnt er bro og viadukt dog næsten synonyme. Hvor der er forskel, beror denne måske snarest

Tekst til foto:

Det mystiske. Hvilken af disse to viadukter på den sjællandske sydbane ved Haslev er i grunden en jernbaneviadukt? Den forreste, som fører jernbanen over en vej, eller den bageste, som fører en vej over jernbanen? Eller er de begge to jernbaneviadukter?



på en fornemmelse af, at en viadukt er noget, der "bygges op nedefra", men en bro er noget, der "lægges ud over" eller "spænder over".

I modsætning til viadukt er ordet bro af germansk oprindelse, og det er fællesnordisk. Den oldnordiske form var brú. Det er beslægtet med brygge, som egentlig betyder skibsbro. På tysk har man Brücke, og på engelsk bridge, stammende fra oldengelsk brycge. En bro behøver ikke som en viadukt at føre fra et fast punkt til et andet. Tænk blot på en bådebro. Den oprindelige mening er da også - som i brolægning (med planker eller sten) - bare noget, der danner et fremkommeligt underlag, hvor der er vand eller opblødt terræn. Derfor kan man også tale om en flydebro. Og omvendt er ordet viadukt ikke anvendeligt ved bevægelige konstruktioner; der findes ingen skyde-, klap- eller drejeviadukter. (Det skulle da være på sådanne modelbaneanlæg, hvor også hele landskaber lader sig bevæge i en håndvending!)

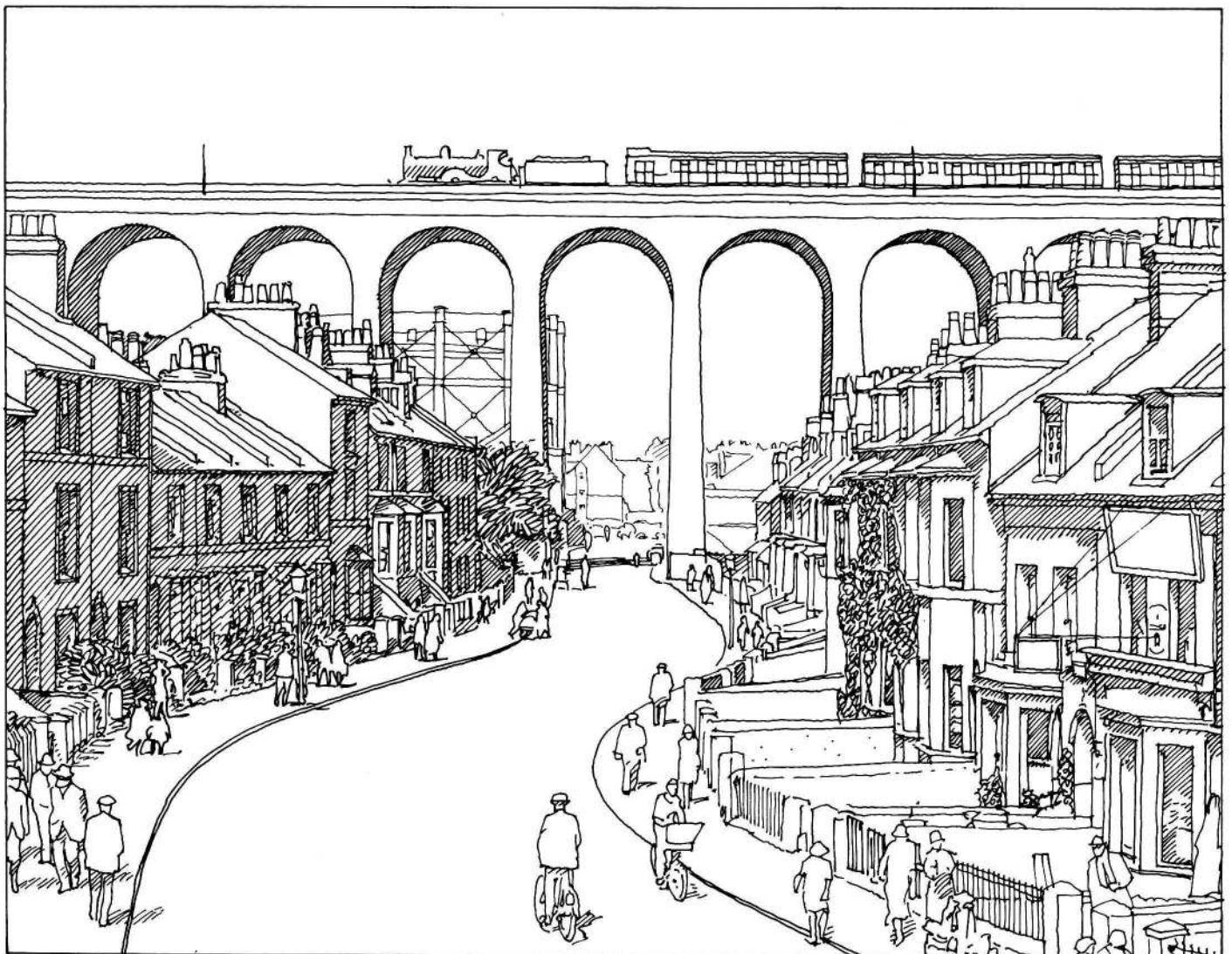
Ordet bro er så kort og dermed velegnet til præciserende sammensætninger, at det måske havde været klogt at forbeholde betegnelsen viadukt til den slags vej- og jernbanebroer, der i konstruktion og materiale virkelig ligner oldtidens romerske akvædukter. Resten af, hvad der i dag kaldes viadukter, kunne så klassificeres som broer (gerne med angivelse af konstruktiv type), henholdsvis som overføringer, underføringer eller gennemføringer. Ideen er nu næppe så god, som den måske lyder. De sidste tre betegnelser er i hvert fald ikke særlig klare. Og som et lidt ironisk apropos forholder det sig sådan, at det franske ord for akvædukt, aqueduc ikke bare bruges som på dansk, men også i betydningen af det, vi kalder gennemløb, altså tunneller for vandløb tværs gennem en vej- eller jernbanedæmning, f.eks. i form af stenkister.

Altså må man stadig spørge: hvad er en viadukt?

ADRESSEÆNDRING: Husk når De flytter også at meddele dette til SIGNALPOSTENS redaktion. Det er ikke nok, viser det sig, at posthuset får en generel an-dringsmeddelelse - den dækker kun de postbesørgede blade, og dem hører SP ikke til.

Tekst til tegning:

Det fantastiske. Skitse efter et foto fra omkring 1930 fra den sydengelske by Folkestone (ved Kanal-kysten, vest for Dover), over hvilken den gamle South Eastern hovedlinie bæres højt hævet på en muret viadukt af den allerkønneste slags. Vil nogen forresten kalde den en bro?



De Gode Gamle Dage

Den første verdenskrig satte ganske selvfølgelig sit præg på indholdet i de gamle kopibøger, som denne serie baserer sig på. Ikke mindst med hensyn til vanskelighederne ved at fremskaffe de nødvendige forsyninger af almindelige forbrugsvarer til banerne, selv om man alligevel af og til undrer sig over, at den efterhånden dårlige forsyningssituation ikke i endnu højere grad afspejles i den stedfundne korrespondance.

En del af korrespondancen omhandler forhold omkring overfarterne og de vanskeligheder, krigsforholdene efterhånden beredte banerne. Men også andet kommer frem, således som det vil ses i det følgende.

Følgende brev omhandler en hændelse, som i hvert tilfælde en del af SIGNALPOSTENS læsere allerede er bekendt med:

Fredericia, den 4/8 1914

Direktøren for Trafikafdelingen.

Vedlagt tillader Kredsen sig at fremsende Genparten af Særtogsanmeldelsen for Strækningen Vamdrup-Nyborg vedrørende Enkekejserinden af Ruslands Befordring med Særtog Vamdrup-Kjøbenhavn Mandag den 3'ds.

Fra Vamdrup til Fredericia bestod Særtøget af det russiske Hoftogmateriel, 10 Vogne, med 40 Aksler.

Fra Fredericia til Kjøbenhavn gennemførtes: 1 AN, 1 AS, 1 EM og fra Strib til Kjøbenhavn 1 BM, desuden medgaves Tøget fra Strib til Nyborg 1 Truck A til Brug for ledsagende Jernbaneembedsmænd.

Særtøget fremførtes af en P-Maskine og overførtes over Lillebælt med særlig Færge.

Betalingen for Befordring paa fremmede Baner blev erlagt i Vamdrup, hvorimod der intet blev opkrævet eller betalt for Befordringen paa vore Baner.

Det russiske Hoftog henstaar paa Fredericia Station, hvis Sporplads daarligt taaler en saadan Stationering.

~~~~~

Et andet resultat af krigens udbrud får vi kendskab til gennem følgende brev:

Fredericia, den 26/8 1914

Direktøren for Trafikafdelingen.

Som meddelt ved Telegram herfra af 22'ds. Kl. 1.03 Em. ankom nævnte Dag med Særtog sydfra til Vamdrup Station 95 danske Haandværkere fra Schweiz, arbejdsløse paa Grund af Krigen. Efter hvad der oplystes paa Vamdrup Station havde de paagældende ved Afrejsen fra Schweiz faaet udbetalt hver ca. 80 Francs.

Ved Ankomsten til Vamdrup var de imidlertid ikke i Besiddelse af Penge.

Der blev for hver enkelt udfærdiget en med Vamdrup Stationsnavn stemplet Seddel, paaskrevet Navn, Bestemmelsessted og Adresse og forsynet med Nummer, svarende til Nummeret paa vedlagte fra Statspolitiet i Vamdrup modtagne Fortegnelse.

Efter hvad der senere blev oplyst, blev der umiddelbart før Afgang fra Vamdrup af Tog 943, med hvilket de befordredes, udbetalt dem et mindre Beløb hver, ca. 8 Kr. til Fortæring undervejs.

Som det ses har enkelte af dem betalt deres Billet ved Ankomsten til Bestemmelsesstationen. De paagældende blev paa Vamdrup Station gratis beværtede med Brød og Kaffe.

Efter Statspolitiets Opgivende skete dette efter Ordre fra Stiftsamtet.

Yderligere er der den 24'ds. til Vamdrup Station ankommet 13 fra Udlandet hjemsendte rejsende forsynede med Konsulatpas, men uden Pengemidler; til hver enkelt af disse er af Vamdrup Station udleveret Telegramblanket med Paaskrift om, at Konsulatspasset gjalt som Rejselegitimation.

Fra Statspolitiet i Vamdrup er modtaget ligeledes vedlagte Fortegnelse af 24'ds. over de paagældendes Navn og Adresse.

~~~~~

Der var andre rejsende, der passerede Vamdrup station, da krigen brød ud:

Fredericia, den 13/2 1915

Hr. Legationspræst Ivan Stchelkunoff,
St. Kongensgade 36-38,
Kjøbenhavn.

I Anledning af Deres ærede Skrivelse af 2'ds. meddeles, at Antallet af de russiske rejsende, der efter Krigen Begyndelse passerede Vamdrup Station, formenes at have været 12 á 1300.

Af det paa Vamdrup Station tjenstgørende Personale har foruden Stationsforstanderen, Hr. F.B. Petersen, R. af Dbg., efternævnte taget Del i Ekspeditionen af de russiske rejsende:

(Fortegnelse over statstjenestemænd, begyndende med overassistenten og sluttende med eleven).

~~~~~

En anden af krigens følger får vi kendskab til gennem nedenstående skrivelse:

Fredericia, den 20/4 1915

Vedsted Station.

Direktøren for Trafikafdelingen har under 19'ds. tilskrevet Kredsen saaledes:

"Af Hensyn til de Krigen ledsagende Epidemier har Generaldirektøren under 16'd.M. udtalt, at samme maa anse det for rettest, at Trafikafdelingens Personale i Vamdrup og Vedsted gøres opmærksom paa, at det vilde være meget ønskeligt, at det lod sig vaccinere, hvorhos Generaldirektøren samtidig har bemyndiget Trafikafdelingen til af Statsbanernes Midler at afholde Udgifterne ved en saadan Vaccination."

Hvilket herved meddeles Stationen til Efterretning og videre Foranstaltning.

Regninger paa de paagældende Udgifter bedes fremsendt hertil.

\*\*\*\*\*

En anden særlig kategori af rejsende får vi kendskab til gennem følgende brev. Om det også i dette tilfælde er krigen, der er årsag til rejsen eller om der er tale om en ganske almindelig hjemrejse efter arbejdets afslutning vides ikke med bestemthed:

Fredericia, den 26/11 1915

Trafikbestyreren i 5' Kreds,  
Kjøbenhavn.

I Anledning af de udenlandske Roearbejders Hjemsendelse har en i Odense boende katolsk Præst henvendt sig hertil for at søge Oplysning om, paa hvilke Maade Fællesbefordringen af disse Arbejdere ordnes mest hensigtsmæssigt, eventuelt for at bestille Særtog til Befordringen.

Præsten oplyste, at alle paa Fyn værende Roearbejdere skal afrejse fra Gedser den 3' December Kl. 3 Em., at de skal ankomme dertil den 2's.M. helst mellem Kl. 3-7 Em. af Hensyn til Eftersynet, at Antallet af Arbejdere drejer sig om 500-600, og at de samles i Odense henholdsvis Nyborg.

Paa Grundlag af disse Oplysninger har Kredsen tænkt sig følgende Ordning iværksat:

Særtog etableres fra Odense den 2'December med Ankomst til Nyborg Kl. ca. 10.40 Fm., og hver af Deltagerne i Rejsen forsynes med Kontrolbillet af en til Brug ved Etablering af Selskabsrejse anvendelige.

Kontrolbilletterne sælges kun paa Odense og Nyborg Stationer gældende for hele Strækningen indtil Gjedser.

Man tillader sig i Anledning af foranstaaende at anmode om en behagelig Udtalelse snarest belejligt.

\*\*\*\*\*

Følgende brev omhandler et problem, som også i vore dage er sørgeligt aktuelt:

Fredericia, den 4/12 1915

Fredericia Station.

I Anledning af de i den senere Tid hyppigt forekommende Tilfælde, hvor de i Togene værende Lægekasser er forefundne opbrudte, idet Skruerne, hvori Plombesnorene er anbragte, har været løsnede, og af Indholdet navnlig Morfinen er borttaget, anmodes Stationen om i de første 8 Dage straks ved Togenes Ankomst og igen umiddelbart før Afgangen at foretage et nøjere Eftersyn af Lægekasserne i samtlige de i Togene værende E (DJ) Vogne. Saafernt det ved Eftersynet viser sig, at en Lægekasse har være aabnet, enten ved, at Plomberingen er brudt, eller Skruerne er løsnede, bedes det fastslaaet, hvilket af Indholdet, der mangler, og Lægekassen med fornøden Forklaring foranlediget indsendt til 3'Trafikkreds, eventuelt Trafikafdelingens Magasin, Kjøbenhavn.

Indberetning om, hvilke Lægekasser, der er eftersete og med hvilket Resultat bedes daglig fremsendt hertil.

\*\*\*\*\*

Om nedenstående situation er fremkaldt af krigsforholdene vides ikke, men på dette tidspunkt var der i hvert tilfælde mange forsyningsproblemer blandt andet for elektricitetsværkerne.

Fredericia, den 19/2 1917

Fredericia Station.

2'Maskinsektion har tilskrevet Trafiksektionen saaledes:

"Herved meddeles, at man i Dag fra Fredericia Byraads Vandudvalg har modtaget Meddelelse om, at Leveringen af Vand fra den 20'ds. vil blive indskrænket til ca. 1/3 af den nuværende Produktion.

Udvalget anmoder derfor Statsbanerne om at søge Forbruget af Vand paa Fredericia Station dækket andet Steds.

Det vil i den Anledning fra nævnte Dato blive nødvendigt i saa stor Udstrækning som muligt at lade Lokomotiverne vandforsynes i Lunderskov i Stedet for Fredericia, ligesom Vandforbruget paa Fredericia Station jo iøvrigt maa indskrænkes til det mindst mulige."

\*\*\*\*\*

Den 1. verdenskrig fik jo heldigvis en ende, men lige inden og straks efter afslutningen fik banerne andre problemer, som for eksempel følgende:

Fredericia, den 15/10 1918

2'Distrikt.

Under Henvisning til Distriktets Telegram af 8'ds. angaaende Befordringen af russiske Fanger til Helsingør meddeles, at der ifølge Togfærdselsrapporterne er befordret følgende Antal Fanger med Ledsagere i Togene den 9'ds. saaledes:

Tog 1051: 2 Ledsagere, 11 Fanger - Ribes-Bramminge.

Særtog 5018: 2 Ledsagere, 11 Fanger - Bramminge-Lunderskov.

Særtog 5018: 2 Ledsagere, 51 Fanger - Gjording-Lunderskov.

Tog 941: 4 Ledsagere, 65 Fanger - Lunderskov-Fredericia.

Tog 941: 2 Ledsagere, 31 Fanger - Kolding-Fredericia.

Særtog 6024: 6 Ledsagere, 160 Fanger - Fredericia-Nyborg.

I Anledning af Uoverensstemmelsen mellem Antallet af de i Særtog 5018 til Lunderskov og de i Tog 941 fra Lunderskov befordrede Fanger er Togførerne i begge disse Tog bleven afhørt, men begge har erklæret, at det af dem anførte Antal er i Overensstemmelse med det Antal, der er opgivet dem af det ledsagende Politi.

Ved telefonisk Henvendelse gennem Holsted Station til Herredskontoret i Holsted angaaende det fra Gjording befordrede Antal Fanger, har Herredskontoret oplyst, at dette var 54, men har senere rettet det til 58.

\*\*\*\*\*

Om de russiske krigsfanger erfarer vi mere i følgende brev:

Fredericia, den 21/12 1918

Tilbagesendes til 2'Distrikt.

I Anledning af Distriktets foranstaaende Paa-  
tegnning har Sektionen fra Ribe og Vamdrup  
Stationer modtaget følgende Udtalelser:

"Naar Befordringen af tidligere Krigsfanger  
foregaar enkeltvis eller i mindre Grupper en-  
ten med eller uden Ledsagelse, møder de som  
almindelige rejsende ved Toget uden forud-  
gaaende Anmeldelse, og Kontrol med disse  
rejsende vil næppe være mulig."

Ribe

"Krigsfangerne ere afgaaende uden Ledsagel-  
se. De have været underkastet Lægeundersø-  
gelse. For nogle Dage siden er der indført  
Karantæne for dem paa 48 Timer med Lægeef-  
tersyn ved Ankomst og Afgang."

Vamdrup

~~~~~

Vi vil slutte disse breve med deres lidt dy-
stre tilknytning til verdenskrigen med følgende
ansøgning:

2'Distrikt, 4'Trafiksektion, Fredericia
Aarhus. den 20. November 1919

Da jeg i Juli Maaned d.A. modtog Meddelelse
fra Generaldirektoratet om, at jeg ved Nord-
slesvigs Genforening med Danmark vilde blive

konstitueret som Stationsforstander i Brøns,
bestilte jeg i herværende Skrædderforretninger
Uniform og Uniformskappe til Levering i Løbet
af Sommeren. Paa Grund af Skrædderstrejken
blev Uniformsgenstandene imidlertid først le-
veret mig i Oktober og November Maaneder.
Jeg tillader mig herved at ansøge om, at den
i Tiden før 1'Oktober d.A. ydede Pengehjælp
ved Uniformsanskaffelsen maa blive givet mig
i dette Tilfælde, da jeg er uden Skyld i, at
nævnte Strejke forhindrede, at Uniformen blev
leveret til den aftalte Tid.

Yderligere tillader jeg mig af anføre, at det
paa Grund af, at Genforeningen trækker i
Langdrag, bliver nødvendigt for mig at an-
skaffe civilt Tøj til Brug i Vinter, da jeg
ikke kan tage de anskaffede Uniformsgen-
stande i Brug. Jeg faar derved i indeværende
Efteraar en Udgift af ialt ca. 1.000 Kr. til
Beklædningsgenstande til eget Brug.

X X
Assistent

Hvad der videre skete i sagen ses ikke, men
som forholdene udviklede sig og genforeningen
blev til virkelighed, må det vel antages, at an-
søgeren fik brug for den nye uniform på et se-
nere tidspunkt.

Ib V. Andersen

Adams Hjørne

VI BYGGER LITRA F i 1:45

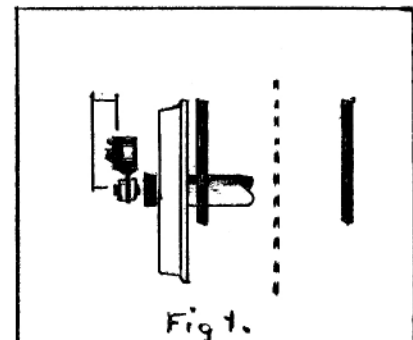
CYLINDRE OG GANGTØJ

Som indledning skal nævnes,
at "PEN-DAR" modelmaskiner for-
tæller, at de også forhandler
drivhjul i spor 0. De leveres i
støbejern som ræstøbte hjul, men
kan også mod betaling erhverves
som færdigbearbejdede emner efter
købers ønske. Det nærmeste vi
kommer til den i denne artikel
omtalte litra F, er et hjulsæt,
hvor løbefladediameteren ikke tæl-
ler at blive mindre end 30 mm,
men iøvrigt inclusive egerantal
overholder alle andre mål. Jeg
mener at de 30 mm skulle være til
at leve med, men ring selv til
firmaet ved Jesper Bering, Linde
alle 29, 2750 Ballerup, telefon
02-655147, aften og weekend.
Samme adresse råder da forresten
- i henhold til kataloget - også
over en masse andre rare sager i
form af værktøj og råvarer m.m.

På grund af den lidt overdi-
mensionerede totale hjulbredde

(37,8 mm, NEM-norm) kan vi ved
fremstilling af cylinderblokken
ikke overalt måltage direkte fra
tegningen. Der må lidt forudgæn-
de beregninger til, hvilket let
lader sig udføre som vist på med-
følgende skitse (se fig. 1). På
et stykke kvadreret papir tegner
vi først en punkteret linie, der
er modellens midterlinie, og ud
fra denne markerer vi rammesider-
ne og hjulene. Som sagt er det
kun en skitse, men de virkelige
model-mål, der jo for ramme og
hjulsæt er givet på forhånd, an-
føres forneden på skitsen. Her
skal lige anføres, at sideforsky-
deligheden ved det forreste hjul-
sæt er bragt ned til næsten nul
ved at pålodde den underste halv-
del af lejet på begge sider af
rammen en halv skive eller blot
et stykke plade, der udfylder
spillerummet mellem leje og hju-
lets inderside.

Nærmest hjulets yderside fin-
der vi kobbelstangens hoved, der



er lidt kraftigere end selve
stangen, og da der også skal være
plads til krumtappen plus spille-
rum, afsætter vi dette område til
2 mm. For hver hjulomdrejning
passerer krumtappen to gange bag-
siden af krydshoved og krydsho-
vedbolten, så vi giver dem 0,5 mm
luft til gnidningsfri bevægelser,
men det forudsætter til gengæld,
at vi kan fremstille lineal og
krydshoved i så stramme mål, at
sideværts bevægelser ikke opstår.
Krydshovedets bredde deler vi op
i flere separate mål. Bagsiden
fylder en halv millimeter, der-
næst hulrummet til linealens gen-
nemføring, lig med 1,5 mm, og en-
delig forsiden, der inclusive di-
verse bolte og oliebeholder lige-
ledes sættes til 1,5 mm. Den to-
tale bredde af krydshovedet blev
altså 3,5 mm, men for at bereg-
ningerne nu skal holde stik, for-
udsætter det, at den underste del
af hovedet, og dennes omslutning
af den gaffeldelte drivstang

fastholdt af krydshovedbolten fremstilles så tilpas snævert, at det på indersiden ikke rager udenfor krydshovedets profil. Videre udefter møder vi glidertrækstangen, hvis bageste gaffeldelte ende, ved visse passager, ligger lige op og ned af krydshovedets yderside. Her må altså også tilvejebringes et mellemrum på 0,5 mm før vi afsætter gafflens mål, der med 0,5 mm gods i hvert af benene og 1,0 mm som mellemrum, ialt vil fylde 2,0 mm, men da omtalte gaffel også er forsynet med nogle helt nødvendige nitter, der rager ud på begge sider, sætter vi det endelige mål til 3,0 mm. Jeg har ikke indtegnet glidertrækstangens profil, det ville gøre skitsen alt for gnidret. I stedet har jeg antydnet hængeskinne-erne, der bærer samlingen af glidertrækstang, kvadrant og de to ekscentrikstænger. Bredden på dette ophæng udregnes som: kvadrant 1,0 mm, ekscentrikstangens gaffel 2x1,0 mm og endelig hængeskinne-erne 2x0,5 mm eller ialt 4,0 mm. Hængeskinne-erne beskriver under kørslen en gyngende bevægelse, der bringer den inderst beliggende i faretruende nærhed af lineal og bageste linealbærer, men regner vi baglæns på skitsen erfarer vi, at der er 1,0 mm spillerum ved dette kollisionspunkt.

De indsatte mål kan nu lægges sammen, og regner vi fra den punkterede linie og ud til midten af glidertrækstangen skulle resultatet gerne blive 26,9 mm, hvor det målt på tegningen med mit måleværktøj viser en afstand på 25,5 mm. Den forøgede hjulbredde kræver altså et hensyn hvad dette angår, men kosmetisk vil det ikke komme til at skamme modellen, der er endog plads til lidt større tolerancer hist og her, men det må den enkelte selv bedømme nødvendigheden af.

Samme skitse har nu også givet os to meget vigtige mål, nemlig afstanden fra rammeside og ud til cylinderstokkens midte, og ud til midten af gliderstokken. Det er mål vi skal bruge ved fremstilling af cylinderblokken, så dem indrammer vi med rødt.

Fremstillingen af cylinderblokken begynder som to stykker sammenloddede 1,0 mm messingplade der i længde og bredde overlapper målene på tegningen med et par millimeter. Den ene langsides retfiles og fra denne afvinkler vi midterlinien (skitsens punkterede streg), rammesidernes udvendige mål samt afvinkler/indridser de udregnede mål for stempel- og gliderstokkenes indføring i cylindrene. Med rammemålet som rettesnor udsaves således, at vore sammenloddede plader vil passe sammen med de i rammen tilsvaren-

de udskæringer. Den nøjagtige placering for stempelstangens indføring mærkes op med en kørnerprik, men vær opmærksom på, at i samspillet med ovennævnte, skal den retfilede kant på pladerne efter disses indsætning i rammen, holde den rette afstand over skinnehøjde, samtidig med at boringen til stempelstok ligger nøjagtig i plan med drivhjulenes akselmidte. Med tilbørlig hensyntagen til eventuel fravigen af drivhjulsdiameter samt godstykkelsen på det materiale, der skal udgøre cylindrenes ydre beklædning, indtegner vi den endelige profil, afsaver og tilfiler, borer huller ved stemplet svarende til vore "afstandsskruer", for til slut at adskille og afrense de to plader. Med afstandsskrue-erne samles de atter, denne gang i rette afstand fra hinanden, og der foretages prøveopstilling og kontrol af mål og vinkler ved indfældning i rammen.

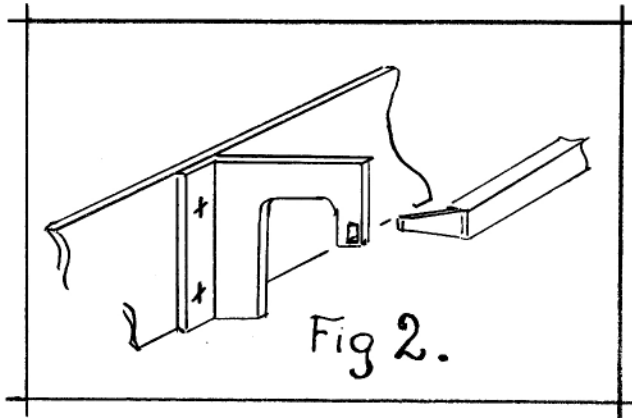
Den ydre beklædning udføres med konserves- eller messingblik, udklippet lidt bredere og længere end de endelige mål; det svøbes om emnet og loddes på plads. Begynd foroven, nærmest rammesiden, buk dette stykke om i en ret vinkel, og lod det ind på plads. Lodningen kan udføres fra ydersiden, hvis man da ellers sørger for godt afrensede emner og en tilstrækkelig stor og varm loddekolbe, der bevirker at tinnet flyder så godt igennem, at det også sætter sig på indersiden. Nu skulle der være så meget hold på tingene, at vi med lethed kan bukke og lodde beklædningen hele vejen ned og rundt til rammens inderside, hvor der afsluttes med afklipping og renfilning. En praktisk måde at udføre dette arbejde på vil være den, at når vi er nået op på cylinderblokkens øverste vandrette dæk, trykker vi blokken og beklædningen fast an mod en plan flade - træklods - og i en rullende bevægelse kører vi den hele vejen rundt, idet vi tillodder i begge sider, hvor emnet ligger an mod underlaget. Det kan blive lidt varmt at håndtere, men så må vi have en tyk arbejdshandske på. Beklædningen files i plan med for- og bagside, og vi foretager med filen en passende afrunding af kanterne på det "øverste dæk". På det stykke af de to sammenhængende cylindre, der befinder sig mellem rammesiderne, indsætter/tillodder vi et afstandsstykke, hvis mål svarer til indvendigt rammemål. Midt i dette afstandsstykke bores et hul svarende til det vi allerede har udført i rammens afstandsstykke. Desuden borer vi to 1,5 mm huller et på hver side af midten og ca. halvvejs mellem midte og rammeside. Cylinderblokken lægges på plads i rammen, og med de to hul-

ler som styr, bores tilsvarende i rammens afstandsstykke. Sidstnævnte gevindskæres og de foregående bores op til 2,0 mm og med to skruer har vi en solid og sikker befæstigelse. Skulle katten være løbet med målet - underforstået, at vor cylinderblok skulle være kommet til at ligge enten for højt, for lavt eller skævt - så er der ved denne metode muligheder for efterjustering med fil eller ved indsætning af kiler.

Cylinderblokken udgør nu et fast og solidt sammenhængende hele, og de midlertidige afstands-skruer udtages. Diverse huller til ind- og gennemføring af gliderstokken kan nu beregnes og bores. Afstanden fra rammesiden har vi allerede fundet frem til, og med forbehold for ændrede drivhjulsdiameter, kan vi måltage ind- og udgangspunkterne direkte på tegningen. En sikker rettesnor er den, at en forlængelse af den linie vi kan trække mellem de to punkter, skal ramme i midterste drivhjul akselmidte.

I udboringerne til stempel- og gliderstokke indsættes mes-singrør, hvis indvendige diameter skal være henholdsvis 1,5 og 1,0 mm. Gliderstokkens rør føres helt igennem, og skal rage ca. 3,0 mm ud i begge ender. Den skråliggende gennemføring nødvendiggør, at vi med rundfil eller bor til-danner hullerne så de ligesom sigter lidt bedre efter hinanden. Røret til stempelstokken flugter med forsiden, men skal rage ca. 6,0 mm ud i bagsiden af cylinderblokken. Pakdåser og diverse dæksler udføres som ringe og skiver der enten loddes eller limes (araldittes) på plads. Når jeg her nævner mulighederne for en limning af emnerne, så skyldes det, at vi ved konstruktionen af denne cylinderblok efterhånden har fået så mange lodninger oven på, eller ved siden af hinanden, at risikoen for at det hele smelter sammen i en pærevalling er nær forestående. Det vil derfor være at anbefale, om vi først samler ved lodning, alt som kan og loddes skal, og herefter fortsætter ved brugen af f.eks. Araldit-limning.

Et andet punkt er bemærknin-gen: - udføres som ringe og skiver o.s.v. -, men som ikke fortæller den ulykkelige, hvor eller hvordan man finder frem til en skive, der som i dette tilfælde skal være 12,0 mm i diameter for at illudere som cylinderdæksel. En udvej er den at indtegne med passer eller omridset af en mønt og derefter udsave og tilfile, men en anden metode er den, at vi lodder pladeemnet, i dettes rette tykkelse, til en stump rundjern, som overholder den ønskede diame-ter og lader denne være styr for



det videre save- og filearbejde. Mere kan der vist ikke siges om den sag, når vi ellers betragter en righoldig samling af rundgods der alle er skåret vinkelret af i enderne som noget selvfølgeligt.

Linealen fremstilles af 1,5 mm jernplade, eller i mangel af bedre, et søm. Tværsnittet skal være 1,5 x 2,0 mm, men kun på den del af linealen som udgør slidfladerne. Den øvrige del af emnet, både for og bag, files slankere og lettere tilspidset. Bageste linealbærer er ikke vist på tegningen, og da jeg ikke har været i nærheden af DSB-museet i flere år, hvor forbilledet kunne have været studeret, måtte jeg, som vist på fig. 2, gætte mig frem til resultat. På den side af linealbæreren, der vender ind mod rammen, er der bukket et stykke om, som derved tillader montering med skruer direkte i rammen. Den portformede åbning udføres af hensyn til kobbelstangens passage, og indstikning af lineal må udføres så yderligt som muligt. Forreste tilspidsede ende af linealen er indstukket i et i cylinderdækslet boret hul. Dette hul ligger lodret over stempelstokkens indføring, og vi påser iøvrigt at overholde de mål som tegningen angiver, med den tilføjelse, at afstanden mellem stempelstok og lineal under ingen omstændigheder kan tale at blive mindre, - så hellere lidt større. Læg også mærke til, at bageste ende af linealen er bukket op efter i overgangen mellem slidfladen og den lidt slankere ende. Bukket er foretaget for at give plads til drivstangen, der ved drivtappens øverste midterstilling lige netop skærer dette hjørne.

Krydshovedet fremstilles af 2,5 mm jernplade, skåret ud i en strimmel på 8 x 20 mm. Det er naturligvis for langt, men den overskydende ende er beregnet til fastspænding i skruestikken under forarbejdningen. Vi indleder med i passende afstand fra den ene ende at udsave/file en rille vinkelret på emnet. Rillen skal være

1,5 mm dyb og 2,0 mm bred og da vi jo allerede har fremstillet linealen som skal ligge i denne fordybning, kan den passende bruges som måleværktøj. Herefter tilfiles den nederste halvdel så den i tykkelse bliver en millimeter eller mindre og i rette afstand fra lineal-rillen bores et 1,5 mm hul til krydshovedbolten. Den afsluttende profilering - set fra siden - og afskæring af spændestykket kan foretages. Som set på fig. 3 skal den nedfilede del ligge lige i midten af linealens gennemføring, og den skal stikke så langt frem, at der er plads til en tillodning af stempelstokken. Bagsiden af krydshovedet tilloddes ved at forfinde de to anlægsflader og derefter "varme" pladen på plads. Alligevel vil der flyde lidt tin ind i den firkantede gennemføring, men det bør let kunne lade sig fjerne med skrabejern (lille skrue-trækker) og nålefil.

Stempelstokken er et 1,5 mm søm (dykker) som i den ene ende er pålodet en rørstump. Stokken er kun ført halvt ind i rørstumpen, hvis frie ende er skåret op, så det passer omkring krydshovedet. Drivstangen fremstilles på samme måde som vore kobbelstænger, måske lidt kraftigere i godset og en solid gaffeldeling forsynet med 1,5 mm boring. Her har vi så alle nødvendige dele og montering kan finde sted som følger.

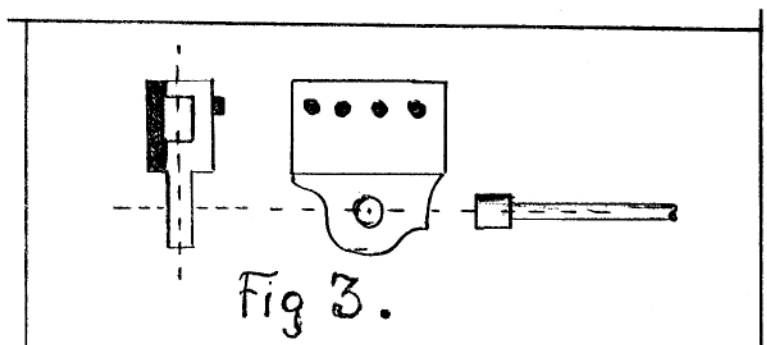
Cylinderblokken skrues på rammen med stempelstokken indsat. Krydshoved sættes på lineal der indstikkes i cylinderblokken samt

indstikkes i bageste linealbærer, der fæstnes til rammen med en midlertidig lodning. Krydshoved og stempel med fligene i indgreb trykkes helt i bund og der loddes omhyggeligt hvor rørstumpen har fat i den nedfilede del af krydshovedet. Under denne operation må vi have en tøjklamme til at fastholde krydshovedets bagplade, at den ikke falder af under opvarmningen.

Det skal nu vise sig om stemplet uden modstand kan bringes til at glide frem og tilbage ved lette tryk med fingrene, og vi efterprøver for uønsket slup i tværgående retning. Forhåbentlig fungerer alt efter hensigten, ellers vi må ved småjusteringer som f.eks. lidt ekstra buk på linealens yderste ender, eller finpolering af diverse slidflader, kunne korrigerer for eventuelle unøjagtigheder. Som noget af det sidste sætter vi drivstangen på plads. Krydshovedbolten er foreløbigt kun løst indsat, vi kan jo komme ud for at skulle foretage ændringer, tænk en gang om der nu trods alle omhyggelige forberedelser alligevel ikke skulle være luft nok mellem drivstang og linealbærer eller omridset af gaffelenden fylder for meget!! Nå, det passede selvfølgelig som det skulle, stemplet "pumper" i takt med drivtappens bevægelser og vi kan roligt nitte krydshovedbolt samt bore og gevindskære ved linealbærerens anbringelse på rammen.

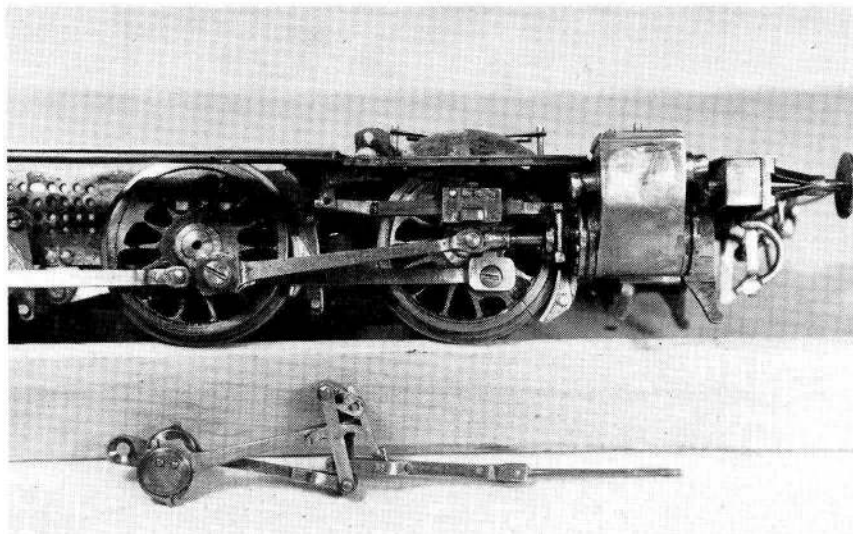
Hosstående foto viser mit eget resultat af dette arbejde, som imidlertid afviger hvad angår montering af linealen, idet jeg har forsøgt at illudere forreste ophæng som udført på forbilledet. Blev det ikke kønnere, så var det i alle tilfælde langt mere besværligt, så jeg tror nok, at jeg skal anbefale læseren den i teksten omtalte metode.

Konstruktionen af ekscentriker og "nikketøj" m.v. tager sit udgangspunkt ved drivhjulssættet. Vi ved, at anlægsfladerne mellem de to ekscentrikskiver skal ligge i et punkt, der har den samme afstand fra rammesiden som gliderstokkens center, og når vi kender



godstykkelsen på én ekscentrisk skive, og den arm som forbinder skiverne med drivtappen, kan vi ved hjælp af vor oprindelige skitse - fig. 1. - udregne længden på drivtappen. Altså må vi have lavet de fire skiver hvilket foregår på denne måde. Hver skive - på modellen - består i virkeligheden af to sammenloddede skiver, den ene 1,0 x 6,0 mm \emptyset og den anden 0,3 (eller så kraftig som konservesblik nu kan være) x 7,0 mm. De fire 6 mm skiver fremstilles efter tidligere omtalte metode og loddes derefter med passende afstand på et stykke blik eller anden tilsvarende tynd jernplade. Med saks klippes de så ud til den omtrentlige størrelse og med filen pudser vi ned, indtil den tyndere skive er nøjagtig en halv millimeter større end den anden, hele vejen rundt. Overskydende loddetin afrenses og ved at skrubbende de større flader mod et underlag af polerlærred (smergellærred no 2/0) har vi nu fire meget smukke ekscentrikker. Ideen i denne udførelse er den, at når vi samler skiverne parvis med "kraverne" vendt fra hinanden, så vil de kunne holde ekscentrikstængerne på plads på en måde der er meget lig forbilledet. Man kunne nøjes med at samle hvert sæt, inclusive stænger og vingejern, med en enkelt nitning, men det betinger at nittearbejdet udføres så bastant, at de enkelte dele ikke senere vrider forkert ud i forhold til hinanden. Så hellere to nitter og for at få ensartede resultater laver vi lige et lille stykke hjælpeværktøj.

To stykker 25 x 25 mm plade forarbejdes efter den sædvanlige recept, så de kan samles med fire skruer, en i hver hjørne. Med pladerne samlede, bores i midten et 1,0 mm hul. Efter adskillelse bores i den ene plade dette midterhul op til 6,0 mm i diameter og i den anden bores og udskæres som vist i fig. 4. Ekscentrikskiven lægges ned i pladen med det store hul, og den anden plade påskrues. Pladens 1,0 mm huller tjener nu som styr og lære for en gennem boring af den indeklemt skive, og når vi har givet de øvrige skiver den samme behandling, har vi fire helt ens ekscentrikskiver, der kan parres vilkårligt og som med to nitter ikke vil kunne vråde ud. Den trekantede udskæring i den ene plade skal man ikke undre sig over, for tænk om vi nu havde 1,4 mm skruer, en tilsvarende snittap, samt 1,1 og 1,4 mm bor, så måtte der også være et område, hvor vi efter for boringen kunne fastholde emnet under den videre bearbejdning, uden at ødelægge styrehullerne. Inden en sådan beslutning træffes, gør man imidlertid klogt i at forespørge om prisen på de



"Heksenøglen" klar til ophæng.

omtalte snittappe. De er lige så dyre, som de er skrøbelige!

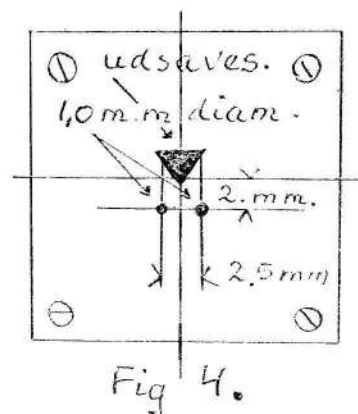
Med de færdige ekscentrikker og et vingejern der skal være 1,0 mm i tykkelsen, kan længden på drivtappen beregnes. Selve tappen er ikke andet end en rørstump - på modellen indvendig 2,0 mm og udvendig 3,0 mm i diameter - der sammen med vingejernet er skruet fast på drivhjulet. Det er her vigtigt at rørstumpen er skåret vinkelret af i begge ender, samt at skruen kan forsænkes i vingejernet.

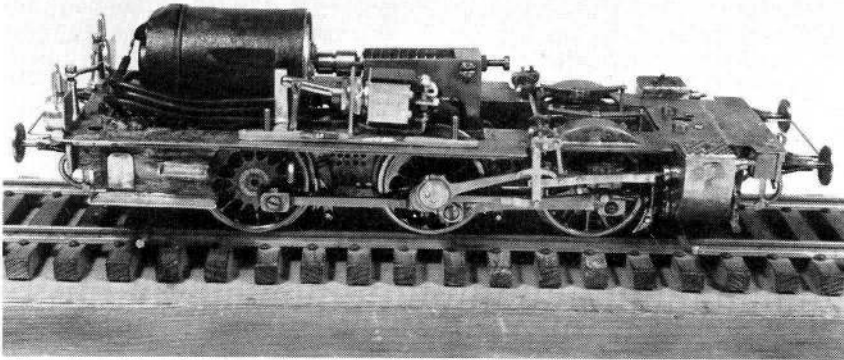
Ekscentrikstængerne er forarbejdet af 1,0 mm jernplade, hvor vi først borer et 6,0 mm hul i bøjleenden og et 1,0 mm hul ved gafflen. Efter optegning (prøv at få bøjleendens profil af smørekop og spændestykker med, det pynter alt sammen!) og udsavning polerer vi et par hundrededele millimeter af godstykkelsen ved at gnide/skrubbe dem mod et stykke smergellærred eller en fintandet fil. De skulle jo ikke så gerne "klemme", når vi sætter dem sammen med skiverne. Stængerne er fortil gaffeldelt og som det også fremgår af tegningen, er gafflerne forsat i forhold til hinanden, således at de mellem gaffelgrene bestående åbninger ligger i samme lodrette plan når ekscentrikskiver, stænger og kvadrant er monteret i ét sammenhængende hele. Der bør være en ret snæver tilpasning mellem gaffel og godstykkelsen i den tilhørende kvadrant, der i dette tilfælde er fremstillet af 1,0 mm plade. Kvadranten er i begge ender boret igennem med 1,0 mm huller, men er til "modelbrug" også udstyret med en 1,0 x 3,0 mm slidse, som ligger på langs midt mellem de to foregående boringer. Det er i denne åbning vi med en nitte fæster den ene ende af glidertrækstangen, ikke for at kunne illudere en omstyring af maskinen, men for at optage de op- og ned-

adgående bevægelser, som glidertrækstangens pendulagtige ophæng medfører.

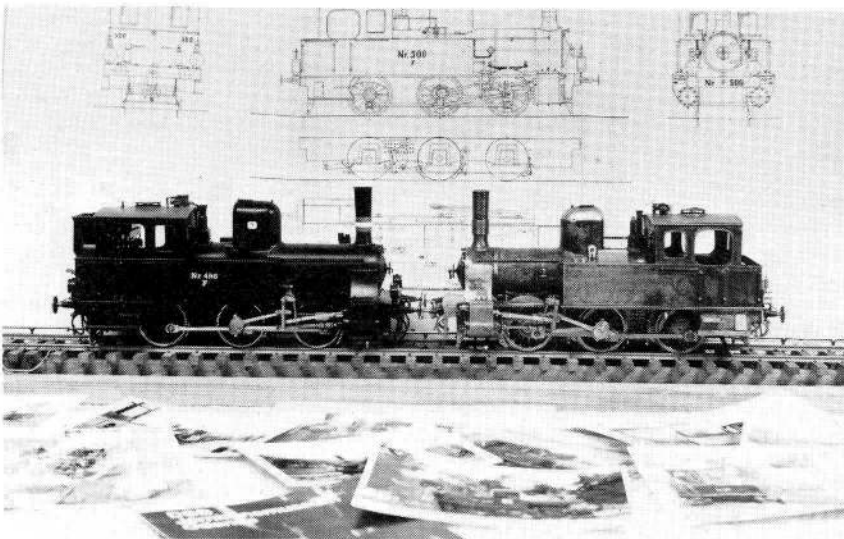
Hængeskinneerne er som tidligere nævnt udført af 0,5 mm plade, og de skal i alle tilfælde parvis være fuldstændig ens og med vinkelrette 1,0 mm gennemboringer. Det med den vinkelrette gennem boring er forresten også af stor betydning hvor vi har boret huller i diverse gaffler, men det turde måske være en overflødig bemærkning.

Omstyringsakslen, der ligger over fodpladen, er fremstillet af 1,5 mm jerntråd. Den er anbragt i fire lejer og på grund af den krumning, der fører den under kedlen og som forhindrer udtagning af lejerne, har jeg måttet lodde det fast i et sammenhængende hele. I enderne af omstyringsakslen sidder et sæt arme i hvis ender, henholdsvis for og bag, glidertrækstangen og kvadrantens ophæng er fastgjort. Denne klods, - i lærebogen kaldet arme - fremstilles af 3,0 mm jernplade, gennem hvilken de respektive huller er boret i behørig afstand fra hinanden. Den er derefter savet ud i profil og slidset op til glidertrækstangens ophæng og slutteligt kontrolleret for vinkelrette og parallelle gennemboringer. Gliderstangens ophæng





Klar til prøvekørsel med motor.



En forsmag der styrker appetitten.

vender den smalle side udad, der er ikke meget at bore i til diverse nitter, så vi må sørge for, at der er lidt mere gods i den del af emnet, der er skjult af de tilstødende gafler.

Glidertrækstangen udføres som alt det andet, d.v.s. først måle, så bore, tegne omrids, og til sidst udsave og file. Gliderstokken fremstilles af 1,0 mm jerntråd, som enten fladbankses så meget i den ene ende, at vi kan bore vort 1,0 mm nittehul, eller vi kan pålodde en klods eller rørende der gennemboret og tilfilet passer i glidertrækstangens gaffel.

Hvor intet andet er nævnt, er alle mål ved dette arbejde taget direkte fra tegningen, og dersom tilstrækkelig påpasselighed er udvist, kan vi nu som vist på et af fotografierne, samle de enkelte dele i ét sammenhængende hele. Som allerede antydnet er de forskellige led samlet ved nitning. Her gælder det naturligvis, at bevægelige dele ikke klemmes sammen, men også at udkravningen af

nitteenderne er så tilpas fyldige at stænger og led ikke "slider" sig ud under kørslen. Længere nitter som f.eks. den nederste på kvadrantens hængeskinner må ikke bukses ved bankeriet, her vil vi med fordel kunne anvende et søm, hvor hovedet files ned til ønsket størrelse, og derefter tillodde i den modstående ende. Lodningen må selvfølgelig udføres med største varsomhed - flyder tinnet videre ind mellem emnerne gør det mere skade end gavn. Når vi har fået denne lille "heksenøgle" hægtet sammen, sætter vi den på plads. Gliderstokken indstikkes, armene smuttes op på omstyringsakslen og ekscentrikkernes vingjern skrues via drivtappen - i den rette stilling - fast an mod drivhjulet. Monterer vi først den ene side og foretager prøvekørsel (gøres med fingrene så vi ad den vej kan føle, hvor og hvornår noget skulle være galt) og derefter den anden side på samme måde, vil det lette eventuelle fejlfindinger.

Jeg har bevidst udeladt den endelige fastgørelse af omsty-

ringsakslens arme. Vi kan gøre det, som de fleste vistnok gør, at de lodder dem fast. Ved prøvekørslen udføres det som en midlertidig lodning, og den endelige lodning udføres så som noget af det allersidste, hvilket vil sige efter bemaling, litrering o.s.v. I mit tilfælde har jeg foretaget den midlertidige lodning med styringen stående ens i begge sider, og derefter foretaget en 0,5 mm boring tværs gennem arme og aksel. Lodningen blødes så op, emnerne afrenses og med stumpe af en knappenål kan de såkaldte arme holdes på plads. Jeg ved ikke rigtigt om jeg tør anbefale denne metode, den var temmelig drilagtig at udføre, men det letter selvsagt diverse monteringer eller nedtagning af gangtøjet.

Læsere, der ikke er fortrolige med Tricks styring - sådan kaldes litra F's gangtøj - vil med udbytte kunne studere DSB-museets lille reklamesag (mrk. DSB 55.10.80 Teller tryk), hvis forside er prydet med et nærbillede af dette systems ophæng af kvadranten. Det er jo ikke så ligetil at forklare uden tydelige illustrationer, men vi håber det går an alligevel. Som afslutning på dette afsnit viser vi et billede af Ljungbergs litra F til sammenligning med vor egen næsten færdige udgave af samme litra. En lille forsmag på det endelige resultat, som forhåbentlig kan holde appetitten ved lige.

Erik & Adam

(Redaktøren tillader sig herved også at henvise til SIGNALPOSTENS udmærkede håndbog: DAMPTRÆKKRAFT i model, hvor der også er et afsnit om Tricks styring med flere udmærkede billeder.)

TIPS

ORIGINALE DANSKE MODELBANEFARVER

Firmaet UK-modeller har i et samarbejde med den engelske farvefabrik Precision Paints sat et sortiment "DSB-malinger" til modelbrug i produktion. Der er ved fremstillingen taget hensyn til, at man ikke får det helt rigtige kulørmæssige indtryk frem på de små modeller selv om malingen skulle være kommet fra DSB's egne værksteder, og der er af denne grund foretaget de nødvendige ændringer. Dette er naturligvis baseret på nogle skønsmæssige vurderinger, - det sete afhænger af øjet som ser det - og måske havde vinrød til personvogne godt kunnet tåle at være lidt mere "kridtet" end det er tilfældet, og ved

betegnelsen: Godsvognsbrun, gammel, er det i alle tilfælde ikke kuløren på de gamle Q-vogne, der er tænkt på. Personlig finder jeg imidlertid at UK-modeller har fundet frem til gode resultater, som jeg på SIGNALPOSTENS vegne godt tør anbefale vore læsere at anvende.

Vi har modtaget et sortiment af nævnte malinger, der ud over en vurdering af den tilsigtede lighed, er blevet testet for dækkeevne og rimelig tørretid. Vi har ikke måleinstrumenter til beregning af slidstyrke og holdbarhed, men med mit kendskab til den engelske farveindustri må det forventes, at kvaliteten er first class! Iøvrigt kan blot bemærkes, at ovennævnte egenskaber, - incl. den vinrøde (bordeaux) der normalt har en meget ringe dækkeevne - stemmer overens med de i brochuren nævnte normer. Samme brochure omtaler også en selvætsende primer (grundfarve) til grundning af metal, bl.a. hvidtmetal. Den var ikke med i prøveudvalget, og da vi som arbejder i messing har de største besværligheder med at få malingen til at hænge på, så ku' det være nok så interessant at erfare, hvad denne primer duer til.

Sortimentet består af følgende kulører: DSB vinrød (nymalet), DSB vinrød (brugt og slidt udseende), DSB godsvognsbrun (gammel) DSB godsvognsbrun (nye brune), DSB grå (hjælpevogne), gul til staffering, lokomotiv sort, snavset sort, grå (tagpap), mat hvid, Satin varnish (lak), samt den omtalte primer og fortynder hertil.

Dåsestørrelsen er den sædvanlige "Hobby-mini-størrelse", hvilket sikkert er meget bekvemt for selvbyggere i størrelse H0 og N, og den vejledende udsalgspris er 8,90 kroner. Som spor 0 interesseret kunne man nok have haft fornøjelse af en lidt mere økonomisk dåsestørrelse, men mon ikke vi skal være tilfredse med, at der i det hele taget er nogen, som gider gøre sig den ulejlighed at finde de rigtige kulører frem i gode kvaliteter.

"ADAM"

Klubnyt

DMJU-INFORMATION (27/6 1982).

Unionsmødet 1982

Efterhånden er det ved at være tradition at unionen indbyder til forårsmøde den 1. week-end i maj.

I år gik turen til Ålborg, hvor man besøgte de gæstfrie og hyggelige medlemmer af klubben H0 Ålborg.

Lørdag den 1. maj kl. 13 samledes et repræsentativt udsnit af modelbanefolk fra hele landet (dog med overvægt fra de jydere og fynboers land) i H0 Ålborgs rummelige og særdeles velindrettede klublokaler på Forchhammersvej.

Efter en hurtig opsamling sivede man ud i anlægslokalerne, hvor diverse togstammer med diverse sporvidder trillede rundt over og under og imellem hinanden. Anlægget var kæmpestort og under stadig udbygning. Det, der var færdigt, vidnede imidlertid om høj teknisk og kunstnerisk færdighed. Over kaffe og wienerbrød blev vi efter en times tid budt velkommen i spisesalen (en sådan kan man også disponere over når det behøves).

Herefter var der hyggeligt samvær i klublokalerne med bl.a. idebørs og udveksling af gode forslag og erfaringer. Samtidig kørtes der på højtryk på anlægget - på et tidspunkt var det umuligt at presse flere personer op i "kontrolltårnet", hvorfra der var en glimrende udsigt over store dele af anlægget.

Efter et fortrinligt aftensmåltid gik man over til det egentlige unionsmøde. Formanden (under tegnede) bød velkommen og takkede Ålborgklubben for den hjertelige og gæstfri modtagelse. Derefter konstaterede han med stor tilfredshed, at man havde formået kommunen til i dagens anledning at opkalde en mindre villavej efter hans navn.....

Herefter opridsedes DMJU's aktiviteter siden sidst; der var bl.a. udsendt adskillige breve til nye mj-klubber i hele landet, og det havde bl.a. foranlediget besøg i Ålborg af to repræsentanter fra den nystartede klub, Kolding Modeljernbane-klub. Endvidere var H0 klubben Slagelseekspressen blevet optaget i unionen. Årbogen var færdig og ville nu gå i trykken ved DMJK's foranledning.

MOROP-kongressen i Hannover omtaltes kort, men da ingen af de tilstedeværende mente at kunne afse omkring 3.000 kr. + 1 uges ferie til dette formål var interessen ret begrænset.

Af nye aktiviteter i det kommende år nævnte formanden oprettelse af en kombineret tegnings- og fotoarkivoversigt. Mange modelbyggere kunne sikkert bruge en sådan oversigt, når de skulle i gang med byggeriet.

Endvidere foreslog Sv. Storgård DMJK, at unionen arrangerede en fodtur ad en eller anden

nedlagt jernbane engang i eftersommeren, og der foresloges strækningen Ryomgård-Gjerrild.

Herefter gik man over til byggekonkurrencen. Der var tidligere på dagen indleveret talrige små og store æsker, poser, kasser m.m. og dommerkomiteen havde allerede haft en hård tørn med at bedømme de mange forskellige modeller.

Resultaterne af anstrengelserne fremgår af det følgende:

TRÆKKRAFT

1. præmie: Poul Kjær-Larsen, H0 Hvidovre for damploko i H0 (HV 2).
2. præmie: Steffen Andersen, H0 Hvidovre for dieselloko i H0 (KB M 1)
3. præmie: Steffen Andersen, H0 Hvidovre for dieselloko i H0 (DSB MH)
4. præmie: Poul Kjær-Larsen, H0 Hvidovre for dieselloko i H0 (Frichs 1952)

PERSON- OG PAKVOGNE

1. præmie: Steffen Andersen, H0 Hvidovre for pakkvogn i H0 (HHJ E 44)
2. præmie: Poul Kjær-Larsen, H0 Hvidovre for personvogn i H0 (DSB CP)
3. præmie: Henrik Borgen, H0 Hvidovre for styrevogn i H0 (DSB CLS)

GODSVOGNE

1. præmie: Lars Nilsson, H0-Ålborg for lukket godsvogn i 0 (AHJ Q)
2. præmie: Henrik Borgen, H0 Hvidovre for åben godsvogn i H0 (DSB PC)

TILBEHØR

1. præmie: Johnny Petersen, H0-Ålborg for en H0 model af Landwiesenbrücke (på anlægget)
1. præmie: Niels Jørgen Hansen, JMJK for Tanggård trinbræt i 0 (TFJ).
2. præmie: Navn desværre bortkommet. Remise i spor H0.
3. præmie: Niels Nørholm, JMJK for armsignal i 0.

FOTOS

1. præmie: MO-parade i Struer, Troels Poulsen, JMJK:
2. præmie: MZ i sne. Steen Johansson, JMJK.
3. præmie: Kran. Lars Nilsson, H0-Ålborg.

Det var en ordentlig omgang, og til en glædelig forandring prægedes konkurrencen i høj grad af de mange smukke H0-modeller. Redaktørens kommentar efter sidste byggekonkurrence har nok hjulpet alligevel ...

Efter en pause fortsatte man

3 NYE TRAFIKPLATTER

på 10-årsdagen
for den sidste
sporvogn i
København



Platte nr. 11
OMBYGGET SPOR-
VOGN på Fælledvej
ca. 1925. Øverste
etage er fjernet. Dis-
se vogne kørte lige
til 1951.

Platte nr. 304
LEDBUS 75 E på H.
C. Andersens Boule-
vard 1982 — HT's ny-
este befordringsmid-
del, ekspresbusser-
ne.

Platte nr. 10
TO-ETAGERS EL-
SPORVOGN på Fæl-
ledvej omkring 1912.
De tidl. »syrevogne«
ombyggedes til el-
dritt fra 1902.

Disse og alle tidligere sporvogns- og busplatter haves på la-
ger, pr. stk. kr. 110,-.

Sendes overalt pr. post pr. efterkrav.

SKOTSMAN Jensen
Frederikssundsvej 325
2700 Brønshøj (01) 60 20 01

STØT DANSK ARBEJDE

M.G.E.

M.A.N./grønbech elevator a/s
Sydhavnsgade 26 · 2450 Kbh. SV

DØGNVAGT FOR
SERVICETILKALD
01 - 22 65 22

M.G.E. står til Deres rådighed
når det gælder moderne
elevatorteknik.

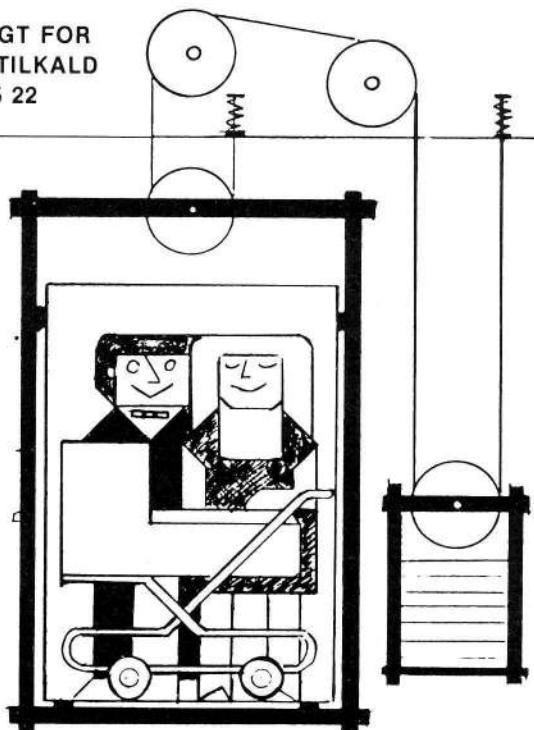
M.G.E. leverer elevatorer til
alle formål i standardudførelse
eller efter Deres specifikation.

M.G.E. udfører ombygninger, eller
modernisering af eksisterende
elevatورانlæg ved anvendelse
af moderne udstyr.

M.G.E. leverer:

Tovbårne og hydrauliske
person/godselevatorer.
Bårelevatorer.
Småvarelevatorer.
Rulletrapper.
Hydrauliske løfteborde.

M.G.E. udfører service og
vedligeholdelse på alle
elevatortyper.



Vaskeriteknisk-service!

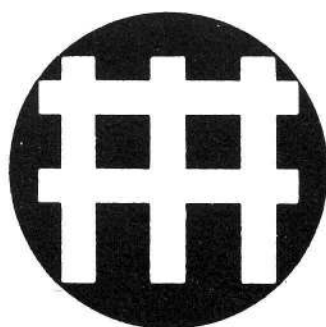
Vi reparerer alle fabrikater vaskerianlæg, og opretter vedligeholdelsesaftaler med fast budget herpå.

Specialister i driftsbudgetter og energiplanlægning både ved moderniseringer og nyanlæg. Leverandøruafhængigt specialfirma.

Mere end 25 års erfaring.



APM Vaskeriteknik-Service ApS · Rosenvængets Allé 6, bagh. 1 · 2100 Kbh. Ø · Tlf. 01 - 42 21 21



SYDJYSK STILLADS COMPAGNI

6000 KOLDING

Vi har lige nøjagtig den type stillads, De har brug for.

Alt i stålstilladser og kørestilladser leveres og monteres færdigt på pladsen. Sikkert og uden problemer for Dem.

Vi er vant til at håndtere både de helt store, men også mindre opgaver. Hurtigt og billigt.

**RING NU
- OG FÅ
ET TILBUD
I MORGEN**



(05)528045

men fremvisning af lysbilleder fra så forskellige steder som Kenya, Jugoslavien og Ålborg og omegn.

En rask jernbanequiz klarede de efterhånden noget trætte hjerner, og det blev sent før man tørnede ind.

Nogle enkelte deltagere følte imidlertid stor fristelse til at aflægge det mere listige ålborgensiske natteliv en liden visit, hvilket for et par stykker fik ret naturlige følger. Ingen nævnt, ingen glemt.

Søndag morgen drog alle i mere eller mindre samlet flok (jf. sidste punktum) til Ålborg Privatbaners gamle remiseanlæg, hvor en Scandia skinnebus årgang 1947 blev kørt frem. Der var lejlighed til at bese remisens indre, og under hr. Hedetofts kyndige vejledning fik man forevist den navnkundige FFJ 34 - den eneste overlevende togmaskine fra den lange nordjyske privatbane.

Maskinen var næsten færdig, og det arbejde, der indtil nu var udført på den måtte aftvinge den dybeste respekt og beundring, især når man som undertegnede har set lokomotivet, mens det henstod på legepladsen ved Vesterkærets skole. De mange personvogne, der stod i remisen blev også behørigt gennemgået, og efter en rum tid afgik vor skinnebus ad den gamle Hadsundbane mod Grønlandshavnen. For de udenbys deltagere var det en spændende omend noget blæsende oplevelse at komme helt ud i det unægtelig noget øde og flade landskab øst for Ålborg. Det var næsten som at komme til verdens ende.

Efter hjemkomsten, hvor vi landede i det gamle Hadsundbanespor ved Ålborg banegård, samledes de fleste til en hyggelig middag i banegårdsrestauranten. Herefter var arrangementet afsluttet og de obligatoriske takkeord blev udtalt. En vellykket week-end var forbi.

Imidlertid vil jeg gerne endnu en gang takke H0-Ålborg fordi man gjorde arrangementet så festligt og hyggeligt.

-Og så ses vi forhåbentlig i 1983 i Kalundborg, hvis de da vil se os i KMJK....

MOROP-KONGRES 1982

Som det er fremgået af tidligere DMJU-informationer er MOROP-kongressen i år henlagt til Hannover. Der har været mange forventninger fra dansk side hertil - det var ikke så langt borte, man kunne dog komme derned uden de helt store ud-

gifter. Deadline for tilmelding er (var - red. bem.) 15. juli, og mig bekendt er der ingen, der har tilmeldt sig kongressen endnu. På Ålborgmødet fik jeg den opfattelse, at det var ved at være en dyr spøg at deltage i disse kongresser, og derfor prøvede jeg at opgøre, hvad en sådan kongresuge ville koste den enkelte.

Selve kongressen koster obligatorisk DM 345. Dertil kommer diverse udgifter til forskellige arrangementer, samt en uges overnatning og fortæring. Endelig skal man jo også derned, og en returbillet fra f.eks. Århus koster 525 kr.

Alt i alt ville hele arrangementet koste mellem 2.500 og 3.000 kr. + en uges ferie. Det må nok siges at ligge absolut i overkanten af det, den enkelte kan klare i disse bistands- og understøttelsestider, og resultatet bliver da også, at der ingen unionsdeltagelse bliver i år.

Undertegnede har ikke økonomisk mulighed for at deltage, hvilket vil blive meddelt MOROPs præsident samt det tyske forbund BDEF.

Der har fra mange sider været fremført kritik mod det meget kostbare og prestigeprægede kongresprogram, og antallet af tilmeldinger ligger da også langt under det sædvanlige. Om kongressen gennemføres i sin nuværende udformning er i skrivende stund uvist, men det bør ifølge sagens natur ikke være store, ambitiøse arrangementer, der kendetegner MOROP-kongresserne fremover.

Til slut ønskes alle en rigtig god sommerferie og på genhør.

Jørgen Henneke
(Formand og sekretær)

RETTELSE

Et par kommentarer til artiklen JERNBANE PÅ FRIMÆRKER:

1. Det er rigtigt, at der inden for F.I.P. findes en motivgruppe ("Eisenbahnwesen"), der beskæftiger sig med frimærker med jernbanemotiver. Gruppen udgiver medlemsbladet "Der Eisenbahnmotivsammler". Årskontingentet er 140 østrigske Schilling. Medlemskab kan tegnes hos formanden: Franz Wollansky Obere Hauptstrasse 27, A - 3071 Böheimkirchen, Østrig.

2. Det første tyske frimærke med jernbanemotiv blev udgivet i 1924. Det viser udover domkirken i Köln også hovedbane-

gården samt Hohenzoller-jernbanebroen over Rhinen.

I forbindelse med trafikudstillingen i 1925 i München blev der udgivet to frimærker, der begge som motiv har et vinget hjul.

Samme år udgives i forbindelse med Rhinland-jubilæet 3 mærker, hvorpå frimærkekataloger anfører, at jernbanesporene langs Rhinen kan skimtes.

3. Det "01-lignende damplokomotiv" i forbindelse med de tyske jernbaners 100-års jubilæum i 1935 er et hurtigtogslokomotiv "Reihe 03".

4. Ghanas jernbanejubilæum i 1963 er ikke et 50-års jubilæum men et 60-års jubilæum.

Kilder til ovennævnte oplysninger: Diverse frimærkekataloger, bl.a. Hans Eriksson og Sven Lindström: Frimærken med Jernvægsmotiv. Udgiven af Svenska Jernvägsmännens Fritidsförbund. samt A.M. Goodbody og C.A. Hart: Railways on Stamps. Udgivet af Picton Publishing.

Per Morsing

KUPESNAK

Aftenen før dette nummer af SIGNALPOSTEN blev afleveret til reproduktionsanstalten, indløb pr. post et byggesæt til et skinnebusogsæt i H0, nemlig af de svenske skinnebusser litra Y 6, som skal blive til et OHJ/HTJ togsæt.

Ved det flygtige øjekast jeg har kunnet nå, ser dette byggesæt særdeles tiltalende ud, og læserne vil i et kommende nummer kunne læse EVPs kritik af sættet efter at han har prøvet at samle det.

Som sagt ser det særdeles nydeligt ud, og jeg skal på opfordring fra "importøren" oplyse, at skinnebusser kan leveres i de kendte farver OHJ, HTJ og ØSTBANEN. Senere kommer der byggesæt til de baner, der kører i de svenske farver.

Normalprisen for et sæt (motorvogn og bivogn) er 650 kr., men firmaet giver indtil udgangen af september (30. september 1982) en introduktionsrabat på 100 kr., således at sættet nu kan erhverves for kr. 550,-.

Bestilling pr. postgirokonto nummer 5 54 11 15, eller ved check (plus porto) eller på efterkrav (plus porto og omkostninger) til:

Nordisk Modeljernbane Import
v/ John Hansen
Postbox 7
3140 Ålsgårde.

RAG

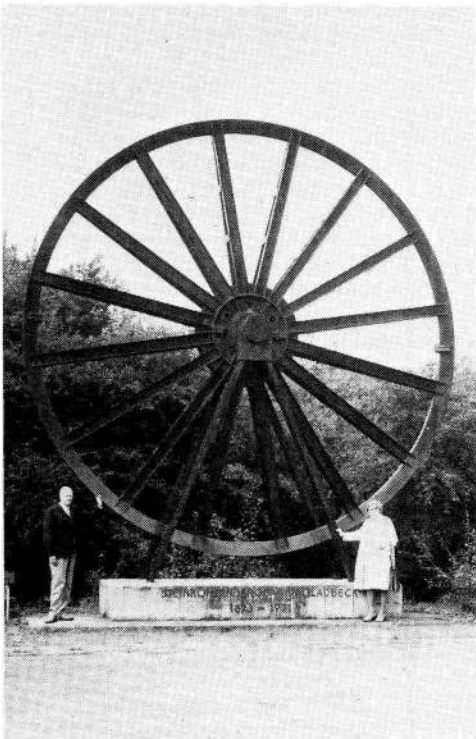
RUHRKOHLE AG. (RAG)

Dette firma, der ejer Vesttysklands største private jernbane, omtales kort i SIGNALPOSTEN nr. 3/1981 som værende en af støtterne for vesttysk lokomotivudvikling. Forfatteren mente dengang, at en beskrivelse af RAG var uoverkommelig, men siden er så meget materiale samlet, at et beskedent indlæg er muligt.

Et almindeligt folkeskoleatlas viser Ruhrområdet som en betragtelig samling af halv- og helmillionbyer beliggende øst for Rhinen mellem floderne Ruhr, Emscher og Lippe. Et større atlas, f.eks. Jack Petersen, Studieatlas for de højere uddannelser, viser endnu bedre både de store sammenhængende bysamfund og koncentrationer af kulminer og følgeindustrier.

Skal man færdes i området, må man nok investere i mindst et 1:200.000 kort. Et sådant kort viser imidlertid ikke stort andet

Fig. 1: Gammelt hjul fra mineelevatoren opstillet i Gladbeck West som monument for kulbrydningen 1873-1971. Da nabokommunerne stadig bryder kul, ses de karakteristiske anlæg tydeligt fra kommunens yderområder. Skønt byen stadig besad kulforædlingsindustrier, gav den et rent og nydeligt indtryk, og den var heller ikke uden charme, selv om egentlige turistmæssige seværdigheder manglede. Foto: BH 1981.



end gader og bymæssig bebyggelse, men ikke direkte miner og højovne og slet ikke minebaner!

Kullene nær jordoverfladen omkring Ruhrfloden, og det var da også her, at kulminedriften tog fart først ved industrialiseringens gennembrud for halvdanden hundrede år siden. Efterhånden er de ældste miner tomte og nedlagte, og minedriften er vandret nordpå mod Lippefloden, hvor kullene ligger i en dybde fra 500 til 1300 meter. Der skulle endnu være kul til mange hundrede års forbrug i Ruhr, men de lettest tilgængelige er taget.

Jern fandtes omend i mindre mængder syd for Ruhrfloden, men hovedparten indførtes fra Frankrig, Sverige og fra oversøiske leverandører i dag. De første højovne krævede to tons kul for at producere en ton jern, hvoraf følger, at antallet af højovne bliver dobbelt så stort i kulmineområder som i jernmineområder. Siden er teknikken forbedret betydeligt, og de mest moderne japanske højovne kræver idag kun knap 500 kg kul for at producere en ton jern. De vesttyske højovne fra tiden efter krigen klarer sig derfor dårligt nu og må moderni-

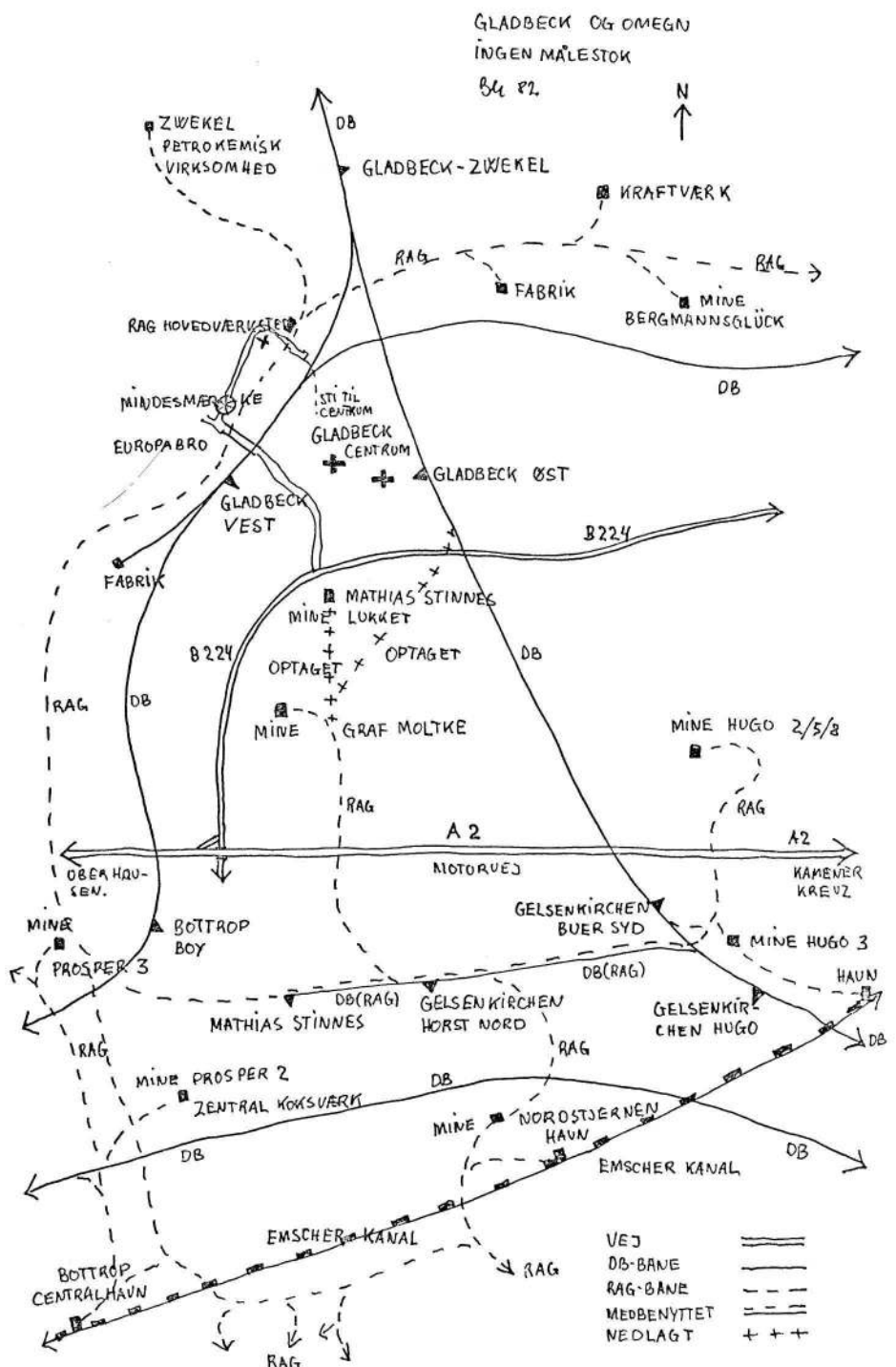




Fig. 2: RAG E 005, Henschel 32094 /1976. Lokoet var til eftersyn i hallen, men blev hentet ud af et mindre loko (se fig. 6). Lokoet vejer 88 t og yder 1500 kW. Banemotorerne er asynkrone vekselstrømsmotorer som på f.eks. MaK DE 501. RAG har seks loko af denne type kaldet Ruhrkohle. Foto: GB 1979.

Fig. 3: RAG E 407, Henschel 31336 /1968. Et loko med ordinær udrustning. Vægten er som for E 005 - 88 t, men ydelsen kun 720 kW. Lokoet ses her foran signalposten på hovedværkstedet i Gladbeck. Farven er mørkegrøn/lysegrøn. Man råder over tolv af typen, der betegnes Ribernia (formentlig efter det gamle før-Rag-mineselskab). Foto: BH 1981.





Fig. 4: RAG E 423, Henschel 31125 /1966. Samme kvalifikationer som E 407. Typen her kaldes Rheinstahl, og den eksisterer i ni eksemplarer, idet dog kun fire er fire-akslede. Heraf skulle to af de største (422 og 424) i begyndelsen af 1982 være totalskadede efter uheld. Lokoet passerer her forbi værkstedet med et kultog. Foto: BH 1981.

Fig 5: RAG V 411, Henschel 31088 /1965 af typen DHG 160, en lille to-koblet dieselhydraulisk maskine på 118 kW (160 hk). Lokoet rangerer som regel på værkstedet. Foto: GB 1979.





Fig 6: RAG V 431, Henschel 29980 /1960 af typen DH 240, en to-akslet MH! Den er dieselhydraulisk og yder 177 kW. Vægt 30 t. Lokoet rangerer her for banetjenesten i Gladbeck. Foto: repro efter farvefoto, BH 1981.

udstrækning til fremmedarbejdere, idet de indfødte åbenbart har glemt, at de i Ruhrs barndom for to trediedele vedkommende selv var indvandrere til "guldgruberne" i Ruhr. Mandskabstransporten foregår ofte med minebane under jorden, mens kultransporterne i større og større udstrækning rationaliseres over til båndtransport. Disse bånd kan være 25 kilometer lange og nå op til jordoverfladen ved en helt anden mine, end den arbejderne er tilknyttet.

Frisklufttilførsel og vandafledning spiller en stor rolle inden for minearbejdet.

Det typiske minebaneanlæg består af en forbindelsesbane fra minen til nærmeste DB-station. Sporet er som regel anlagt af minen, og det er sjældent længere end nogle få kilometer. Ofte findes en forbindelsesbane til den nærmeste kanalhavn, som normalt også er anlagt af minen.

Allerede tidligt sluttede minerne sig sammen i mindre enheder, som forbandt deres miner med bane for at kunne rationalisere ved f.eks. anvendelse af fælles kanalhavn og koksværk. Herved blev banerne længere. I dag ser man også sidebaner til kraftværker.

Alle banerne er normalsporede. De sidste 900 mm baner er lukkede eller ombyggede. Dampdriften var længe enerådende, men eldrift vandt visse steder indpas.

Et sikkert typisk separat mineanlæg består af to miner med ialt fire skakter og en kanalhavn. Den samlede sporlængde er 40 kilometer, som befares af syv dieselloko og 280 vogne. Daglig kører 70 tog.

De glade 60'ere var nedgangstider for kulminerne i Ruhr. Kraftværkerne gik over til olie, fabrikkerne ligeså og selv centralfyrene svigtede koksene.

Minerne imødegik i nogen grad krisen gennem en efter ide fra højeste sted næsten total samling

seres. Afsætningen af kul formindskes i takt med afmatningen, men da kraftværkerne i stigende grad anvender kul, kan minerne her øge afsætningen. Rent praktisk skal kullene gennem et koksværk, inden de afsættes til stålindustrien. I koksværket fjernes gassen fra kullene.

Et par tal kan illustrere udviklingen. Antallet af miner eller rettere skaktanlæg er inden for den seneste snes år faldet fire gange, således at der i dag er omkring 30 skakter med små 4.000 kilometer minegange i Ruhr. Antallet af arbejdere er i samme periode faldet med 350.000 til 150.000. Antallet af højovne er inden for det sidste tiår halveret, og udviklingen er næppe slut endnu. Tallene siger dog ikke noget om produktionen, idet hver skakt i dag producerer mere end tidligere. Samme forhold gælder også for arbejderne og højovnene.

Det ruhrske kulmine- og industriområde er på størrelse med Fyn, men indbyggertallet svarer til Danmarks (5½ mio), hvilket vil sige, at befolkningstætheden er 13 gange så stor som i Danmark.

En typisk mine består af skaktanlæg til mandskabs- og kultransport, velfærdsbygninger, administrationsbygninger og måske

også en minearbejderskole, lagerplads til kullene, sorteringsanlæg, anlæg for borttransport af kullene, hvilket vil sige en større godsbanegård, affalds bjerge - hovedsagelig bestående af stenrester fra minen, kraftværk med de karakteristiske køletårne; måske er der til minen knyttet et koksværk med tilhørende gasbeholdere.

Cirka en trediedel af minens ansatte beskæftiges over jorden. Fra skaktårnene fører lodrette minegange kaldet skakter ned i jorden. Med mellemrum er anlagt vandrette gange kaldet Strecken, og hvor disse passerer et kullag, anlægges en vandret gang, kaldet Streben, følgende kullaget. Man nøjes dog ikke med de kul, gangen kan yde. Er kullaget vandret forsynes gangens loft med afstivning og man graver sig ud til siderne, idet man sætter donkrafte op for at holde loftet, efterhånden som man arbejder sig frem. Ret hurtigt efter at man har flyttet donkraftene efter sig, styrter loftet ned.

Kullene afhøvles maskinelt, og borttransporten foregår med minetog eller bånd.

Selv om brydningen sker mekanisk, er det stadig et hårdt og farligt arbejde at være minearbejder. Jobbet overlades i vid

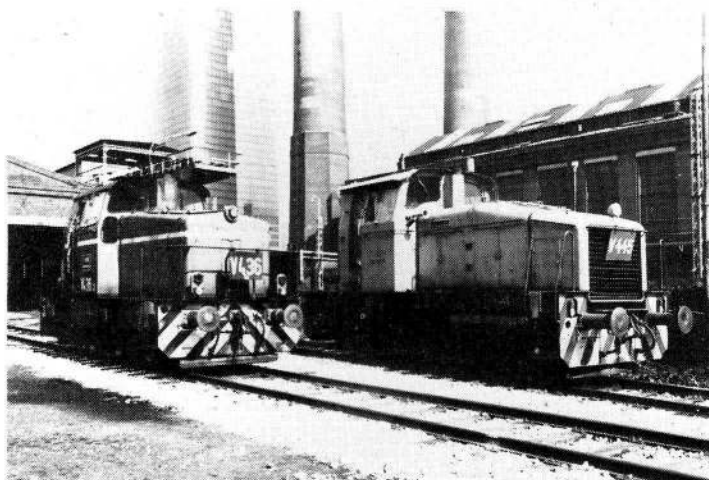


Fig. 7: RAG 436, Krauss Maffei 19398/1969, type MC 14 N. Lokoet er tre-akslet, vejer 48 t og yder 257 kW. Det er her udstyret til brug for eltjenesten. Ved siden af RAG V 445, Krauss Maffei 18332 /1956, type ML 440 C. Dette loko er tydeligt "en generation ældre". Det er tre-akslet, vejer 48 t og yder 323 kW. Lokoene ses her ved gruben Prosper. Foto GB 1979.



Fig. 9: RAG V 338, Henschel 31072 /1965, type DHG 500, dieselhydraulisk, 60 t, 338 kW. Lokoet ses her i Gladbeck med persontog: en RAG-ejet DB-privatvogn indrettet som rullende mødelokale og spisevogn. Bagperronen var indrettet som et lille køkken, hvor en kombineret kok/tjener kunne anrette en mindre frokost. Foto: BH 1981.

Fig. 10: Lige inden for værkstedsporten i Gladbeck var opstillet et damploko, Portingssiepen VI, Henschel 20142/1923. Gruben lå i det sydlige Essen ved Ruhrfloden og lukkedes 1971. Grubebanen mandede ud i en privatbane, der samtidig lukkedes, men 2,8 km eksisterer i dag som veteranbanen Hespertalbahn fra Essen-Kupferdreh. Foto: BH 1981.





Fig. 11: "Levende" kultog kan endnu ses hos konkurrenten, Eschweiler Bergbau Verein på minen "Anna" i Alsdorf nord for Aachen. Anna 12, Krupp 4248/1961, type Bergbau. Minen foretog for nogle år siden nogle beregninger, der gav det ejendommelige resultat, at dampdrift var lige så billigt som dieseldrift, hvorfor Anna til stadighed rangerer med to damploko! Lokoførerne ved en anden af selskabets miner, Westfalen i Ahlen har lige i en periode kørt damp på grund af dieselledbrud, og de udtalte, at de foretrak et 1000 hk damploko for et 1000 hk dieselloko, da damplokoet kunne flytte flere vogne. (Rangerarbejdet kom altså hurtigere fra hånden med damp!) Repro fra farvefoto: BH 1980.

af minerne under én hat. Det nye selskab, der bruger året 1968 som fødselsår, kaldes kort og godt Ruhrkohle A/G, forkortet RAG. Enkelte miner er dog udenfor: Eschweiler Bergbauverein vest og øst for Ruhr, Auguste-Victoria i det nordlige Ruhr og Preussag i Teutoburgerwald.

Rationaliseringsopgaven var taknemmelig for det nye RAG. Adskillige gamle og udtjente skaktanlæg kunne hurtigt efter lukkes, således at bl.a. nogle af Ruhrs millionbyer mistede deres miner. Dette betød dog ikke straks, at der ikke mere gravedes kul i undergrunden; kullene blev blot transporteret længere under jorden og taget op ved færre, men mere moderne og mere velbeliggende skakter.

Opindeligt deltes RAG op i syv grupper, en struktur, der direkte fremgik af minernes lokomotiver, der var nummereret med et to-cifret nummer efter gruppenummeret. Gruppe 7's loko havde således de-

res numre mellem 701 og 799. Gruppe 2 havde dog ikke egne loko, idet minerne her betjentes af den kommunale havnebane i Duisburg. Inden for gruppe 3-5's område lå fra gammel tid en større sammenslutning med baneforbundne miner, hvorfor lokomotiverne med numrene 301-599 anvendes i flæng, idet loko i 500-serien efterhånden fjernedes.

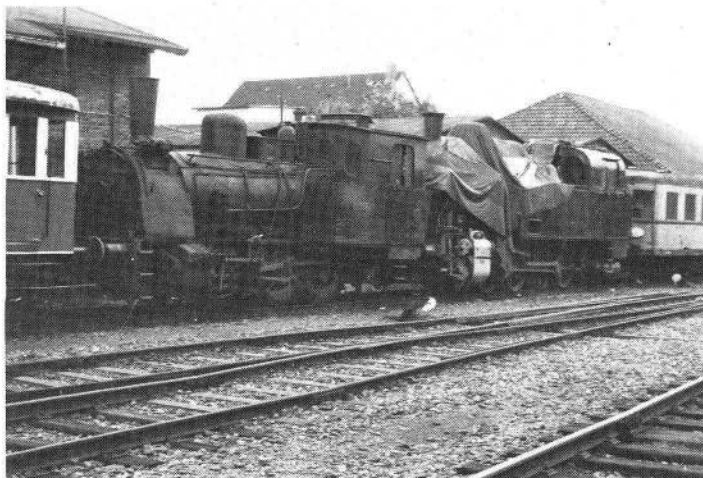
Entusiaster mener, at RAG har puslet med et EDB-nummersystem med sekscifrede tal efterfulgt af et kontroltal, men omnummereringen er åbenbart stillet i bero. De nyeste drejestrømsloko hedder således E 001-006, hvilket falder helt uden for systemet, og det førstankomme loko af typen DE 501 har fået nummeret V 501, netop som de sidste loko i 500-serien blev udrangeret i 1981. Trods tidligere oplysninger har RAG ved årsskiftet 1981/82 endnu kun modtaget ét loko af MAK's nye dieselelektriske drejestrømsloko af typen DE 501, men flere er bestilt.

Omkring 1969 slog man grupperne sammen i kun tre grupper kaldet BAG Niederrhein, BAG Lippe og BAG Westfalen. BAG står for Bergbau Aktiengesellschaft. Selve RAG har hovedkvarter i Essen, mens BAG Westfalen hører hjemme i Dortmund og omfatter de tidligere grupper 6 og 7. BAG Lippe har hovedkvarter i Herne, men banerne styres fra Gladbeck. Allerede før nyopdelingen i 1969 havde grupperne 3-5 samlet det meste af deres banenet i Zechen- und Hafentriebe Ruhr Mitte (ZuH).



Fig. 8: RAG S 42, et specialkøretøj. RAG besidder et utal af ejendommelige køretøjer. Bag draisinen her holdt en ældre godsvogn, som ville være en lækerbidskan for mangen en jernbaneklub. Disse gamle godsvogne anvendtes undertiden som værksteds-vogne. Foto: GB 1979.

Fig. 12: Ex RAG D 712, Hohenzollern 1962/1906 tidligere Radbod 3 og Hibernia 7, samt ex RAG D 776, Henschel 23897/1938, tidligere Monopol 8, som Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) nr. 2 og 5 i Rinteln. Navnene Radbod og Monopol er navne på miner, mens Hibernia (latin for Irland!) mig bekendt er navnet på en førRAG minesammenslutning omkring Gladbeck. Navnet skyldes en irskfødt opfinder inden for mineteknikken. Foto: BH 1981.



I 1979 var RAG's samlede bane-net ca. 800 km, hvoraf ca. en fjerdedel udelukkede inden for ZuH's område var elektrificeret. Efter aftale med DB kunne en del statsbanestrækninger medbenyttes hvorved nettet kom til at hænge nogenlunde sammen. RAG betalte f.eks. i 1975 mere end 10 mio kr. til DB for medbenyttelsen.

I alt transporteredes 150 millioner tons på nettet i 1979. Trods krise var der tale om en stigning siden 1975! ZuH tegner sig for mere end halvdelen af transporterne. En væsentlig del overgives til DB til viderebefordring.

Længe var RAG et eldorado for dampfans, og på en enkelt strækning kunne man køre gratis med kultogene i den medfølgende personvogn mod blot at betale en forsikringspræmie. Disse RAG-personvogne er dog i dag solgt til jernbaneklubber, og det er et betydeligt antal af RAG's sidste damploko også. Dampfeisenbahn Weserbergland (DEW) har således tre ex RAG-loko samt en ex RAG-personvogn. Ikke få RAG-loko er havnet ved hollandske jernbaneklubber. Andre er opstillet på legepladser ved de forskellige miner, og endelig er enkelte DB-typer istandsat som DB-loko.

Et damploko er opstillet foran ZuH's hovedkvarter i Gladbeck, og et køreklart eksemplar gemmes til jævnlige udflugtsture.

Endnu besidder RAG personvogne beregnet til mandskabstransporter.

RAG's trækraft består i dag af ca. 190 loko, hvoraf godt og vel 30 er el-loko. En mindre del af de 190 loko er dog hensatte.

El-lokoene er for den overvejende dels vedkommende i stand til at køre både på 15.000 V, 50 Hz, og på 15.000 V, 16 2/3 Hz og på akkumulatorer. Mest udbredt er 16 2/3 Hz-nettet, og denne del udbygges også stadig, både ved overgang fra dieseldrift og ved ændring fra det ellers mere moderne 50 Hz-net. Så længe DB an-

vender 16 2/3 Hz på de medbenyttede strækninger, er det mest praktisk med denne frekvens.

El-lokoene findes i både to- og tre- og fire-akslede udgaver, og siden 1976 har man haft seks af de helt moderne drejestrømsloko. Henschel har siden 1966 bygget broderparten af el-lokoene, idet dog det elektriske udstyr er leveret af flere forskellige firmaer.

Diesel-lokoene er af langt mere blandet oprindelse, selv om Henschel også dominerer her. Diesel-lokoene er også lidt ældre og mindre, hovedsagelig to- og tre-akslede. Selv inden for samme fabrikat findes flere forskellige modeller.

Detaljer angående trækraften fremgår af billeddelen. Yderligere typebilleder vil kunne findes i TIPVOGNET, Industribaneklubbens blad nr. 1/1982. Den i TIPVOGNET ledsagende tekst er dog i mellemtiden forældet!

Samarbejdet med DB er nævnt, men desuden samarbejder RAG med Duisburg kommunale havnebane, med Dortmund Eisenbahn, med Wanne-Bochum-Herner Eisenbahn, med et af Thyssen-koncernen drevet baneanlæg, med privatbanen Werne-Bochum-Hövel og med Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG).

Store dele af banerne befinder sig inde på ikke tilgængelige områder, men fra tid til anden passerer banerne dog gennem åbent landskab. Lettest tilgængelige er banerne omkring de tidligere grupper 1 og 7, men her skal man til gengæld også vente længst efter tog. Køreplan gives ikke! Man kører efter behov styret fra de utallige Stellwerken (signalposter).

Vognparken består af fire-akslede selvtømmende kulvogne af samme type, som DB også har. Tog af DB-vogne ses også. Desuden tog af fladvogne læsset med spande, som sikkert er læsset i minerne, og som en art containere transporteres direkte til en havn, hvor spandene så tages med kran og tømmes direkte i flodpramme. Endelig er korte to-akslede selvtømmende vogne udbredte. Stammerne er dog altid af samme vogntype og på omkring 100 aksler. Farten er pæn, men sporet er også kraftigt.

Har man lyst til at se nærmere på banerne, kan man naturligvis prøve lykken ved en hvilken som helst mine, man tilfældigvis kommer forbi. Forfatteren vil dog gerne videregive et tip på en halv snes kultog i timen. Er du i bil, da kør ad motorvej A 2 fra

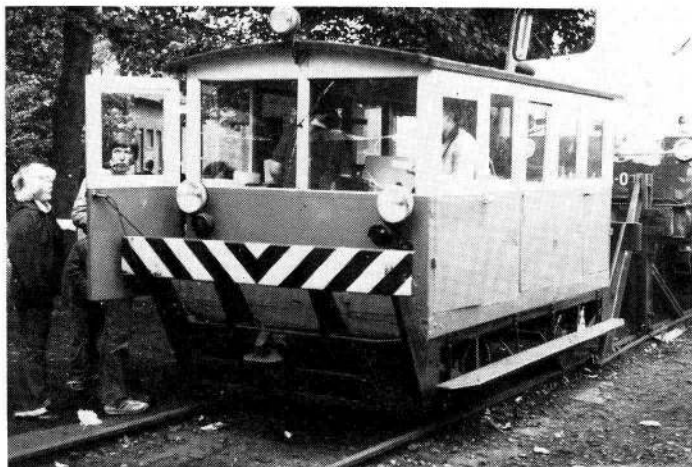


Fig. 13: Ex RAG S 3. Draisine på Eisenbahnmuseum Bochum-Dalhausen. Foto: GB 1978.

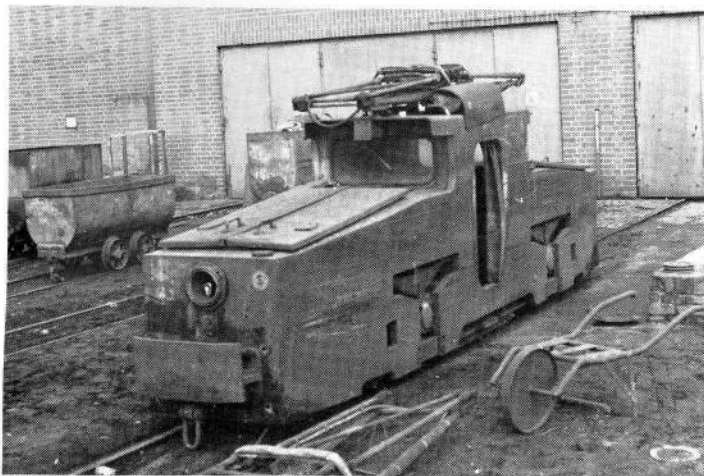


Fig. 14: Grubeloko fra konkurrenten Preussag i Ibbenbüren-Westfeld foran elevatordørene sammen med minekulvogne. Lokoet er formentlig Preussag E 6, Siemens 5914/1957. Lokoet vejer 14 t, og pladen er tre cm tyk, så lokoet kunne yde føreren beskyttelse i en sammenstyrtende minegang. Lokoet har trukket 200 kulvogne! Da minen lukkedes blev en del materiel taget op og noget af det overdraget til Feld- og Werkbahn-Museum i Oekoven. Andre loko står nu i de oversvømmede minegange. Lokoet har ved FWM fået nr. 33. Foto: GB 1979.

Kamener Kreuz mod vest i retning Oberhausen. Ved frakørsel Essen/Gladbeck drejes til venstre mod Gladbeck for enden af frakørselsrampen. Efter en lille kilometer drejes igen til venstre mod Gladbeck. Følg nu vejen lige ud gennem byen og over en stor jernbanebro, "Europabroen" lige ved Gladbeck West DB-station. Togrejssende kan løse billet til Gladbeck West og være med herfra. Der er nu ikke længere, end man kan gå. Tag første vej efter broen til højre og bemærk iøvrigt ved foden af broen monumentet for kulminedriften i kommunen. Vejen følges en lille kilometer frem, og man drejer til højre ved en kirke, og kort efter er man i Talstrasse og passerer et RAG-anlæg bevogtet af bomme. Tager man opstilling syd for bommene, skal man sikkert ikke vente længe før der kommer et kultog. Bag sig har man et par DB-strækninger og et RAG-Stellwerk. Til venstre en depotrist og banekolonnsens spor og til højre et stort loko- og vognværksted samt nogle åbne lokohaller og nogle gamle dampremiser. Måske rangerer banetjenestens loko, og næsten helt sikkert rangerer værkstedet loko i ventetiden. Måske kommer loko også kørende til og fra værkstedet. En af banens personvogne har sin plads

foran den gamle dampremise, og inde på værkstedet ses et opstillet damploko, der fra porten kan fotograferes med rimeligt resultat. Masser af forbudsskilte fratager en lysten til at gå nærmere på lokoene, men en tur rundt om anlægget lønner sig måske. Her passerer både RAG-sidespor og DB-udfletninger.

God tur.

I teksten er allerede opgivet litteratur. Prøv desuden fra biblioteket Sten Rehder, Ruhr i Vesttyskland (44.4 Ruhr). Det nævnte atlas findes under nr. 40.1. Enkelte ting kan findes i Stenvalls tyske jernbaner i billeder og i Gerd Wolfs tyske privatbaneserie, der imidlertid koster en formue, og næppe haves på bibliotekerne. Nylig har bladet "Die Lokrundschau" gennemgået RAG. Her ses kortmateriale og lokolister. Foreløbig kan numrene 75, 76 og 79 anvendes. Ruhrkohle selv er meget lidt meddelsom, men endnu værre er dog Auguste-Victoria, der prøver at håndhæve et totalt fotoforbud, - også på deres udstillede damploko!

Ruhrkohle nyder en stigende popularitet blandt tyske jernbaneentusiaster og også blandt modelfolket. (Det er måske de samme mennesker).

En mindre modelbanevirksomhed sælger således vogne fra de store fabrikker, men ommalet som RAG-materiel. Märklin leverer et Henschel dieselloko type DHG 500 C, som RAG besidder en del af. RAG besidder dog næppe O&K's type MV 9, som Fleischmann fremstiller, men til gengæld er modellen af DB's damploko type 80 anvendelig som RAG-loko. To-akslede vogne dog kun med to spande tilhørende konkurrenten Preussag sælges af Roco. Fremtiden vil uden tvivl bringe mere RAG-materiel eller materiel, der ville kunne forandres til RAG-materiel.

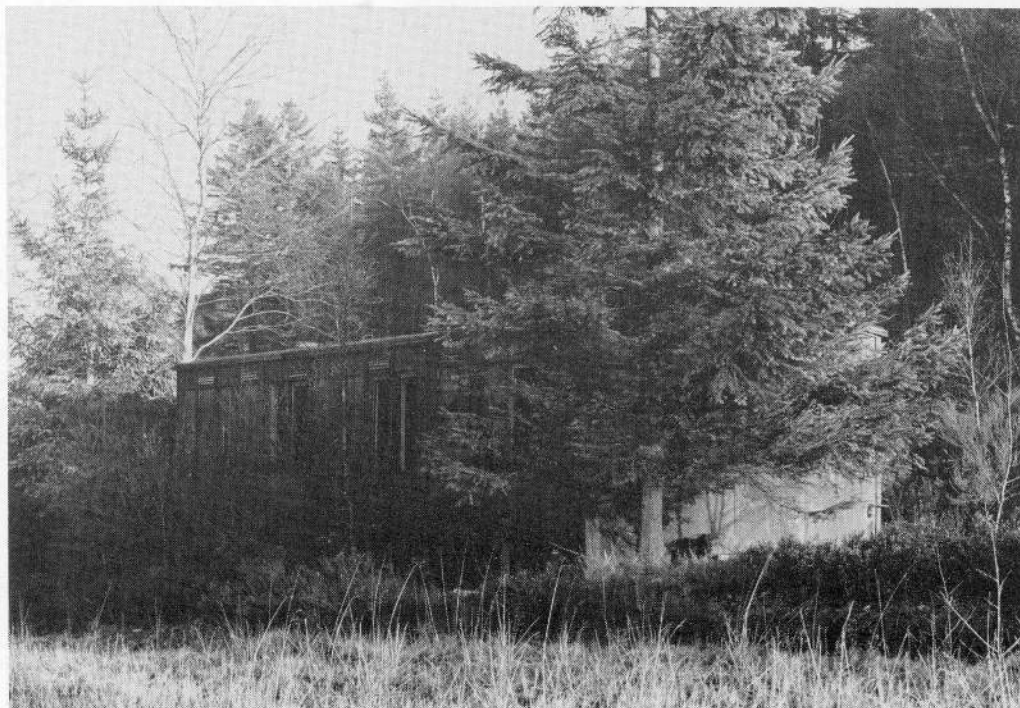
Den i teksten nævnte litteratur er benyttet som kilde. Desuden er anvendt egne iagttagelser og oplysninger og foto fra hr. G. Barths, Feld- und Werkbahn-Museum Oekoven.

Bent Hansen



Fig. 15: Et grubetog burde vi kunne vise, men arkivet rådede kun over disse tre-kupes grubevogne i FWM's besiddelse. Disse er fra Preussag, men RAG har den samme type: en tre-kupes og en to-kupes, hvor endelemme kan åbnes og rygstødene lægges ned, så en bære kan anbringes i vognen. De to el-loko, der stjæler billedet, er et par 900 mm forhåndværende brunkulsloko fra lejerne vest for Köln. Repro fra farvefoto: BH 1980.

BILLEDGALLERIET



Fra strækningen Viborg-Herning, kort før Skelhøje fra Viborg-siden. 29/12 1975.
Foto: Frede Nielsen

HgJK's tog med OKMJ 14 under indkørsel til Ringsted. 31. marts 1982.
Foto Ole-Jørn Koch

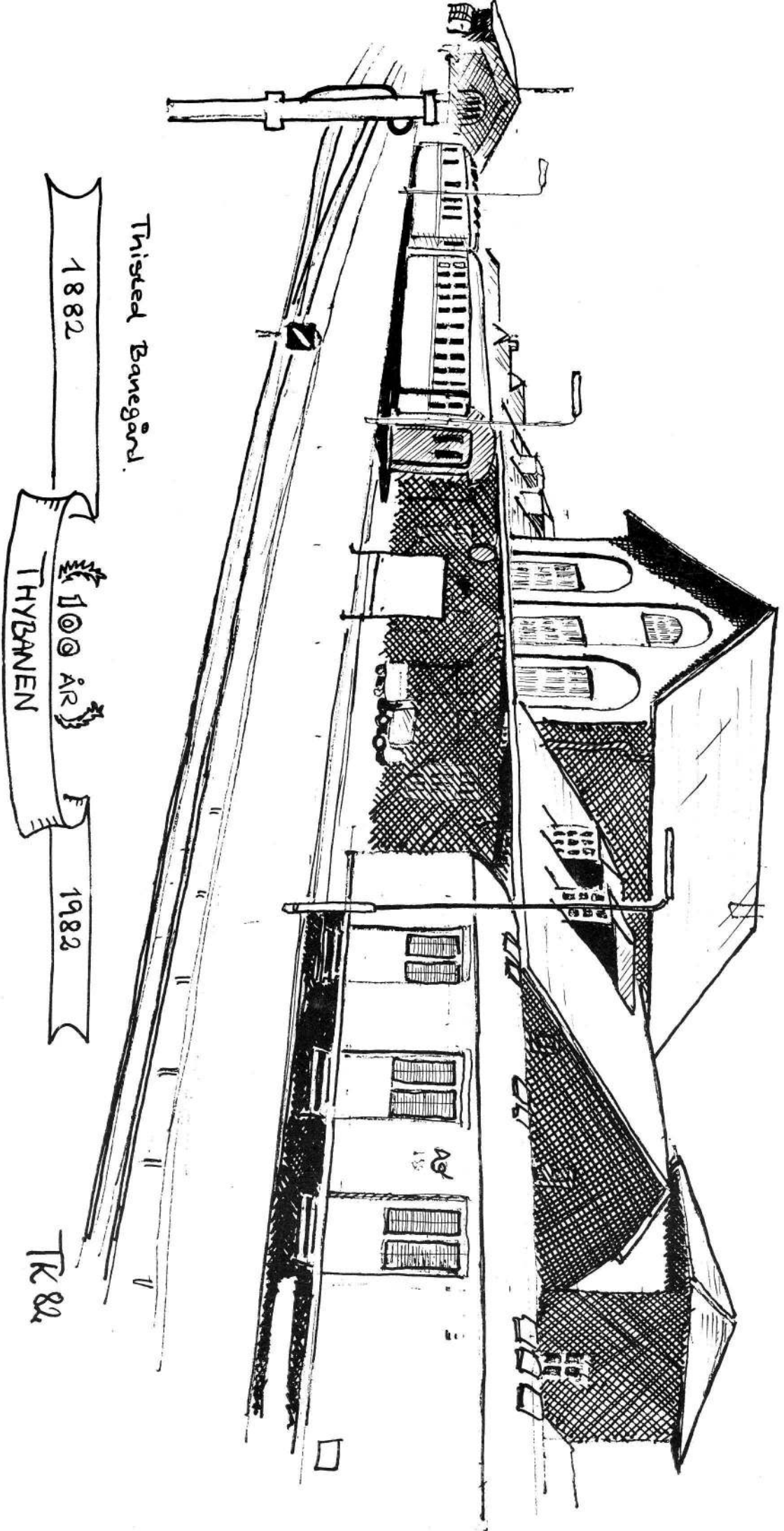




Øverst: HFHJ M 11 i Hillerød, sommer 1974.
 Nederst: HFHJ M 8 i Hundested, 14. januar 1978.
 Foto: Kurt Andreasen

Bagsiden: Stemningsbillede fra Thisted i anledning af 100-året. Tegner: Thomas Kappel.





Thisted Banegård.

1882

100 ÅR
TILBYANEN

1982

TR 82