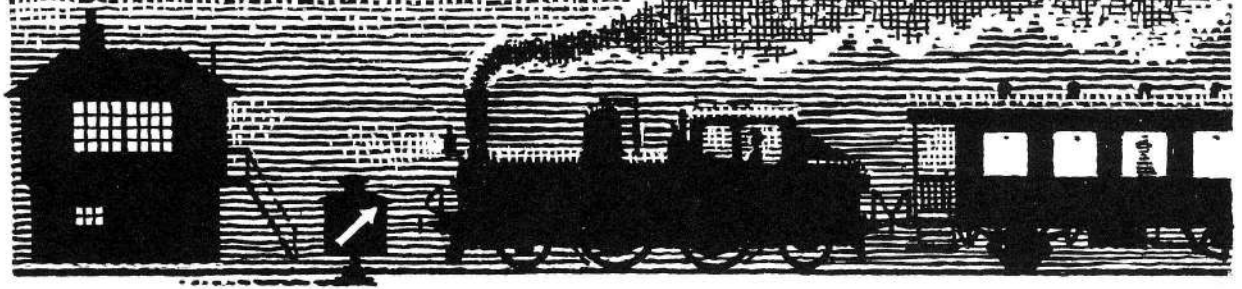


SIGNALPOSTEN



21. årgang **SIGNALPOSTEN**
1985

juni, nr. **2**

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

21. ÅRGANG - NUMMER 2

JUNI 1985

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Hvad forestiller billedet.	51
De gode gamle dage.....	55
Motormateriellet, Triangel mod. VII.....	57
Vore færgoverfarter,	
Odesund.....	78
ADAMS hjørne.....	85
Litteratur.....	93
Rettelser.....	94
Klubnyt.....	95

Forsidebilledet:

E 977 med tog 127 i Vordingborg den 21/10 1957. Oprangering: CC 1121, CC 1125, CC 1111 AC 18, EA 6003. (Foto: Jens Bruun-Petersen)

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

PRIS: 21. årgang 1985:
Kr. 119,- incl. 22% moms.

Kære læser!

Det er en "ond" tid, vi lever i. I den periode, hvor jeg har arbejdet med nærværende nummer af mit hjertebarn, SIGNALPOSTEN, har der været overenskomstforhandlinger, strandede sådanne, genoptagelse og endeligt sammenbrud. Derefter stor-konflikt, så lovindgreb efterfulgt af vilde strejker og uro. Alle disse ting indvirker stærkt negativt på mit (ellers gode) humør og min arbejdslyst - både i det daglige virke og i hobbyarbejdet.

Det, der har ramt SP mest, er den elendige og meget uregelmæssige postgang, som har betydet store forsinkelser for mit arbejde med at færdiggøre bladet. Jeg blev trods alt færdig til nogenlunde planlagt tid, og kan så kun håbe på, at der er mere normale forhold, når bladet skal trykkes og forsendes.

Abonnenttallet er pr. 1. april 1985 oppe på 889, eller næsten det samme som i fjor. Mange tak for det! Jeg mangler dog stadig fornyelse fra en del, som jeg har rykket og som ikke vil få del i dette nummers glæder før indbetaling sker!

Jeg har været på lageroptælling i forlagets reoler. Selv om der ikke er det store aftræk fra lageret (kedeligt nok), er der alligevel sket mere, end jeg havde troet, f.eks. er der nogle numre, der enten er udsolgt eller meget nær ved at blive det. Samtidig er - som tidligere nævnt - portoen igen steget; derfor bringes andetsteds i bladet en ny oversigt over forlagets muligheder for at tilfredsstille "læseheste".

Nyt Fra Redaktionen

AUKTION

SIGNALPOSTENS efterhånden traditionelle årlige skriftlige auktion ruller af stabelen efter følgende tidsplan:

Auktionslisten vil være klar i slutningen af juni måned 1985. Tilbudsfristen er: 15. september 1985. Betalingsfrist: 30 dage efter meddelelse om antaget bud. Levering af varer: Snarest efter modtagelse af betaling.

Ønsker du at "prøve lykken" sker det på følgende måde: Du fremskaffer en konvolut, der er mindst 230x330 mm. Denne påfører du dit eget navn og din egen adresse og frankerer den med kr. 6,- (brevporto, 3. sats).

I en anden konvolut sender du så den første til redaktionens adresse.

Du får herefter tilsendt auktionsbetingelser og udbudslisten i 2 eksemplarer så snart den er klar.

Du returnerer den ene liste påført dine bud til redaktionens adresse senest 15. september 1985 og får - hvis du er blandt de "heldige" - meddelelse om, hvad du har erhvervet. Alle tilbudsgivere vil få en liste over de afgivne bud.

Skulle du her i sidste øjeblik opdage, at du har glemt at indsende en liste med dine egne salgønsker, kan du nå det inden 1. juni 1985.

Næste nummer udsendes sidst i august måned 1985.

På genhør!

Holtrup

HVAD FORESTILLER BILLEDET?

af Povl Wind Skadhauge.

Der er to formål med det følgende, dels at bringe nogle i sig selv interessante jernbanebilleder af ældre dato, og dels at uddybe nogle af de i SP nr. 4/1982 på side 171 anførte betragtninger om beskæftigelse med billeder og kort ved at give et konkret eksempel på sammenlignende virksomhed.

En tak til Carl Aagaard, Haderslev, som har foræret forfatteren forlæggene til fig. 2, 3 og 5.

Et tidligt jernbanefoto

I "Danmarks Jernbaner i 125 år" (udgivet 1972 på Herluf Andersens Forlag med Jan Koed, Jens Kofoed, Torben Nielsen og Erik Sevaldsen som redaktører) er øverst side 23 gengivet et dejligt fotografi tilhørende landsarkivet i Åbenrå. Det er her i artiklen vist som fig. 1 og forestiller et persontog ved en station, hvor der er perronhal med saddeltag i sporenes længderetning. Hallens ydervægge er murede og så lyse, at de må være af gule sten. Såvel vinduerne i hallens langside som de tre store åbninger, der ses i gavlen, er overdækket med buede stik. Mellem persontogene, hvoraf halvanden befinder sig uden for hallens gavl, og lokomotivet er indkoblet

en godsvogn, der iflg. bogens billedtekst bærer initialerne SE; disse står for Schleswig'sche Eisenbahn-Actiengesellschaft. Som man kan læse sig til andetsteds, blev de nord- og sydslesvigske jernbaner fra 25. oktober 1865 slået sammen under dette navn, og fra 1. januar overgik driften til Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft (AKEG). Optagelsestidspunktet er således nogenlunde indkredset.

I bogens billedliste oplyses det - hvad man ikke kan se med fuld sikkerhed i reproduktionen - at lokomotivet er Südschleswig'sche Eisenbahn nr. 1 (SSE 1), og dette er antagelig baggrunden for den formodning, som fremsættes både i billedliste og billedtekst: at stedet er Tønning. I så fald må den perronhal, man ser på billedet, vel være fra 1854, da banelinien Flensborg-Tønning over Orsted (Ohrstedt) og Husum blev åbnet.

Det kan ikke være Tønning

Imidlertid ville Tønning næppe blive bragt i forslag i en eventuel ny udgave af "Danmarks Jernbaner i 125 År". Tre af bogens redaktører bistod William Bay med "Danmarks Damplokomotiver", som Herluf Andersens Forlag udgav i 1977. Og i dette værk findes side 50 en gengivelse af et foto, der beror på det danske centralbibliotek i Flensborg. Det er med

sikkerhed fra Tønning, med mindre der er tale om en bevidst forfalskning - hvilket der dog ikke er noget holdepunkt for at tro. Man ser nemlig stationens navneskilt på billedet, og anledningen til at bringe det er pudsigt nok, at netop SSE 1 også er at finde på dette foto. Optagelsen viser, at der faktisk var perronhal i Tønning, men arkitekturen var en ganske anden, nemlig en tillempet hollandsk renaissance med røde mursten og hvide bånd, af let karakter og i overensstemmelse med byggemåden for den gamle, ikke mere eksisterende "engelske bane-gård" i Flensborg såvel som i hvert fald nogle af mellemstationerne. Dokumentation findes i "125 Jahre Eisenbahn in Flensburg", udgivet 1979 af et arbejdsfællesskab (Boljahn, Harbeck Klein og Wegner) på forlaget Eisenbahn-Kurier. Dér er det i "Danmarks Damplokomotiver" forekommende Tønning-billede gengivet i selskab med gamle fotos fra Flensborg, Orsted og Husum.

Men lokomotivet? Ja, eftersom SEE 1 iflg. Bay først blev udranget i 1887, er der intet, der taler imod, at denne maskine efter oprettelsen af SE (og i efterfølgernes regi - AKEG tog som nævnt over i 1870, og de preussiske statsbaner fortsatte i 1885) skulle være benyttet på andre strækninger end Flensborg-Tønning, som den fra begyndelsen var anskaffet til.

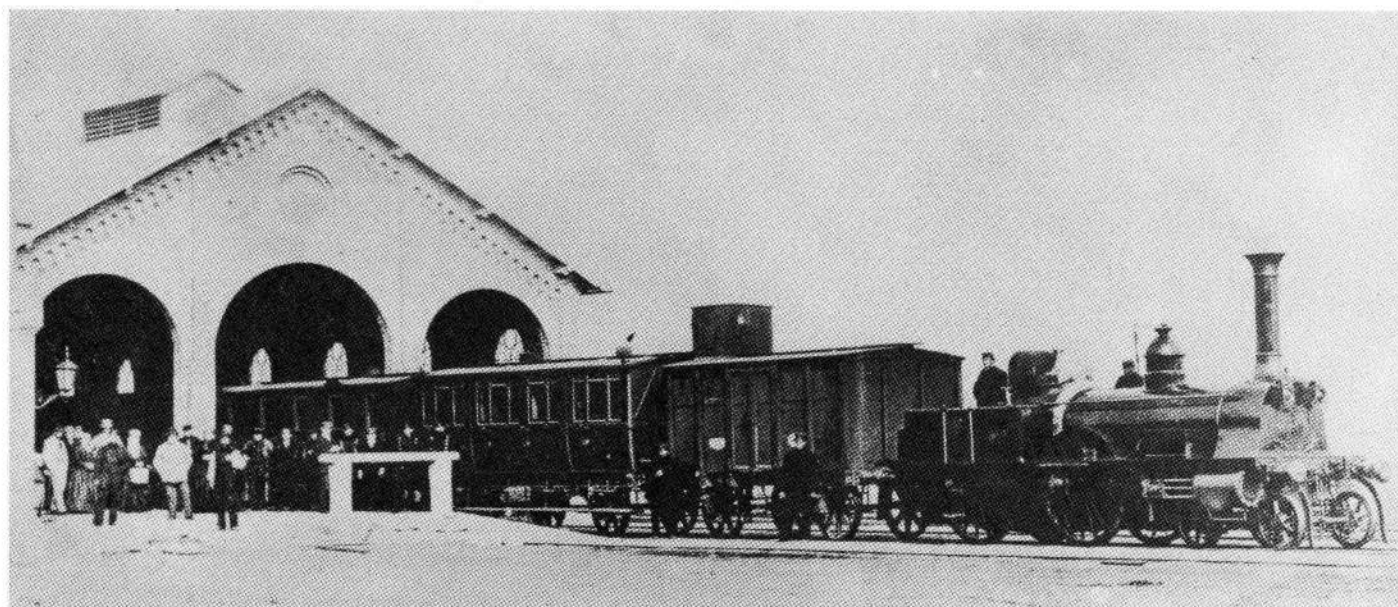


Fig. 1. Fra "Danmarks Jernbaner i 125 år" (gengivet med tilladelse fra H. Stokholm)



Fig. 2
Fig. 3



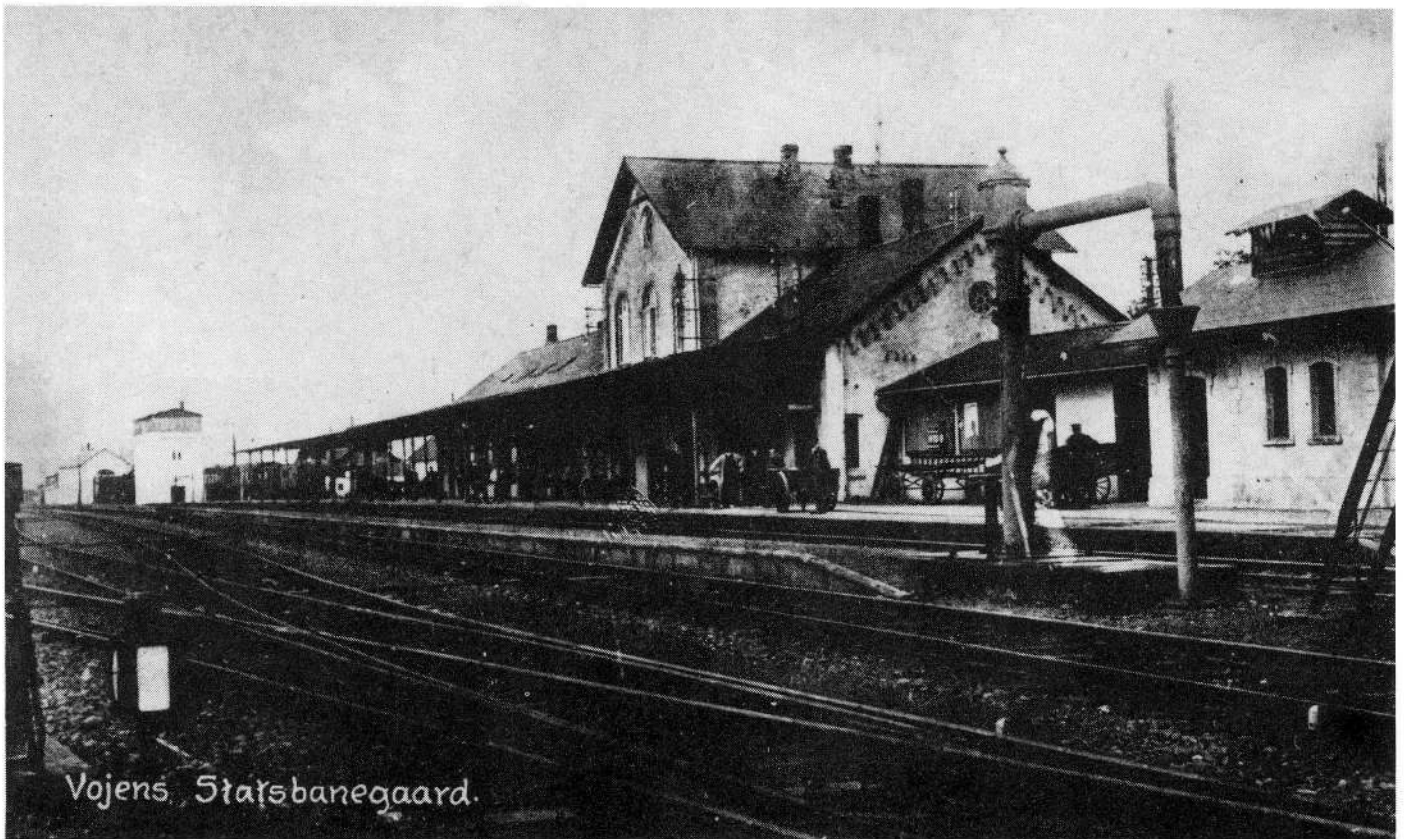


Fig. 5

Kunne det være Vojens?

Men hvorfor Haderslev og ikke Vojens, hvor banegårdsbygningen var samtidig og - med et forholdsvis moderne udtryk - i samme formsprog? Fordi flere omstændigheder taler mod Vojens. For det første var der, som det fremgår af fig. 5 (et lokalt udgivet postkort antagelig fra 1920'erne, eventuelt begyndelsen af 1930'erne) såvel som andre eksisterende billeder af den for længst nedrevne banegårdsbygning i Vojens kun almindelige hjørnefremspring på denne. For det andet er orienteringen her således, at der på fig. 1 skulle være solskin fra nord, hvis billedet virkelig var fra Vojens. Men Nordslesvig ligger ikke på den sydlige halvkugle. Er billedet derimod fra Haderslev, er der ingen af den slags problemer. For da kommer solen ind fra øst eller sydøst, om det er morgen eller formiddag.

Endelig kunne den forskellige form på vinduerne i midteropbygningen på de to banegårdsbygninger måske være værd at drage frem. I Vojens havde disse første sals vinduer rundbuede overdækninger i lighed med vinduerne i begge bygningers stueetage. Men i Haderslev var de vinduer, som vendte ud mod taget på den formodede perronhal, fladbuede. Det kunne tydes enten sådan, at disse vinduer alligevel ikke skulle ses, eller på den måde, at midteropbygningen måske ikke blev færdiggjort i denne form ved husets opførelse. Den første tyding virker sandsynligst, skønt man også i dette tilfælde må regne med muligheden af nogen senere ombygning; brystningsmuren under de tre vinduer kan meget vel have været højere til at begynde med af hensyn til det tilstødende tag på perronhallen og de deraf følgende ulemper med vand og sne, for udsigten var alligevel spoleret.

Har nogen et bedre forslag?

I det foregående er det måske nok godtgjort, at billedet fig. 1 ikke er fra Tønning. Men er der nu også ført afgørende bevis for, at Haderslev er stedet? Forfatteren må desværre mene nej. Det meget, der er anført (plus nogle af pladshensyn udeladte, mindre væsentlige iagttagelser), kan trods alt kun betragtes som indicier, og formodningen om Haderslev er således kun sandsynliggjort. Til afslutning spørges læserne derfor ganske firkantet: er alle andre muligheder virkelig udelukket, eller kan nogen fremsætte - og begrunde - et andet og bedre forslag til stedfastelse?

(Forslag bedes sendt til redaktionens adresse, se forrest i bladet. Tak, red.)

De Gode Gamle Dage

Overskriften for denne rubrik lyder meget besnærende, men passer overskriften i virkeligheden. Var de gode gamle dage virkelig så gode? I de følgende breveksempler "ser" vi ind i forholdene, som de var ved jernbanen for meget længe siden, så kan enhver selv vurdere, om der er dækning for udtrykket.

Opvarmning af togene er en gammel foreteelse ved jernbanerne, men metoderne er unægtelig noget anderledes i dag end de var for over 100 år siden.

Fredericia, den 11/11 1875

Baneingeniøren,
I. Sektion,
Fredericia.

Brugen af Fodvarmerovnene skal tage sin Begyndelse med Morgentogene i Morgen. Stationerne Vamdrup, Lunderskov, Fredericia og Striib mangler endnu de til Fodvarmere fornødne Steen, som Herr Baneingeniøren bedes foranledige leveret forinden.

Ærbødigst

Fredericia, den 14/11 1879

Striib Station

Fra inat skulle Nattogene opvarmes, der bør ligeledes lægges lidt i Morgen- og Aftentogene.

Var opvarmningen af togene dengang primitiv kan det samme siges om stationernes belysning, således som det ses af dette brev:

Fredericia, Novb. 1878

Til Gasværksudvalget,
Fredericia.

Gasbelysningen har i Nat været saa slet, at flere Blus baade udenfor og indenfor Stationsbygningen gik ud og der maatte benyttes Vognlygter ved Iltogenes Expedition, hvilket ikke undlades at meddele det ærede Gasværksudvalg.

For mere end 100 år siden var rangerarbejdet på stationerne af et sådant omfang, at heste kunne benyttes i det daglige, men der skulle spares, således som det ses af dette brev:

Fredericia, den 6/4 1876

Fredericia Station.

Det bedes oplyst om Stationen behøver 2de Heste og 2d Kudsk om Dagen som om Natten, og hvis saa bedes det motiveret saaledes, at man deraf kan see, hvorvidt saa stort Hestehold - og uafbrudt Døgnnet rundt er nødvendigt eller ikke, eller muligens lod sig erstatte ved Maskinkraft i hvilket sidste Tilfælde Tidspunkterne for dennes Tilstedeværelse maatte præciseres. Bedes tilbage.

I de gode gamle dage rejste alle med toget. I det følgende nogle eksempler på, hvor forskelligt det kunne foregå:

Fredericia, den 3/7 1879

Hr. Pastor Dahl,
hersteds.

Der vil kunne tilstaaes den omtalte Skole Befordring i lukkede med Bænke forsynede Vogne fra Fredericia til Taulov frem og tilbage for en Betaling af 7 Kr. 50 Øre pr. Vogn, hver Vogn kan rumme 34 Voxne eller 68 Børn altsaa næppe 12 Øre for hvert Barn, Tour og Retour.

Yderligere Moderation vil næppe kunne ventes selv om Andragende desangaaende blev fremsendt til Directeuren for Statsbanerne.

Følgende brev omtaler en rejse på et noget højere niveau - og må det formodes - til en noget højere betaling:

Fredericia, den 23/8 1879

Nyborg Station.

Hertuginde Wilhelmine kommer inat for at afgaa med Tog til Slesvig. Stationen ville indrette en ekstra Breslau A-Vogn nærmest Posten til udelukkende Afbenyttelse for Hertuginde med Følge. Vognen føres over Lillebelt og gaar igennem til Slesvig. Toggpersonalet bedes underrettet.

Det kunne imidlertid blive finere endnu, således som det fremgår af følgende breve:

Fredericia, den 22/11 1879

Nyborg Station.

Hermed følger Nøglen til Salonvognen, der vil være at udlevere til Conducteur Rømhild, der ankommer til Nyborg Tog 2 den 24de for at ledsage Salonvognen og sørge for sammes indvendige Rengøring, Opvarmning ect. Stationen maa sørge for at Vognen udvendig rengjøres og pudses.

De i Directeurens Skrivelse omhandlede Billetter (altsaa mindst 12 Stk.) ville være at udlevere til Greve Moltke Hvidtfeldt.

Vedlagt nogle Oplysninger om Salonvognen, der vil være at remittere efter Afbenyttelsen.

Den nævnte "conducteur" fik sine instrukser med følgende brev:

Fredericia, den 22/11 1879

Conducteur Rømhild.

De vil have at afgaa med Tog 2 den 24de til Nyborg for at ledsage de i Salonvognen reisende Passagerer med Togene 5 og 18 Nyborg-Vamdrup.

De vil have at sørge for, at Vognen ... rengjort og pudset saavel indvendig som udvendig, at Haandvask "Karaffen" fyldes med frisk Vand, at Vognen behørigt opvarmes og

er forsynet med fornødent Brændsel, at Lamperne ere i Orden ... samt paa enhver Maade være det Vognen benyttede Selskab behjælpelig paa Reisen.

Vamdrup station - den daværende grænsestation - blev også underrettet, således som det fremgår af følgende brev:

Fredericia, den 22/11 1879

Vamdrup Station.

Mandag den 24. dennes Tog 18 vil Salonvognen No:3 indgaa til Vamdrup for strax at gaa videre til Hamborg. Vognen bliver herfra indrangeret foran de ... Personvogne.

Vognens Leier, Grev Moltke Hvidtfeldt, skal i Nyborg løse 12 første Klasses Billetter Nyborg-Hamborg.

Nøglen til Vognen vil blive Stationen overleveret af den ledsagende Conducateur for igennem Stationen at overleveres det tyske Personale.

Naar Vognen retournerer sydfra dirigeres den til Aarhus.

Andre former for "særlige transporter" forekom også. Følgende tilhører en for længst svunden tid:

Fredericia, den 24/3 1881

Til Nyborg Station.

Captain C.H. Arendrup afreiser den 25de ds. fra Kjøbenhavn til Vestindien. Stationen anmodes om at hans og Reiseselskabets Reisesogds beforders samtidig med ham selv og vilde til dette Reisesogds' Befordring indsætte en særlig Vogn i Toget.

Det skal måske lige tilføjes, at Storebæltsoverfarten dengang kun disponerede over dampskibe, hvorfor alt rejsegods måtte omlades såvel i Korsør som i Nyborg.

Tidligere er hesten omtalt som nyttedyr for statsbanerne. Et andet dyr gjorde imidlertid også gavn ved jernbanerne, således som dette brev fortæller:

Fredericia, den 9/11 1880

Til Vamdrup Station.

I Foderpenge til Katten betales 3 Kr. pr. Maaned. Regning indsendes kvartalsvis.

Lokomotivernes forsyning med vand hører man almindeligvis ikke så meget om. Følgende brev giver dog et indblik i, at der kunne være visse praktiske problemer forbundet hermed:

Fredericia, den 7/6 1881

Overdriftsinspektoratet,
Aarhus.

Ved hoslagt at fremsende en Opgjørelse af hvilke Tog, der har taget Vand ved Aarup Station i Tidsrummet fra 1 til 17de Mai d.A. samt hvor mange Fod, skulle jeg tillade mig at bemærke:

Jeg skjønner ikke, at der er noget til Hinder for, at Porteurerne besørge Pumpningen under almindelige Forhold, dog kun i Sommermaanederne. Fra September og indtil Mai vil Vandforbruget utvivltsomt blive saa stort, at det vil kunne beskjæftige en Mand den halve Deel af Dagen og dertil kommer, at Vogntrafikken tiltager betydeligt om Efteraaret.-
Henstiller at Maskinafdelingen overtager Vandforsyningen fra 1. Sept. til 1. Mai eller at det i denne Periode tillades Stationen at antage fornøden Extrahjælp.

Vandforsyningen kunne imidlertid også foregaa på anden og lettere måde, således som det ses her:

Fredericia, den 18/1 1888

Ribe Station.

Banechefen har under 17.ds. tilskrevet Trafikchefen saaledes:

"Herved undlader jeg ikke at meddele Hr. Trafikchefen, at der er afsluttet Overenskomst med Ribe Byraad om Stationens Forsyning med Vand fra Kommunens Vandværk, og at denne Overenskomst ifølge Mængden af det til Næringsbrug forbrugte Vand bestemmes ved Vandmaalere, træder i Kraft fra den 1.n.M. at regne."

Hvilket herved meddeles Stationen.

Ovenfor er givet eksempler på ekstrabefordringer af forskellig art. Der fandtes imidlertid andre varianter af dette emne, som f.eks.:

Fredericia, den 23/10 1886

Hr. Overbanemester Townsend,
Odense.

De anmodes om Tirsdagen den 26de Kl. 7 Fm. paa Nyborg Station at stille en Draisine med 2 Mand til Disposition til at befare Strækningen Nyborg-Slipshavn-Knudshoved.

Ikke længe efter modtager Nyborg station dette brev:

Fredericia, den 3/11 1886

Nyborg Station.

Fredagen den 5. dennes Kl. 9.30 Fm. afgaar et Prøvetog fra Nyborg til Knudshoved ... strax tilbage.
Toget formeres med 1 M og 1 Mand medgives. Knudshoved Station bedes underrettet.

I mange år var udsætning og indsætning af isbåde på Knudshoved en tilbagevendende begivenhed, hvorom vi i følgende brev erfarer:

Fredericia, den 18/3 1887

Nyborg Station.

Til Befordring af 20 Mand, der skulle foretage den årlige Indsætning af Isbaade m.m. løber Søndag den 20. ds. Kl. 7.30 Fm. et Extratog Nyborg-Knudshoved. Retour samme Dags Eftermiddag.
Til Dannelse af Toget vil 1 M Vogn formentlig være tilstrækkelig.

Ib V. Andersen

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

TRIANGELVOGNE mod. VII (afsluttet)

Vi har tidligere nævnt, at de 17 Triangelvogne af model VII bred var lidt af en rodebunke i henseende til såvel udseende som indretning. De kunne deles i 3 udseendegrupper, nemlig vogne med

- 1) lutter smalle vinduer (uden trækrunder),
- 2) brede, faste vinduer med trækrunder over,
- 3) brede vinduer med spejlglasrunder.

I de seneste artikler har vi behandlet gruppe 3), først GDS-typen med de 3 store vinduer i den brede del, og nu mangler vi blot at omtale de to resterende gruppe 3)-vogne, der havde en herfra afvigende vinduesinddeling og dertil svarende indre indretning: SKRJ M 2 og VVGJ M 1.

SKRJ M 2. Vognens indre var indrettet meget lig f.eks. LB M 1-2, der blot havde 2 smalle vinduer der, hvor SKRJ M 2 havde ét, bredt vindue - og så havde SKRJ's vogn toilet, anbragt på samme måde som i KRB M 1 og TFJ M 1-2, d.v.s. forrest til venstre i den brede del af vognen og fyldende næsten kun som et 2-mandssæde. Derfor havde SKRJ M 2 forrest i venstre side 2 smalle vinduer, men i højre side kun ét, bredt vindue svarende hertil. SKRJ's enkelte passagerfag, såvel som endeperronerne, havde på nær nogle få cm samme længde som i LB-typen. Man var altså gået tilbage til det noget mere knebne siddeplads-modul på omkring 1500 mm for at få plads til et halvt fag faste bænke mere end i GDS-typen, hvor man kunne brede sig på 1625 mm, men til gengæld måtte tage til takke med et større antal pladser på ubekvemme klapsæder.

SKRJ M 2's siddemodul var således en god håndbredde (10-15 cm) mindre end i banens almindelige personvogne, og Triangelvognen havde - ligesom banens Kielervogn M 1 - kun træsæder uden formildnende overtræk, så man svævede ikke just på lyserøde skyer, når man begav sig på rejse med SKRJ. Skønt rejsen kun kunne blive på 35 km, hvis man kørte hele banen igennem, tog turen

dog ca. 5 kvarter - med indtil 14 stop undervejs - også efter motoriseringen.

Ud over de faste sæder, der rummede 33 siddepladser, regnede man i M 2 med 6 klapsædepladser og 12 ståpladser, d.v.s. ialt 51 nominerede passagerpladser, men der kunne garanteret stoppes yderligere mindst en halv snes stående ind i bagagerummet, hvis det skulle være. Så var der til gengæld ikke plads til mange pakkenelliker, endsige cykler, barnevogne, mælkespande eller lignende på forperronen, der ellers tydeligt var beregnet til rejsegods, idet den havde brede, dobbelte fløjdøre, der tillod indladning af selv ret voluminøst gods, der dog ikke måtte spærre hverken kupe- eller toiletøren.

Motoren var den sædvanlige 100 hk Continental 14H og der var 3 gear + reversgear. Bagtøjet var gearret lidt højere end i de ældre vogne, idet udvekslingsforholdet var $6/32 = 1:5,3$ mod $1:5,8$ for de ældste af mod. VII, mens SNNB's dog var gearret $1:5,0$ bagtil, altså højere end alle de øvrige vogne af mod. VII.

SKRJ M 2 opvarmedes i begyndelsen med udstødningsgasen, men det ændredes i 1934 til vandopvarmning med koksfyret - i øvrigt samtidig med, at man ændrede de oprindelige skivebremser til traditionelle klodsbremser, der var lettere at vedligeholde, og som ikke kunne ise til og svigte, jf. de problemer, DSB havde med de røde S-togs skivebremser i begyndelsen, indtil de blev finjusteret.

Vognen ventileredes med Grove-ventiler i taget - og ikke mindst ved at åbne vinduerne! De store ruder var til at skyde ned, mens de smalle var faste - på nær toiletvinduet.

Og så var der lige en SKRJ-specialitet: Af hensyn til kørslen på gaden i Silkeborg, hvor banens endestation var et blindspor på statsbanestationens forplads, havde M 2, såvel som de følgende Triangelvogne, en fodbetjent advarselsklokke, ganske som vi kendte det fra sporvognene (vognstyret Fodklang husker vist mange fra "At Tænke Sig" i Politiken), ligesom banens damplokomotiver lige til det sidste havde en

dampklokke siddende parat på kedelryggen.

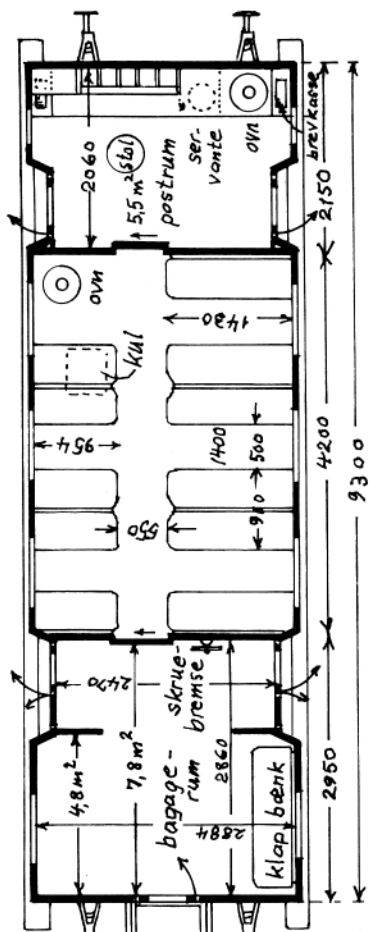
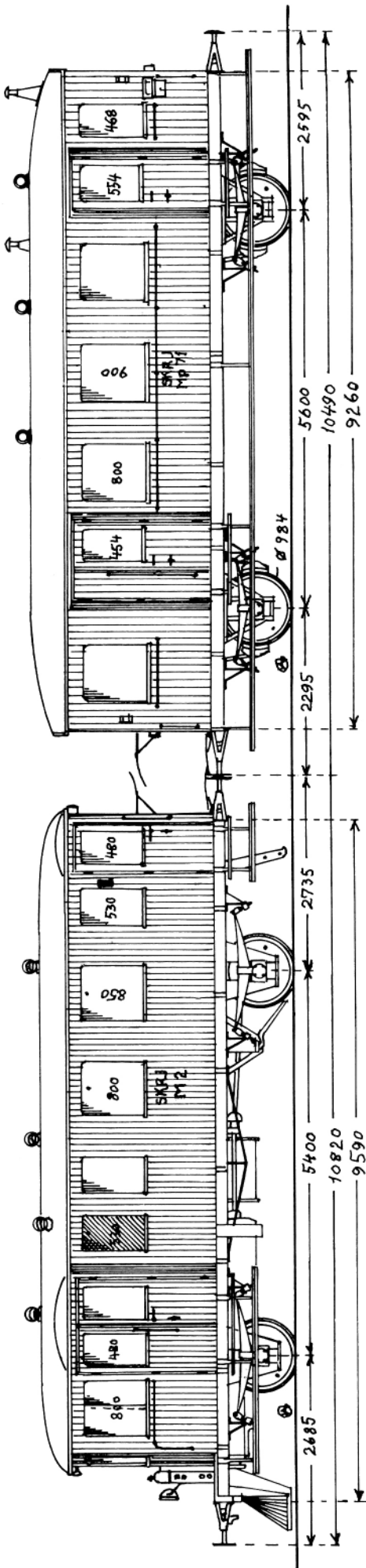
Det ser ud til, at De Forenede Automobilfabrikker var meget glade for denne vogntype. De udsendte nemlig en særlig detaljeret tegning af en sådan vogn til alle potentielle købere - en tegning, der mod fabrikens sædvane også viste front- og gavlbilleder, længde- og tværsnit samt tegning af bundrammen set ovenfra. Tegningen viser nu ikke netop SKRJ's udgave, men derimod "luxus-udgaven" med polstrede fjedersæder, koksfyret varmtvandsanlæg og samtlige vinduer til at åbne. Den viser også det ejendommelige fænomen, at trykluftbremse-slangerne var anbragt i højt-siddende position, der normalt anvendes til vacuumslanger, og slangerne synes at have haft en type koblingsbeslag, der ikke passede til det normale materielle trykluftslanger. Denne slangeanbringelse anvendtes iøvrigt også ved SKRJ i begyndelsen af banens "Triangel-alder".

Den kun 10 km lange bane Rødkjærbro-Kjellerup åbnede 1912, men forlængedes 1924 med 25 km, nemlig strækningen Kjellerup-Silkeborg. Til RKB var der ved åbningen anskaffet 3 ikke helt små $1 B^+$ -damplokomotiver, men til åbningen af forlængelsen anskaffedes et fjerde, større lokomotiv type $1 C^+$.

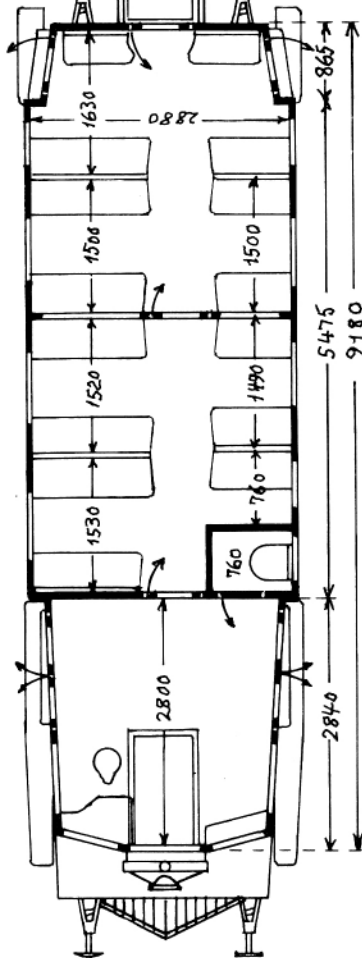
Efter forlængelsen steg antallet af rejser noget, efter at det var faldet en del i årene før, og det nåede nu op på samme størrelse som i de bedste år for RKB: 1918/19. Det kørte antal person-km var dog straks fordoblet, men resultatet var ikke særlig strålende i betragtning af, at banens længde var vokset til mere end det tre-dobbelte.

Godstrafikken forblev næsten uændret efter banens forlængelse, d.v.s. man transporterede nogenlunde den samme mængde gods, målt i tons, men man kørte nu 3 gange så mange km pr. t gods, så det var en rigtig dårlig forretning. Det kan næppe undre, at overskuddet straks skrumpede ind til næsten ingenting for året efter at forvandles til et underskud, hvilket skulle blive det normale i resten af banens levetid.

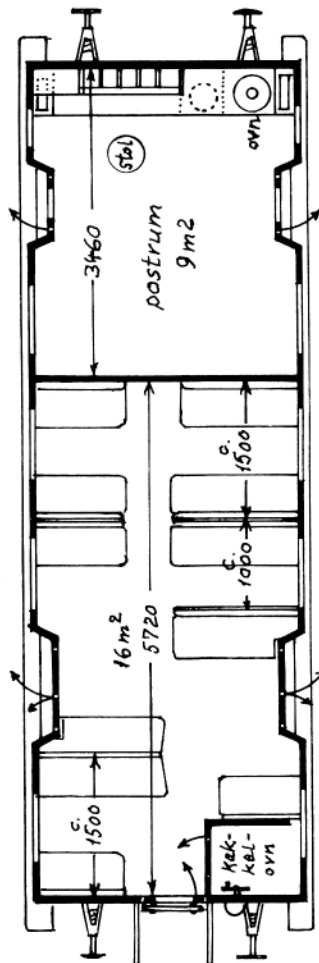
Man søgte derfor straks at billiggøre driften ved at anskaffe en motorvogn - endda den hidtil største, der var set



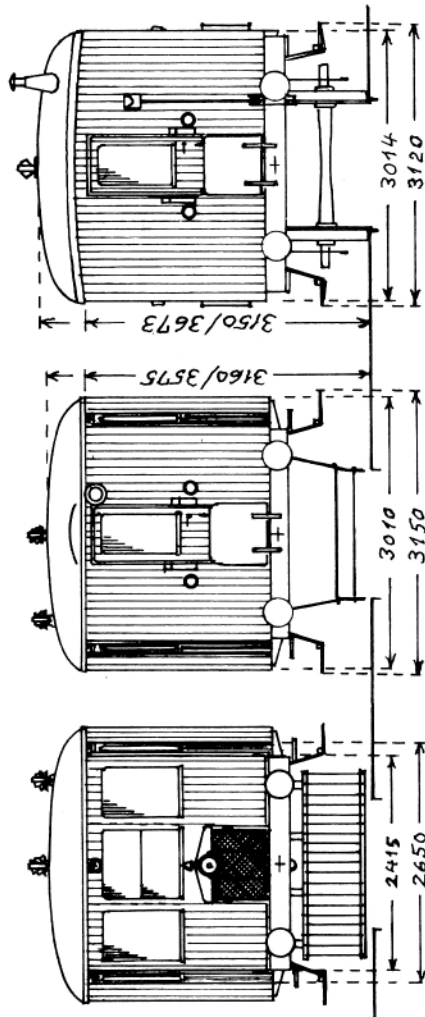
SKRJ MP 71, Scandia 1927



SKRJ M 2, Triangel 1927



SKRJ MP 71 c. 1965



her i landet: En stor Scandia-Kielervogn, en bogievogn på 30 t og med 58 siddepladser + 6 klapsæder + 5,5 m² postrum + 2,2m² godsrum - altså et helt lille blandet tog, en vogn, der "kunne det hele".

Antallet af rejser, såvel som af person-km steg herefter straks til det dobbelte, men sank i løbet af et par år igen til et niveau, ikke meget over tallene fra før motordriftens indførelse, og det på trods af, at man 1927 anskaffede endnu en motorvogn, nemlig den ovenfor omtalte Triangelvogn M 2, og yderligere anskaffede endnu 2 Triangelvogne i 1929 hhv. 1932. Hertil kom dog, at man, samtidig med anskaffelsen af M 3, solgte M 1 til Løkkenbanen, da den havde vist sig at være for stor til SKRJ. Passagertallene stabiliserede sig dog efter anskaffelsen af den sidste motorvogn, og formentlig havde motoriseringen dels hæmmet afvandringen af passagerer og dels hindret underskuddet i at blive endnu større.

Man regnede tilsyneladende

ikke med, at Kielervognen normalt skulle medgives påhængsvogn, da den ikke var udstyret med luftbremse eller varmeledning, og ingen af vognene udstyredes med egenvarme. Man må dog have haft en vis, lejlighedsvis anvendelse af bivogne i tankerne ved leveringen, da M 1 var født med el-kabler og koblinger til vognbelysning, så M 1 kunne medtage skruebremset bivogn om sommeren!

Det har altid været noget af en halv løsning kun at anskaffe én motorvogn, da man så ikke havde anden reserve for den end et damplokomotiv, der så skal stå opfyret, hvis det skal kunne indsættes straks i tilfælde af nedbrud. Dette blev der rådet bod på i 1927 med anskaffelsen af M 2.

Til M 2 anskaffedes samtidig fra Scandia en let bivogn, Mp 71, stort set magen til de to bivogne HP D 62 og 63, der anskaffedes af Hjørring Privatbaner i 1928 og 1927, og hvoraf den førstnævnte er bevaret ved MHVJ under sin oprindelige betegnelse VØ D 16.

de gik det nogenlunde, selv om Mp 71 var af en type, Scandia havde udviklet til brug for Hjørring Privatbaners Kielervogne, hvorfor de f.eks. havde vindueshøjde og tagform, svarende hertil - men Kielervogne var jo også ægte børn af Scandia hvad angår detaljer i den ydre udformning. Men SKRJ M 2 havde omtrent samme størrelse vinduer, dog knap så høje, og forskellen i tagenderens udformning sås ikke ret meget, når vognene var sammenkoblede. Mp 71 passede i virkeligheden bedst i design til Kielervognen M 1, men den er næppe nogensinde blevet brugt hertil. Man får let det indtryk, at de to vognfabrikker netop har lagt vægt på at bevare hver sit særpræg, så de ligefrem har modsat sig, at M og Mp skulle komme til at ligne hinanden alt for meget, så kun det almægtige DSB kunne gennemtrumfe den perfekte tilpasning: MA-FA og ME/MF-FD.

Med de to motorvogne M 1 og M 2 kunne SKRJ nu køre to "stammer" med motorvogne på én gang - vel at mærke, når begge M-vogne var driftsklare, og det kneb lidt i begyndelsen, særlig med Kielervognen, og man kørte stadig lige så mange damp-km som inden banens forlængelse. Motorvognene havde derimod taget den store top af damp-kilometrene, som man fik lige da hele strækningen var taget i brug, og de kørte km steg til det dobbelte - alle kørt med damp!

SAMMENSTILLING MELLE M SKRJ M 1 og SKRJ M 2 + MP 71

SKRJ	siddepladser fast klap ialt	post m ²	rsg. m ²	tjv. t	brutto t	effekt HK	HK tjv.	HK brutto
M 1	58 + 6 = 64	5,5	2,2	30,0	34,1	150	5,0	4,4
M 2	33 + 6 = 39	-	ca. 3	12,0	14,5	100	8,3	6,8
MP 71	28 + 3 = 31	5,5	ca. 6	7,5	9,5	-	-	-
M 2 + MP 71	61 + 9 = 70	5,5	ca. 9	19,5	24,0	100	5,1	4,1

Mp 71 var en lille, let vogn som M 2 magelig kunne trække, og det lille tog M 2 + Mp 71 havde næsten lige så mange hestekræfter pr. ton togvægt til rådighed som den store, tunge Kielervogn havde, når den kørte solo med sine 150 hk. Og så kunne Triangeltoget endda medføre lidt flere passagerer og en hel del mere rejsegods end M 1 - med kun 2/3 så stor motor-kraft. NB: vægten af evt. post og rejsegods er IKKE medregnet i den anførte bruttovægt.

Post-kapaciteten var den samme, men i ikke-postførende tog kunne man i tilfælde af ringe passager-tilstrømning lade bivognen blive hjemme og klare sig med M 2 solokørende, og så var besparelsen i forhold til M 1 yderligere iøjnefaldende.

Triangelvognens kørsel var mindre behagelig end M 1's, men i bivognen kunne man i det mindste slippe for motorlar-men. Derimod var pladsforhol-

dene ekstra knebne her med siddemodul 1400 mm eller næsten lige så snævert som i DSB's værste "rystevogne" (CF, senere CX), der havde modulet 1368 mm

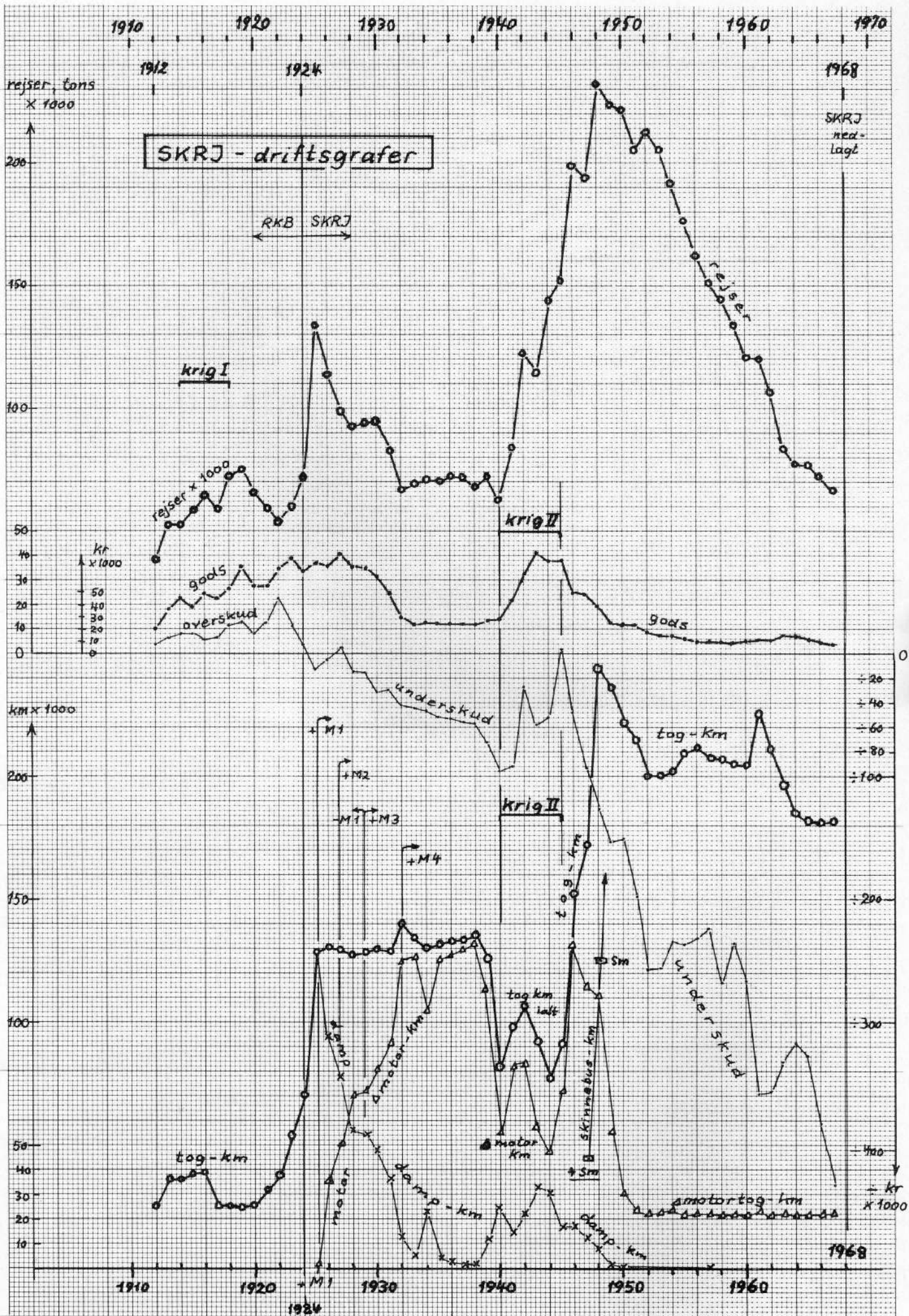
Mp-vognen havde kun overgangsbro og gavldør i den ene ende, men den havde løbebrætter langs siderne, så togtjensten kunne passere forbi det aflåsedede postkontor og komme til og fra motorvognen, uanset i hvilken ende, den var placeret. Det var et klart tilbageskridt i forhold til banens oprindelige person-, post- og rejsegodsvogne, der alle var gennemgangsvogne og med svalegang forbi det fredhelige postrum, men det var prisen for at gøre bivognen så lille og let - og dog så forholdsvis rummelig.

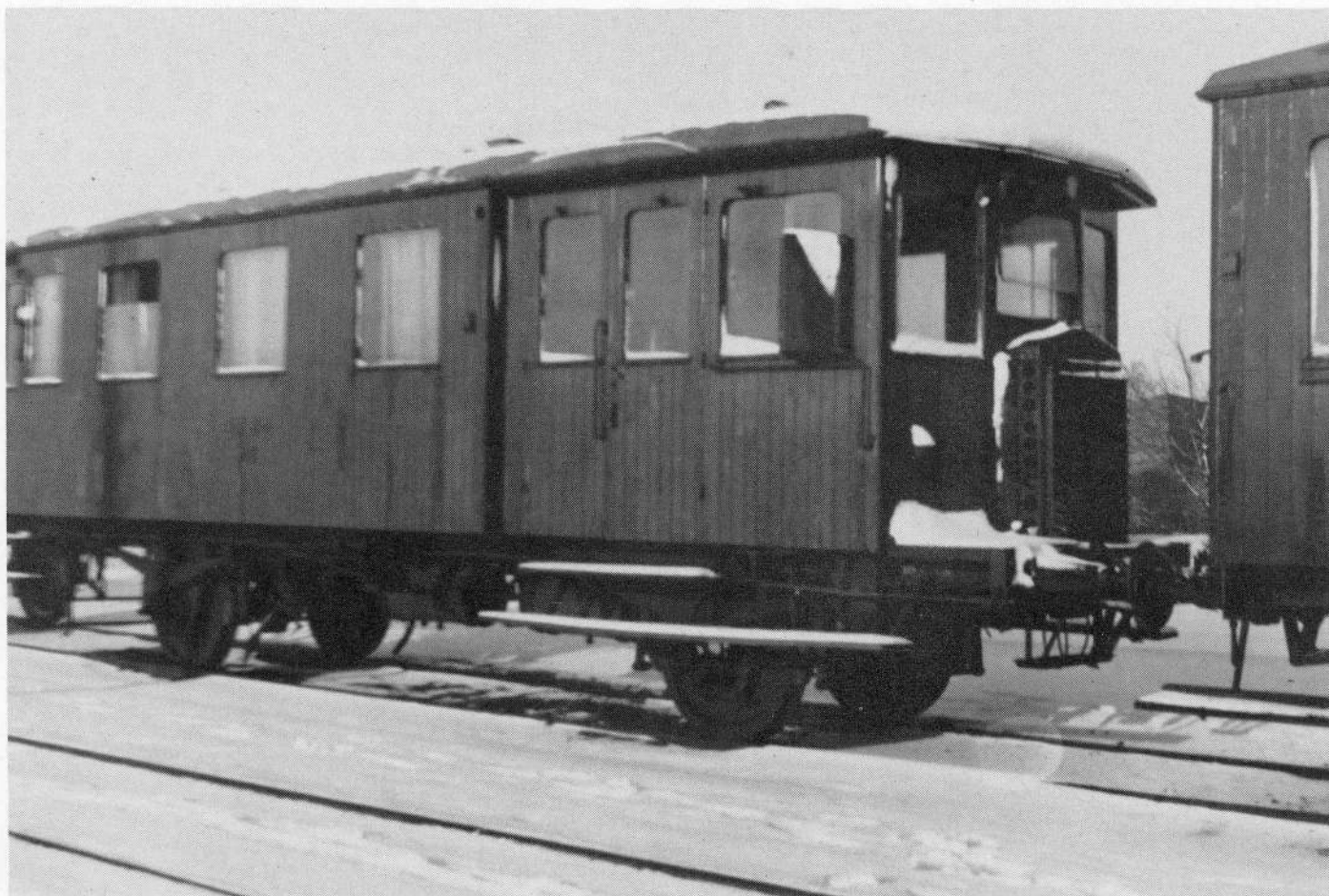
Vi har tidligere set, at de bivogne, Scandia leverede til nogle af de ældste Triangelvogne, slet ikke passede i stilen til motorvognene (SVJ, RGGJ, OHJ m.fl.), men i SKRJ's tilfæl-

Motorvognenes børnesygdomme blev efterhånden overstået, og der huggedes ind på dampkørslen, ikke mindst efter at man i 1929/30 havde fået Kielervognen byttet med endnu en Triangelvogn M 3, hvilket var en gevinst for motortogenes driftssikkerhed - og økonomi, både fordi M 3 havde en mere passende størrelse end M 1, og fordi de to M-vogne nu i vidt omfang kunne benytte fælles reservedele.

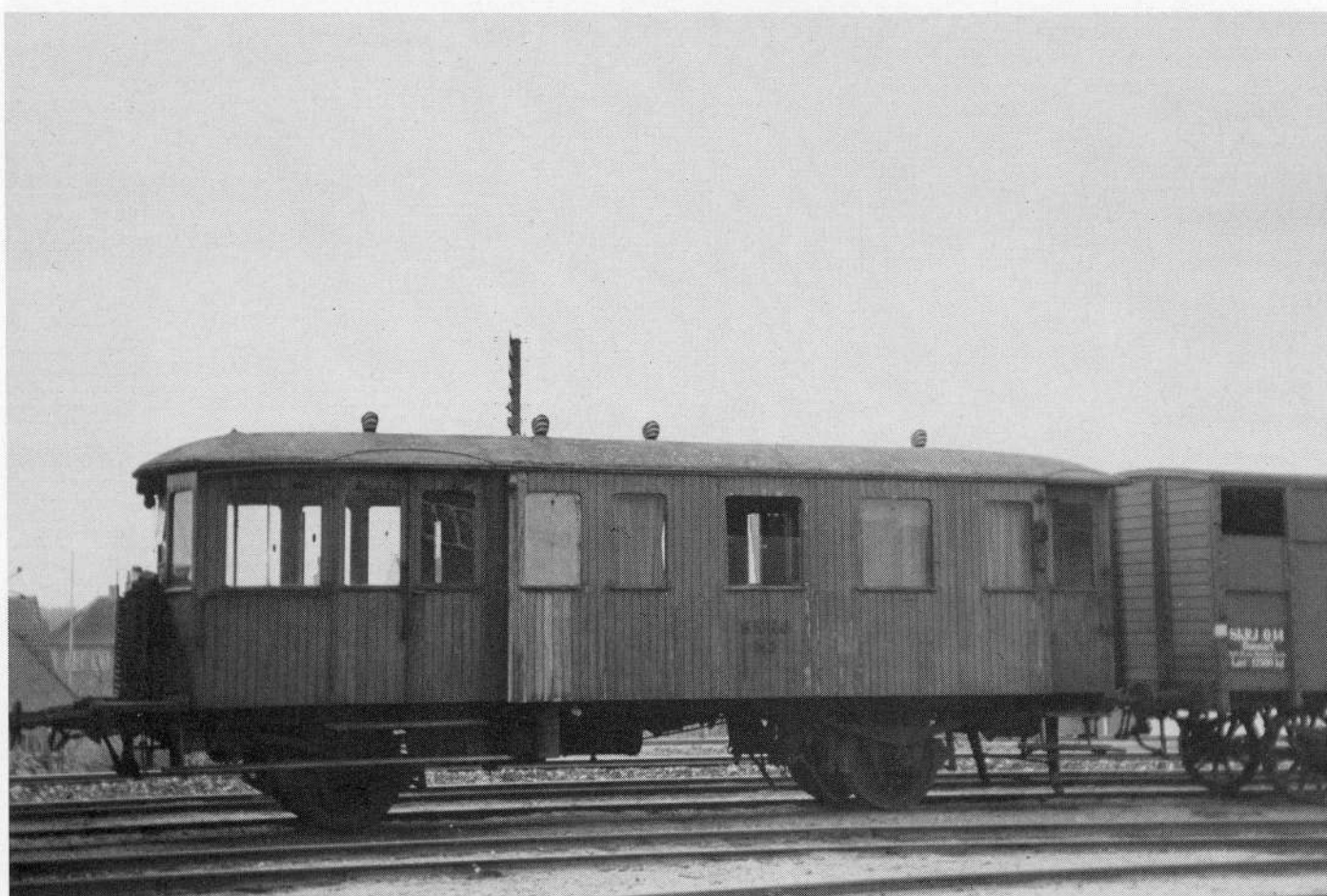
DfA købte Kielervognen, reoverede den og forsynede den med trykluftudstyr, hvorefter den gik videre til Løkkenbanen som HLA M 3, senere HP M 20. Her gjorde den tjeneste i endnu 40 år, de sidste 25 år med dieselmotor, så helt ringe har det store skrummel altså ikke været.

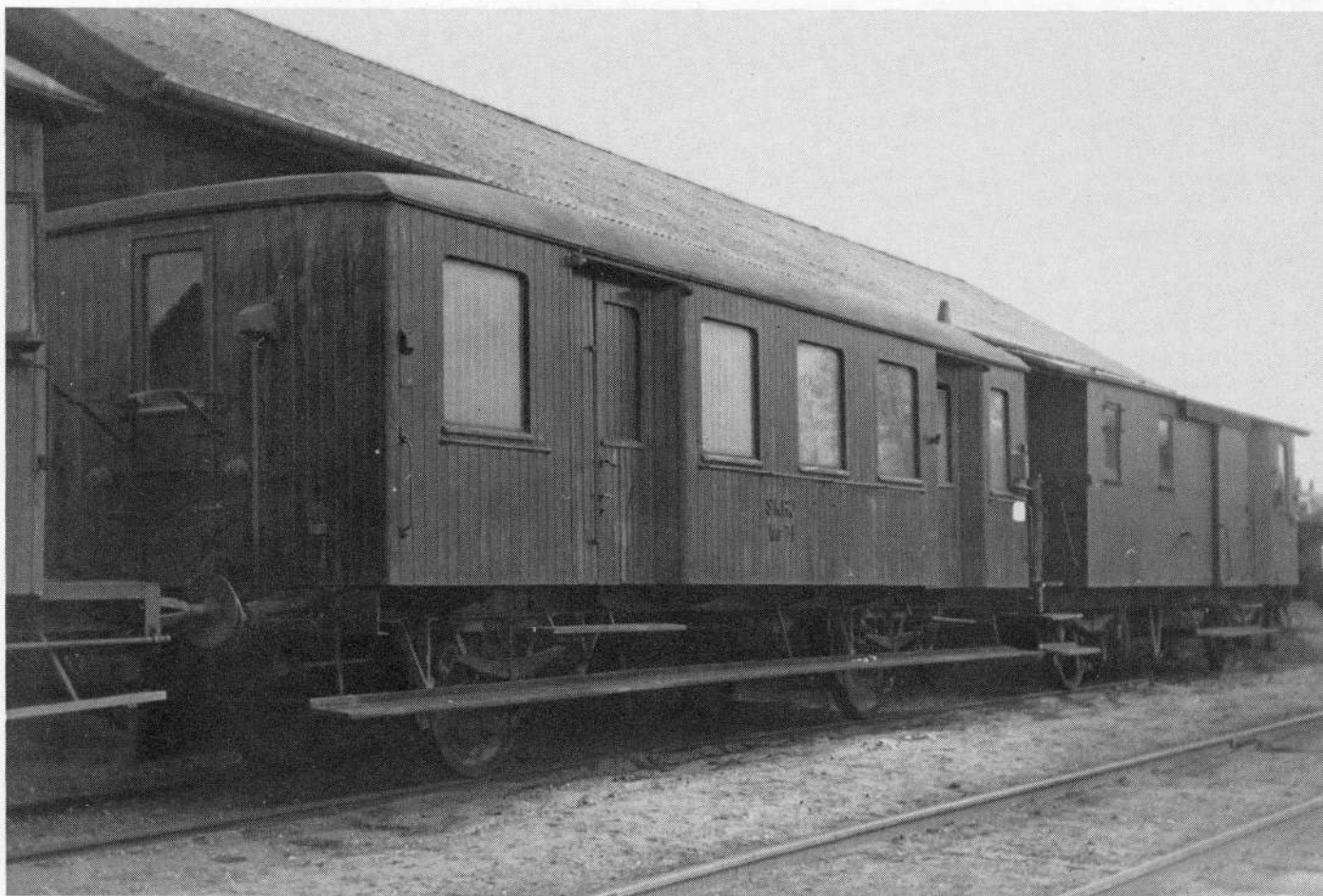
1932 anskaffede SKRJ endelig sin sidste Triangelvogn M 4 (ikke voldsomt forskellig fra M 2 og 3), hvorefter dampkilometrene skrumpede ind til en ubetydelighed, indtil 2. verdenskrig for en tid gav dampdriften en vis renaissance.



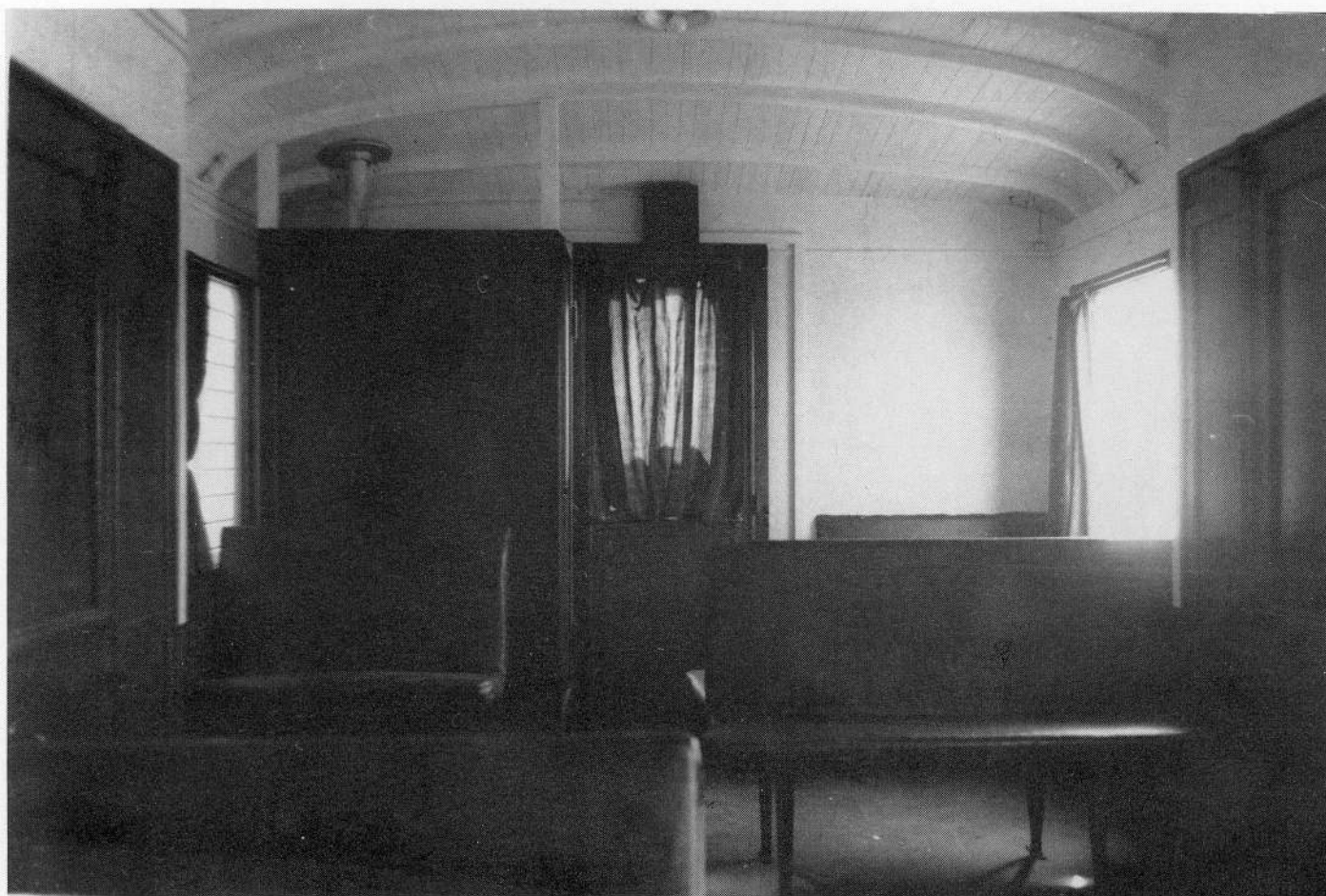


Herover: SKRJ M 2 (foto: Svend Jørgensen)
Herunder: SKRJ M 2 (foto: Just Andersen)





Herover: SKRJ MP 71 (foto: Just Andersen)
Herunder: SKRJ MP 71, interiør ex. rsg.rum (foto NK, 1965)



M 3 og M 4 var født med den lidt større motor Continental 16H på 120 hk, men forskellen bestod hovedsagelig i, at de nye motorer havde en lidt større boring, og det var oven i købet muligt at udstyre den gamle motor med en ny cylinderblok, så også den kom op på samme slagvolumen og kunne yde de 120 hk, da de øvrige motordele var konstrueret så rigelig solidt, at de kunne holde til forøgelsen. Denne ændring blev så foretaget i 1935, og samtidig fik vognen en højere køler, der gik lidt op foran den midterste frontrude og gav vognen et lidt "storsnudet" udseende, og hvorved det opnåedes, at den bedre kunne tåle at køre baglæns med arbejdende motor - altså i tog med motorvogn i hver ende, hvilket overflødiggjorde omløb ved endestationerne. Med den nye motor kunne M 2 også på helt lige fod køre i tur med M 3 og M 4 og således være afløser for disse ved nedbrud.

Da krigen kom, fik M 3 og M 4 påmonteret gasgenerator, mens der ikke blev givet bevilling til sådant udstyr til M 2, der derfor henstilledes som benzindrevet reserve og stort set var arbejdsløs under hele krigen.

I krigsårene indskrænkedes kørslen væsentligt i henseende til kørte km, men togene blev længere, og mellem 1/3 og 1/2 af dem fremførtes med damp. Både passagertallet og godsmængden voksede - dog ikke mere end i de bedste år omkring 1925/26. Takket være gasgeneratorerne fik dampkørslen alligevel ikke større omfang end i de gode, gamle RKB-dage, men SKRJ fik heller aldrig nogen fremtrædende specialtrafik som f.eks. mergeltransporter eller store transportere for tyskerne, og det lykkedes da også kun et enkelt år at blive det underskud kvit, som havde forfulgt banen lige siden forlængelsen, bortset fra et beskedent overskud i 1927/28. Det overskudgivende år var 1945/46, og overskuddet var på siger og skriver 558 kr.!

Efter krigen kom alle 3 motorvogne igen til at køre på benzin, men efter 2-3 travle år, 1946-48, blev de slået ud af de nyankomne skinnebusser, der hurtigt overtog så godt som hele persontrafikken.

Skinnebusserne betød både hurtigere og hyppigere tog: 6-7 daglige togpar mod før krigen 5 og under krigen kun 2 å 3, og køretiden ned fra ca. 70 til 55 min. for hele strækningen. Det gav en kraftig stigning i persontrafikken fra

1947/48 til midt i 1950'erne, faktisk en 3-dobling i forhold til årene lige før krigen. Godstrafikken var derimod faldende, så Triangelvognene i stigende grad kunne overtage den og damplokomotiverne stilles i reserve for specielt store tog (specielle udflugtstog), eller snerydning etc.

1953/54 og 54/55 fik M 3 og M 4 udskiftet de gamle benzinatorer med 150 hk Leyland dieselmotorer og fik transmissionen tilsvarende forstærket, så de blev bedre egnede til at fremføre små godstog. Herefter benyttedes M 2 ikke mere, den kørte sine sidste ca. 100 km i 1955/56 og gik til ophugning omkring 1960.

Jeg har ikke kunnet finde noget om benyttelse af banens "rigtige" personvogne som Triangel-bivogne, men billeder fra sidst i 1950'erne viser, at C 4-6 fik trykluftudstyr, mens vacuumbremserne var fjernet, og i hvert fald C 4 og 5 fik tillige rullelejer, så disse vogne HAR været benyttet som Triangel-bivogne, måske specielt i de travle år lige efter krigen, d.v.s. inden skinnebusserne overtog persontrafikken. C 4-6 henstod dog helt til de blev endeligt udrangeret og kørt til ophugning omkring 1960.

De ældste personvogne, C 1-3, har jeg aldrig set billeder af, og de var udrangeret allerede inden 1954. Under krigen var de en overgang udlejet til "anden privatbane" og de har næppe været indrettet som Triangel-bivogne. De var ganske vist lettere end C 4-6 (11,2 t mod 13,0 t), men de var som sidegangsvogne relativt mindre rummelige og vejede mere pr. passager, og endelig savnede de toilet, så de var nok bedst egnede til banens blandede damptog - og overflødige, da man anskaffede skinnebusserne efter krigen.

Derimod levede Mp 71 videre, efter at dens oprindelige trækdyr M 2 var afgået ved ophugningsdøden, helt til banens lukning.

Mp 71 synes at være ombygget i flere omgange. Skruebremsens betjeningshåndtag sad iflg. originaltegningen i indgangsperronen til person- og bagageafdelingen. På fotos fra 1958 ses skruebremsen nu at være anbragt på bagagerumgavlen, og der ses tremmer inden for bagagerumsvinduet OG inden for de 2 nærmeste vinduer i den tilstødende vognafdeling, altså den oprindelige passagerafdeling, tydende på, at vognen på det tidspunkt var ændret til ren post- og rejsegodsvogn, hvor postrummet var

udvidet med det nærmeste passagerfag til 9 m², mens resten udgjorde ét, stort rejsegodsrum på 16 m² - med tremmer for vinduerne og dørenes ruder blandede.

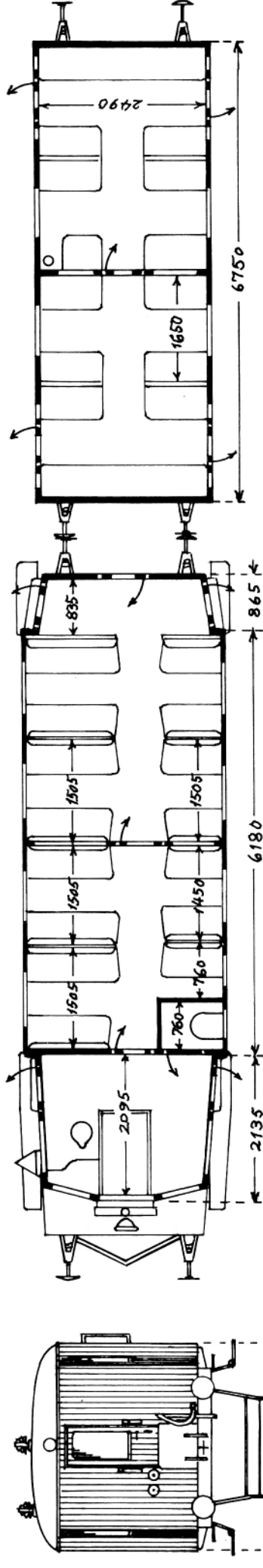
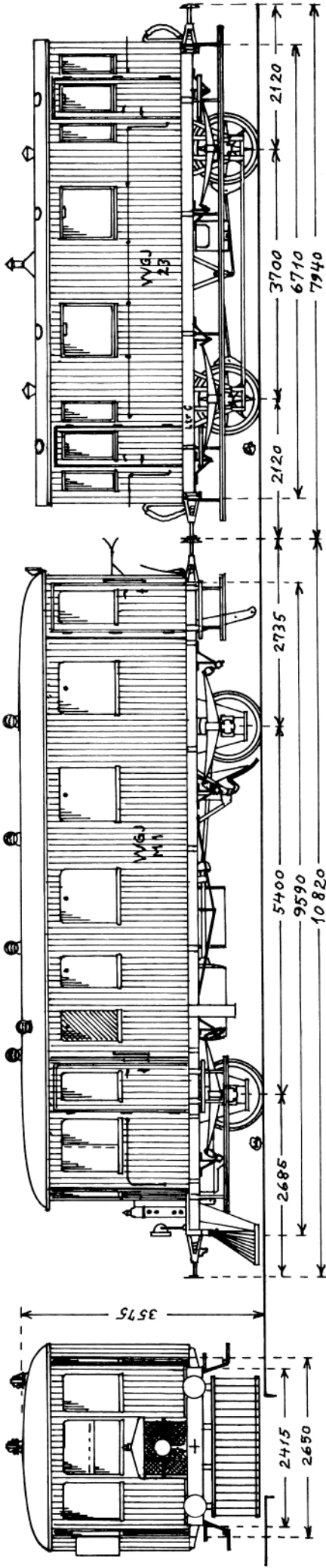
Året efter, 1959, viser fotos, at tremmerne er borte, og 1961 har Niels Munch skitseret den indretning, der er gengivet på den sekundære indretningsplan, pånær sædet S, der i hvert fald ses på Niels Krøyers interiørfoto fra 1965. Rejsegodsrummet er nu hovedsagelig indrettet til passagerafdeling med polstrede lædersæder á la CR-vogne (DSBs model fra omkring 1930) i den tidligere passagerafdeling, men upolstrede sæder i det tidligere rejsegodsrum, måske nogle af de gamle træsæder, overtrukket med et formildnende lag af (formentlig) filt + ??-stof - måske kunstlæder. Disse sæder var i hvert fald ganske tynde og med en ret glat overflade. Sidemodulet var øget fra 1400 mm til omkring 1500 mm.

I gavlhjørnet ved skruebremsen var der nu indrettet et lille aflukke, der dog ikke nåede helt til loft eller vindue. Her var anbragt en kakkelovn til passagerafdelingens opvarmning.

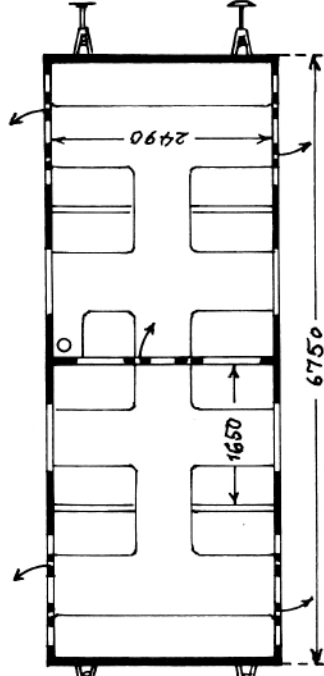
Vognens indre så i 1965 pænt og velholdt ud (nymalet?) så vognen har nok været i brug i visse blandede tog helt til banens lukning, hvorefter den gik til ophugning.

Nu mangler vi kun at omtale én af Triangelvognene af mod. VII bred, nemlig den vogn, der leveredes til Vandelbanen i marts 1927: VVGJ M 1. Den indsattes i driften i 4 af banens ordinære tog allerede fra 15/3 1927, og samme år lod man damplokomotiv nr. 5 gå til ophugning - efter en kort periode at have udlejet det til RHJ. 1928 lod man yderligere damp 3 henstille, og den kom ikke i drift mere. Disse dispositioner viser, at motorvognen var go' nok - allerede fra starten. Den første måned kørte den over 1000 km om ugen, og det første år ialt 66.000 km eller næsten 2 dobbeltture om dagen.

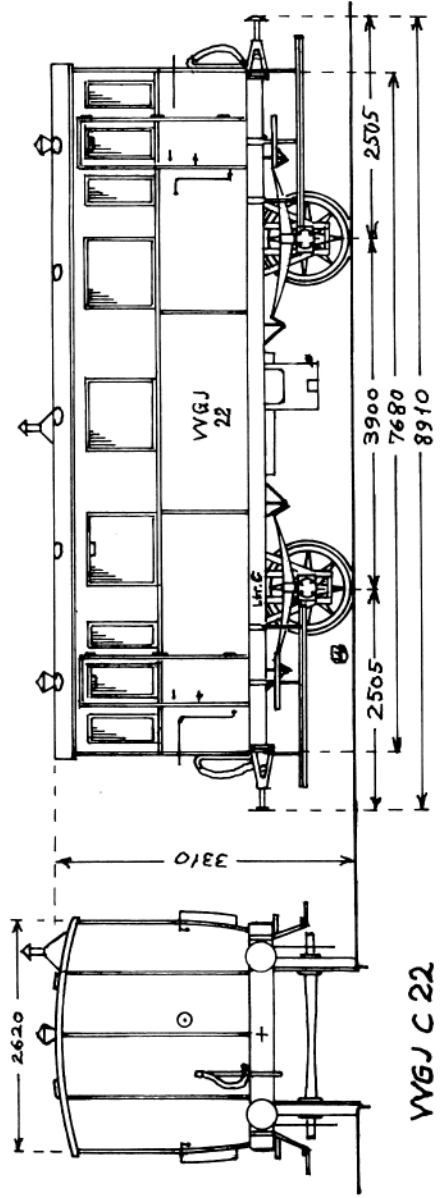
M 1 var i ganske samme stil som SKRJ M 2, hvad angår det ydre, og undervogn, maskinlæg m.v. var ganske det samme for de to vogne. Men VVGJ's vogn havde en 70 cm kortere forperron, og denne havde kun enkelte sidedøre og var kun i meget beskedent omfang beregnet til godsrum, ligesom der ej heller var anbragt klapsæder her. Kun de smalle vogne OHJ



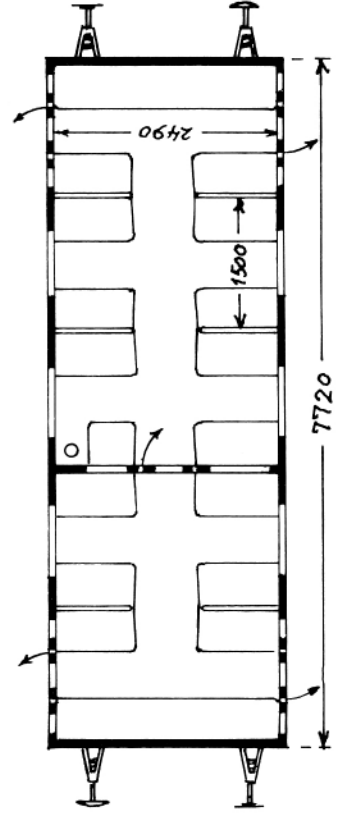
VVGJ M1, Triangel 1927.



VVGJ C23, ex A1, Scnd. 1897
omb. VVGJ 1933.



VVGJ C22



VVGJ C22, Scnd. 1897, omb. VVGJ 1928.

M 1 og M 2 har haft snævrere plads på forperronen, da man også her prioriterede siddepladserne inde i vognen højest. Det viste sig snart uheldigt, at M 1's forperron var for snæver til, at man her kunne medtage en barnevogn. Den næste motorvogn man anskaffede havde derfor større forperron og dobbelte fløjdøre, så man let kunne inlade selv de yngste passagerer med samt deres rullende emballage.

VVGJ M 1's midterste, brede del var længere end hos nogen anden mod. VII-vogn, og den rummede da også 4 hele bænkefag á 1505 mm, altså af nogenlunde acceptabel størrelse, mens de øvrige mod. VII'ere med fulde bænkefag: De smalle HTJ M 11 og OHJ M 2 samt den brede model LNJ M 1-2 havde det snævrere modul 1390 mm, der lå mærkbart under tidens normale standard for III kl. kupeer og snarere syntes at høre hjemme i det forrige århundrede og/eller i den københavnske nærtrafik: Vognene til Klampenborgbanen - og de famøse "rystevogne" fra 1912.

Hos VVGJ var standardmålet for III kl. kupeer 1500 mm både i de gamle kupevogne fra 1897 og i de nyere "hybridvogne" fra 1912-14 (kupevogne med indre side-passage), og alle havde kun nøgne træbænke, så M 1 holdt standarden med hensyn til siddemodul, men repræsenterede et fremskridt på bænke-bekvemmelighedens område: Den havde engelske "Rotlan" stråsedler, hvis nærmere egenskaber jeg ganske vist ikke kender, men det ses på billeder, såvel som på DfA's hovedtegning, at sedler og rygge var polstrede, så de havde en lignende tykkelse som de gamle S-togssæder fra 30'erne, mens overfladen var vævet af plantefibre ("strå") af en slags. Deres udseende fremgår af dels et foto i en varmeanlæg-brochure fra Hess i Vejle, dateret 1928, dels af et interiør-foto fra maj 1944, visende vognens indre efter et sammenstød med et damplokomotiv.

Vognens passager-del var delt i 2 lige store afdelinger, hvoraf den forreste (for ikke-rygere) var indrettet ganske som i SKRJ M 2, herunder forsynet med et diminutiv toilet (stadig tørkloset, TC!) med indgang fra forperronen, mens den bageste afdeling, der ingen væg havde til den smallere bagperron, var for rygere og afsluttedes med sæder med ryggen til en meget snæver bagperron, ligesom i LNJ M 1-2 og HTJ M 11, hvorfor der ikke kunne blive plads til klapsæder

på bagperronen. M 1 havde således overhovedet ikke klapsæder, men derimod 12 nominerede ståpladser - eller måske 3-4 gange så mange under krigen, når pladsmangelen var værst.

M 1 opvarmedes ifølge DfA's originale specifikationer med et "Varmesystem ved Udstødningsgas". Det var det samme billige men lidet effektive system, som også anvendtes i Nørumbanens M 1-2, og som er nærmere beskrevet i SP 4/1980, side 147, men her kan vi gentage følgende: Udstødningsgassen førtes gennem radiatorer i passagerafdelingen - ind fortil og ud bagtil så varmen, når den endelig kom efter længere tids kørsel, efterhånden blev for voldsom i forreste del af vognen, mens der længe var halvkoldt bagude - og så larmede radiatorerne oven i købet. M 1 var derfor ikke noget tilløbsstykke om vinteren, hvor folk foretrak bivognene, der havde egen varmekedel og derfor kunne forvarmes og være behagelige at være i - også i det første morgentog. M 1 beholdt dog sit primitive varmesystem helt til efter krigen, hvor anvendelsen blev forbudt på grund af risikoen for forgiftning af passagererne i tilfælde af lækager i rørsystemerne. Omkring 1950 monteredes derfor en egen varmekedel, men det nye varmesystem fungerede ikke tilfredsstillende, og man benyttede bl.a. derfor M 1 meget lidt om vinteren.

M 1 havde fra fødslen en fiskekasse ophængt under vognen. Det var en galvaniseret jernkasse, der kunne rumme 4-6 almindelige fiskekasser af træ, som heri var beskyttet mod ophvirvlet snavs fra ballasten - og mod udtømmelser fra vognens toilet, selv om kassen var anbragt i samme side som dette og bag ved afløbsrøret! Kassen blev senere fjernet, og ses ikke på billeder, jeg kender.

1940 udskiftedes de oprindelige skivebremsere - ligesom ved SKRJ - med normale klodsbremsere på hjulenes køreflader.

Fra 1942/43 til 1945/46 kørte den med gasgenerator fra General Motors, system "Imbert". anbragt på forenden, der blev godt "pakket ind" i påfaldende rør-arrangementer filtre m.v., og på taget anbragtes tillige en ekstra gaskøler, mens selve "kakkellovnen", der var meget høj, stod op ad venstre forrude, hvor den generede udsynet mindst.

Herudover undergik M 1 ingen ændringer af betydning gennem sit 30-årige liv hos VVGJ, men den havde stor be-

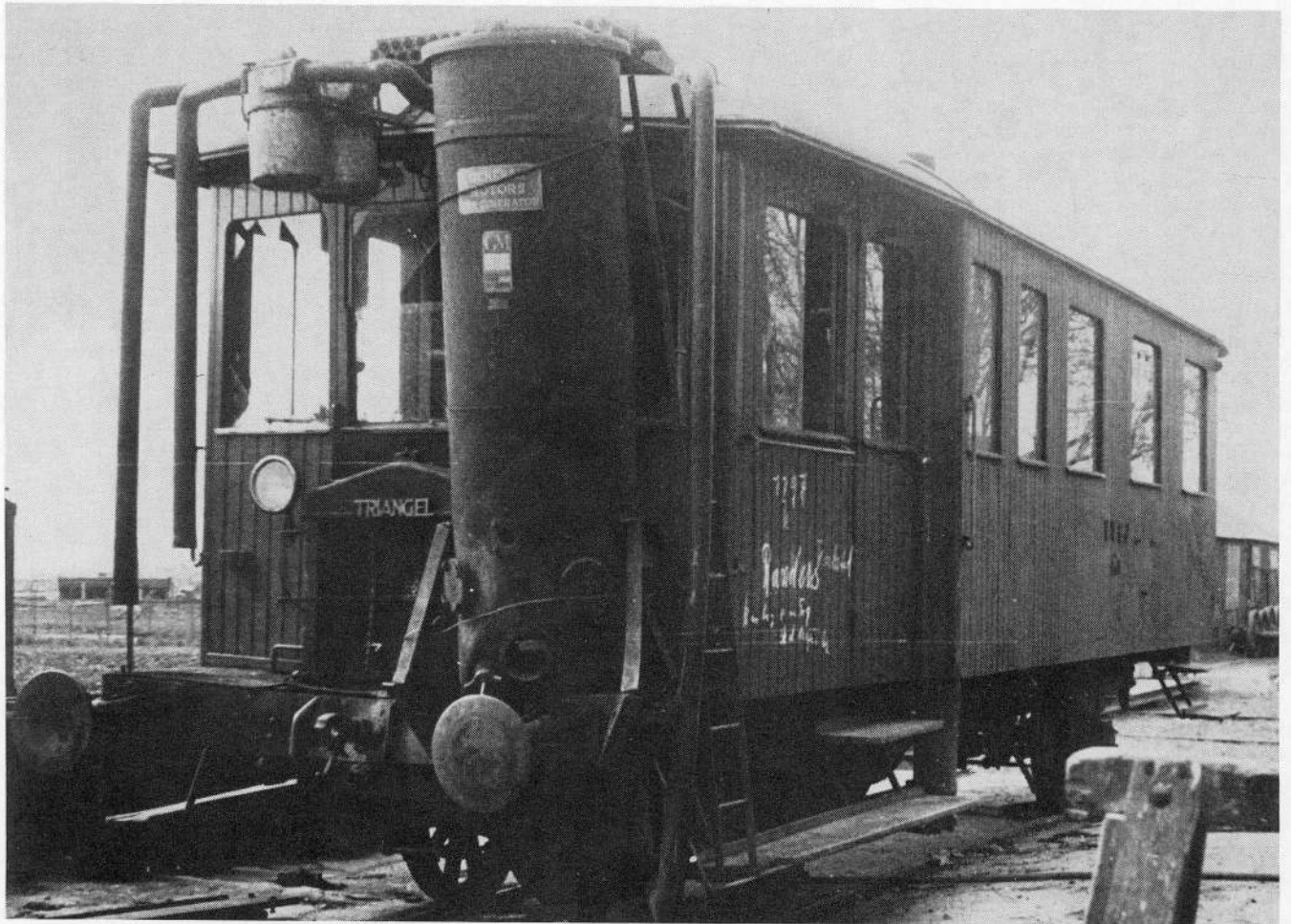
tydning for banens drift, som vi skal se lidt på i det følgende.

Den 28 km lange bane fra Vejle til Vandel åbnedes for drift den 9. september 1897, og 20. maj 1914 forlængedes den med omtrent 19 km fra Vandel til Grindsted, så den ialt fik en længde på ca. 47 km. Den oprindelige strækning blev drevet med 3 små 1 B¹-lokomotiver fra Märkische, Berlin, men da banen forlængedes, slog de små maskiners forråd af kul og vand ikke til, og man skiftede dem ud med 5 små maskiner med selvstændig tender: 3 Jungmaskiner fra Givebanen, der netop var overtaget af DSB og forlænget til Brande, suppleret med 2 aflagte maskiner fra de jydsk-fynske statsbaner: H 40 og 41, bygget af Stephenson i 1868! Det var alle godt brugte maskiner, så det var en billig maskin-for"ny"else, men de tjente banen godt og måtte først under og lige efter 2. verdenskrig suppleres med diverse brugte maskiner fra andre privatbaner, såvel som fra DSB.

I banens første tid (VVJ til 1914) gik trafikudviklingen ret stille og roligt: Det årlige antal rejser svingede omkring 60-65.000, mens godstrafikken langsomt steg fra omkring 10.000 til godt 20.000 t/år, og der blev et beskedent, men efterhånden let stigende overskud der dog først det sidste år inden forlængelsen nåede op på over 20.000 kr./år. Efter forlængelsen til Grindsted steg både person- og godstrafikken kraftigt både under 1. verdenskrig (med et dyk under krigens slutspurt, der bl.a. medførte voldsom kulmangel) og i 3-4 år derefter, men så begyndte bilernes konkurrence hurtigt at blive generende, og allerede i driftsåret 1921/22 optrådte det første underskud på driften.

Underskuddet blev stort set værre år efter år, idet både person- og godstrafikken faldt, selv om man nu kørte 4 daglige togpar mod 3 i VVJ-tiden, og noget måtte gøres for om muligt at vende udviklingen.

Man var tilsyneladende skeptisk med hensyn til at indføre motordrift - måske skræmte sporene fra de sydlige naboer KEJ og KS, der i de tidlige tyvere kæmpede med benzinvogne fra AEG, og TFJ-Wilsters omtale af de første Triangelvogne var heller ikke just appetitvækkere for motoriseringen. Efterhånden blev beretningerne dog mere positive, og i 1926 dristede man sig til at afgive bestilling på Triangelvognen M 1, der ankom først i marts 1927 og hurtigt indsattes i nog-



Herover: VVGJ M 1 hos Scandia (arkiv: Asger Christiansen)
 Herunder: VVGJ M 1, interiør (arkiv: Asger Christiansen)



le af togene i den eksisterende køreplan, der i de følgende år udvidedes fra 4 til 5 tog på nogle af ugens dage - i snit 4,5 togpar om dagen indtil 1936.

Med ikke ringe skuffelse måtte man imidlertid konstatere, at indførelsen af motortogene, trods den lidt hyppigere toggang og med ca. et kvarter forkortede køretid, IKKE havde forhindre en stadig nedgang i passagertrafikken. Den havde dog måske mildnet faldet noget, og i hvert fald blev underskuddet i en 3-4 år efter M 1's indsættelse, årligt noget formindsket, for så atter først i 1930'erne atter at vokse faretruende, mens passagertrafikken nedgang tenderede til det værre.

M 1's indsættelse reducerede det kørte antal dampkm med godt 40%, hvilket nok var den væsentligste forklaring på den let forbedrede økonomi, trods nedgang i trafikken. Men der kørte stadig alt for mange damptog, og man dristede sig så til at anskaffe endnu en motorvogn, der leveredes fra Frichs i Århus 1933. M 2 var en diesel-mekanisk vogn af omtrent samme størrelse som M 1, men med en 15-20% kraftigere motor, og med dens indsættelse fik man bragt dampkilometrene ned til mindre end 1/4 af tallet fra før motoriseringen, og det blev yderligere lettet af det beklagelige faktum, at godstrafikken i mellemtiden var skrumpet ind til omkring det halve.

Passagertrafikken blev derimod stabiliseret og vendt til en svagt stigende tendens, ligesom underskuddet atter formindskedes noget i løbet af 30'erne.

Endelig anskaffede man i 1936 en lille, gammel Triangelvogn M 3 fra Hammelbanen: Den tidligere AHTJ M 1 - en af de allerældste og mindste Triangelvogne, bygget 1923. Den kunne dog fungere som afløser for de andre motorvogne, da den hos VVGJ i Vejle fik monteret normalt kobletøj i begge ender, og man kunne nu køre 5 daglige togpar. Dampdriften reduceredes herefter til i snit et enkelt togpar om dagen: Det daglige godstog. Situationen var hermed stabiliseret for banen indtil krigens udbrud 1939/40, hvorefter situationen ændredes radikalt for VVGJ.

Den hurtigt indtræffende benzinmangel reducerede motor-kørslen i 1940/41 til 1/4 af førkrigniveauet, men man havde stadig 3 damplokomotiver, der var - eller kunne gøres - køreklare, og dampkm steg straks til det dobbelte. Godstrafikken udviste nogen stigning, mens

persontrafikken i første omgang faldt lidt. I de følgende år steg både person- og godstrafikken betydeligt, for i året 1944/45 at gå helt grassat med en næsten 7-dobling af både person- og godstrafikken.

Banens 3 tilbageværende damplokomotiver var små, gamle og udslidte, men de suppleredes under krigen med forskellige, udefra lejede loko, der muliggjorde, at det gennemsnitlige antal aksler pr. tog kunne vokse fra førkrigstidens 4,5 til ca. 15 aksler/tog i driftsåret 1944/45.

VVGJ havde i mange år været plaget af idelige forslag om banens nedlæggelse, og det bevirkede, at man var meget utilbøjelig til at ofre penge på forbedringer eller ændringer i det hele taget. Man var således heller ikke meget for at gøre noget så drastisk som at anskaffe gasgeneratorer til motorvognene, så længe man kunne få bare en lille smule benzin. De sparsomme dråber blev så hældt på den lille, lette M 3, der var billigst i drift, og man prøvede i det længste at holde privatbanetilsynet hen med snak, når de stadig kraftigere opfordrede banen til at få monteret gasgenerator på en af motorvognene. I begyndelsen af 1942 var man dog endelig kommet i gang med installation af gasgenerator på M 1, da man fra Ministeriet for offentlige Arbejder havde fået besked om, at man endnu i marts måned kunne få en ration på 2.000 l benzin, men at yderligere tildeling fremover ikke ville kunne forventes, og rationen af dieselolie til M 2 var allerede nedskåret til det rent symboliske. M 1 var herefter i daglig brug under hele resten af krigen, mens de to andre motorvogne stort set måtte "holde ferie" af mangel på brændstof.

Banens underskud forvandlede i 1944/45 til et helt uhørt overskud på 445.000 kr. d.v.s. mere end 4 gange så stort som toppen i 1918/19, målt i kr., men dog kun ca. det dobbelte, når prisudviklingen tages i betragtning - men alligevel: En helt ny fornemmelse for den ellers så fattige Vandelbane! Toppen var dog mest imponerende set i forhold til 1930'ernes elendighed (for banen), for i forhold til de bedste år omkring 1920 var der kun tale om lidt over det dobbelte passager-tal og en ca. 25% større godstrafik.

Årsagen til den drabelige stigning var dog mindre tiltalende, idet de store tal hovedsagelig skyldtes tyskernes transporter til bygningen af

den nye militærflyveplads i Vandel: bygningsmaterialer, brændstof, cement m.v., samt pendlende arbejdere, bl.a. fra Vejle som i mangel af bedre tog arbejde på flyvepladsen, da der også under krigen var en ikke ringe arbejdsløshed - og meget beskedne understøttelser til dem, den ramte.

Mertrafikken var dog ikke uden ulemper for VVGJ, bl.a. fordi en del af dem, der arbejdede for tyskerne, ikke var Guds bedste børn, og mange af banens personvogne blev stærkt hærgede af de noget barske passagerer. Desuden blev banen udsat for en del sabotage mod de mange tyske transportere, der naturligvis var meget ilde set af størstedelen af befolkningen.

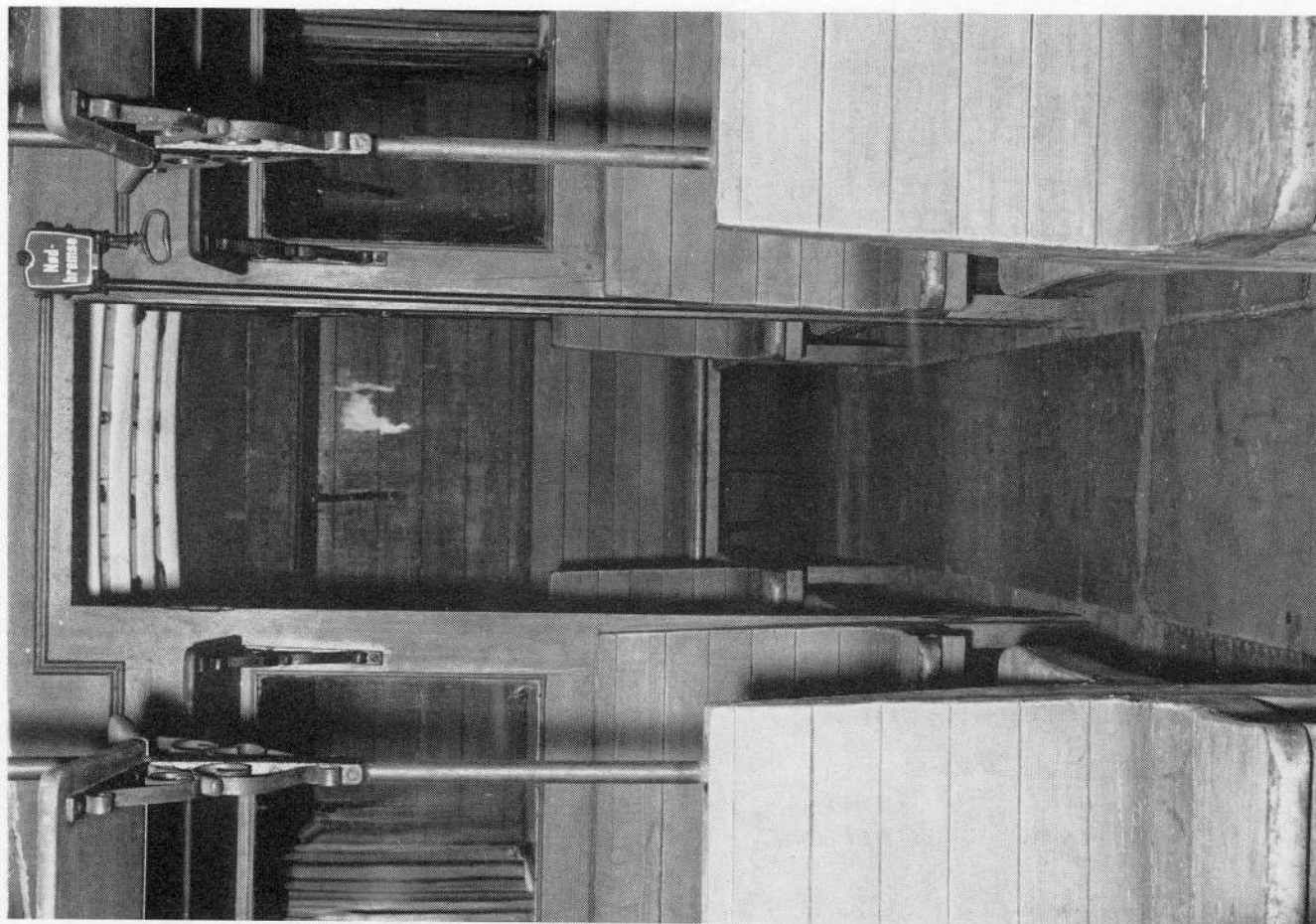
Næppe var krigen forbi, før godstrafikken atter aftog, for dog først helt at nå førkrigstidens elendighed omkring 1949/50. Persontrafikken faldt også meget, men bemærkelsesværdigt nok kun til et niveau, der lå på godt over det dobbelte af førkrigstidens tal, og der holdt den sig til midt i 1950'erne, bl.a. takket være indsættelsen af et par skinnerbusser i 1948 og udvidelse af køreplanen til 6 daglige togpar - det var mange dengang!

De to skinnerbusser overtog snart næsten hele persontrafikken, mens de gamle motorvogne måtte klare en voksende del af godstrafikken - og stå i reserve for skinnerbusserne. Man fik nemlig aldrig bevilling til en reserve-SM til at indsætte, når en af de to var til eftersyn eller reparation.

M 3 henstilledes som udslidt i 1948, og 1952/53 blev M 2 ombygget, så den kunne fremføre selv de største af banens godstog, hvorefter dampdriften helt ophørte efter 1954.

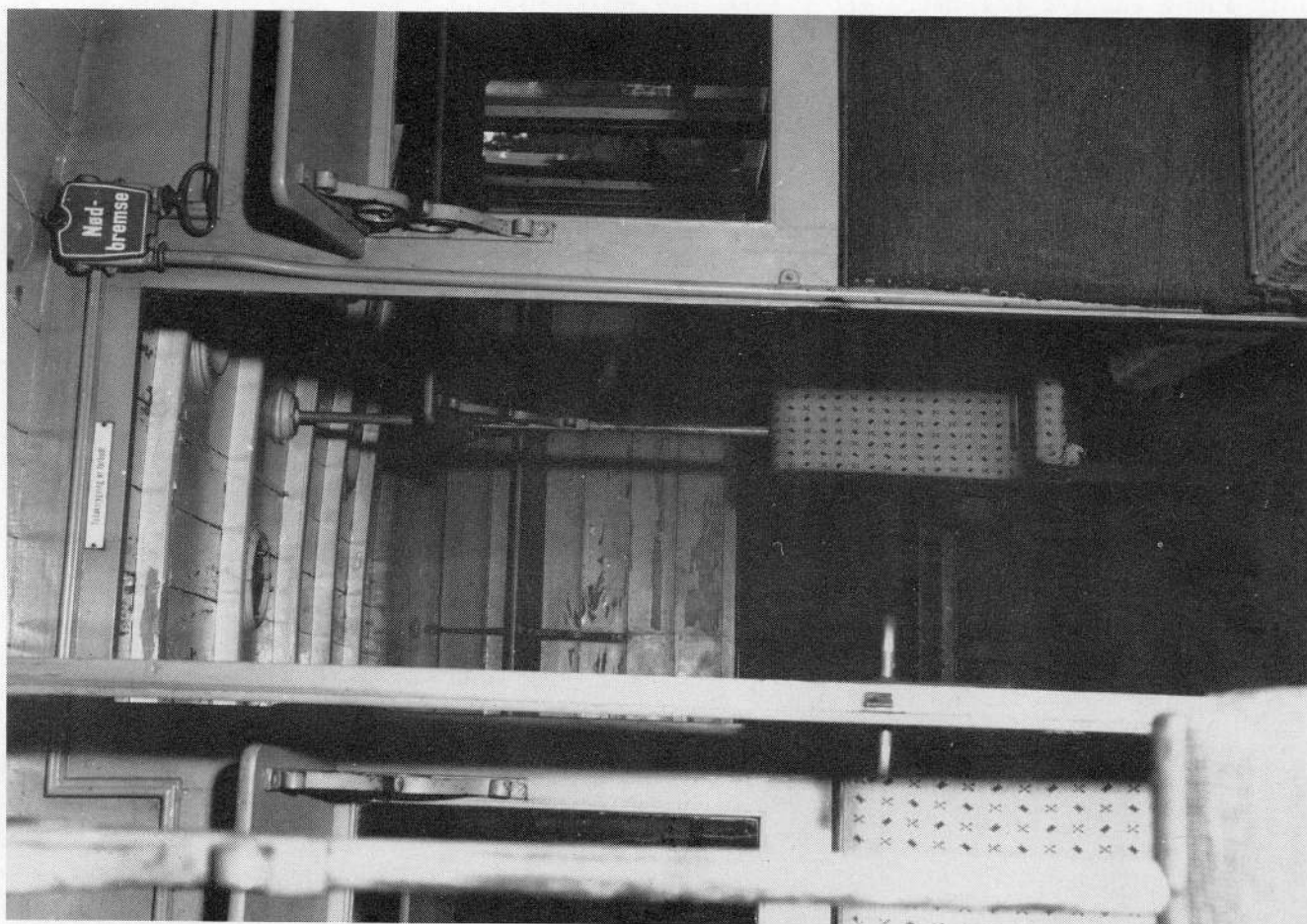
Herefter benyttedes M 1 meget lidt - og slet ikke om vinteren på grund af det dårlige varmesystem. Man lejede i stedet bedre og kraftigere Triangelvogne fra Horsens Privatbaner, bl.a. den nyere og kraftigere HOJ M 2, nu kaldet LM 115, der langt bedre end M 1 kunne køre små godstog, og som også i en snæver vending kunne holde en skinnerbus-køreplan, når den kørte solo. Men M 1 var dog køreklar til det sidste, og den kørte bl.a. oprydningstog på banen efter dennes lukning, hvorefter alt det rullende materiel samledes på Vejle Nord inden det kørtes til ophuggeren.

Fra 1954 begyndte nedgangen så for alvor, da bilerne "myldred frem på jord", og underskuddet, der straks var vendt tilbage efter krigsafslutningen, voksede så meget, at



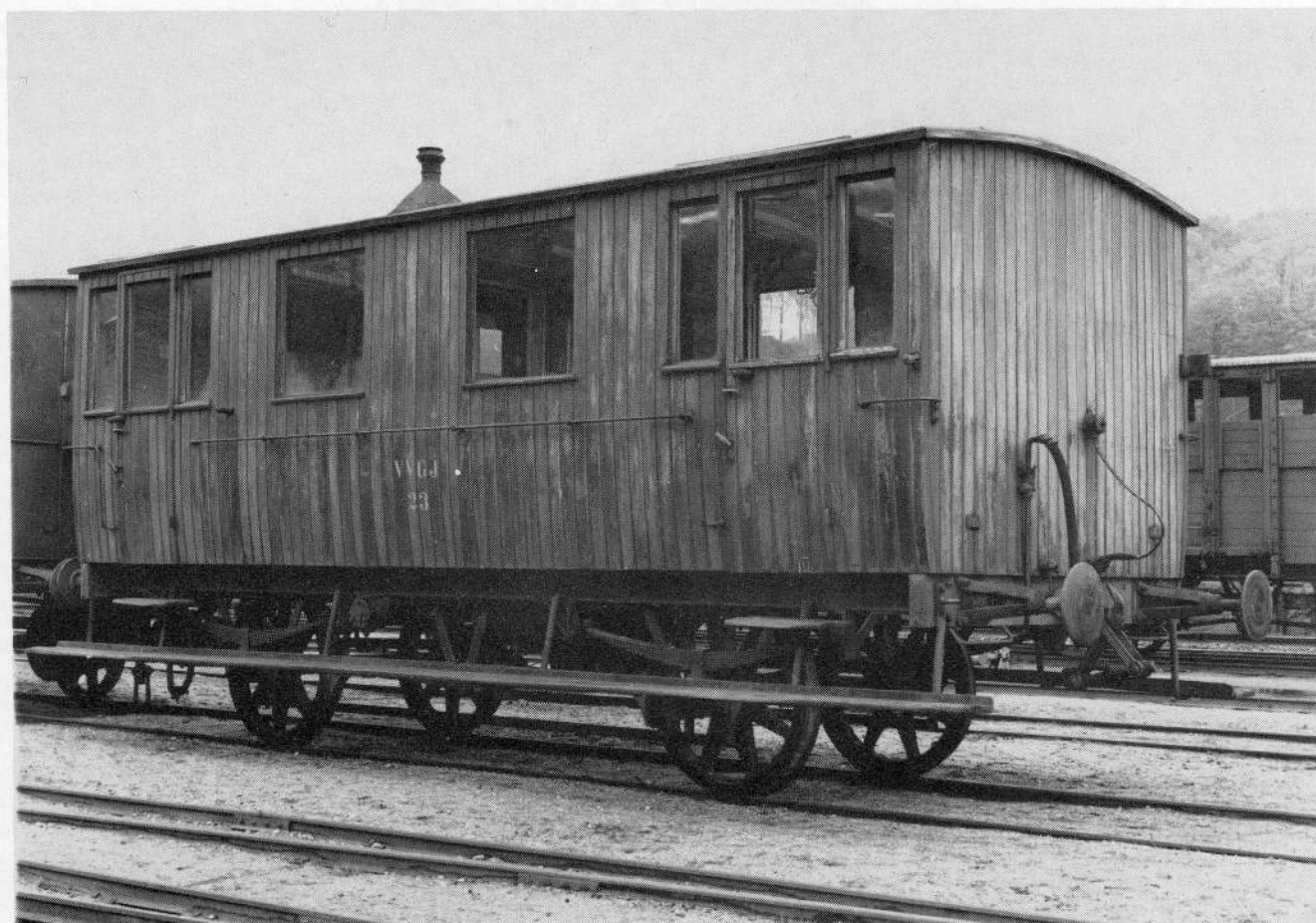
Herover: VVGJ C 22, interiør (foto: Gabriel, arkiv: O. Iskov)

Herunder: VVGJ C 23, interiør (foto: Gabriel, arkiv: O. Iskov)





Herover: VVGJ C 22 (foto: Gabriel, arkiv: O. Iskov)
Herunder: VVGJ C 23 (foto: Gabriel, arkiv: O. Iskov)



man besluttede at nedlægge banen allerede i 1957 - to år inden udløbet af den sidste garantiperiode, fordi alle kunne se, hvor det bar hen, og kun ganske få forsøgte at redde banen.

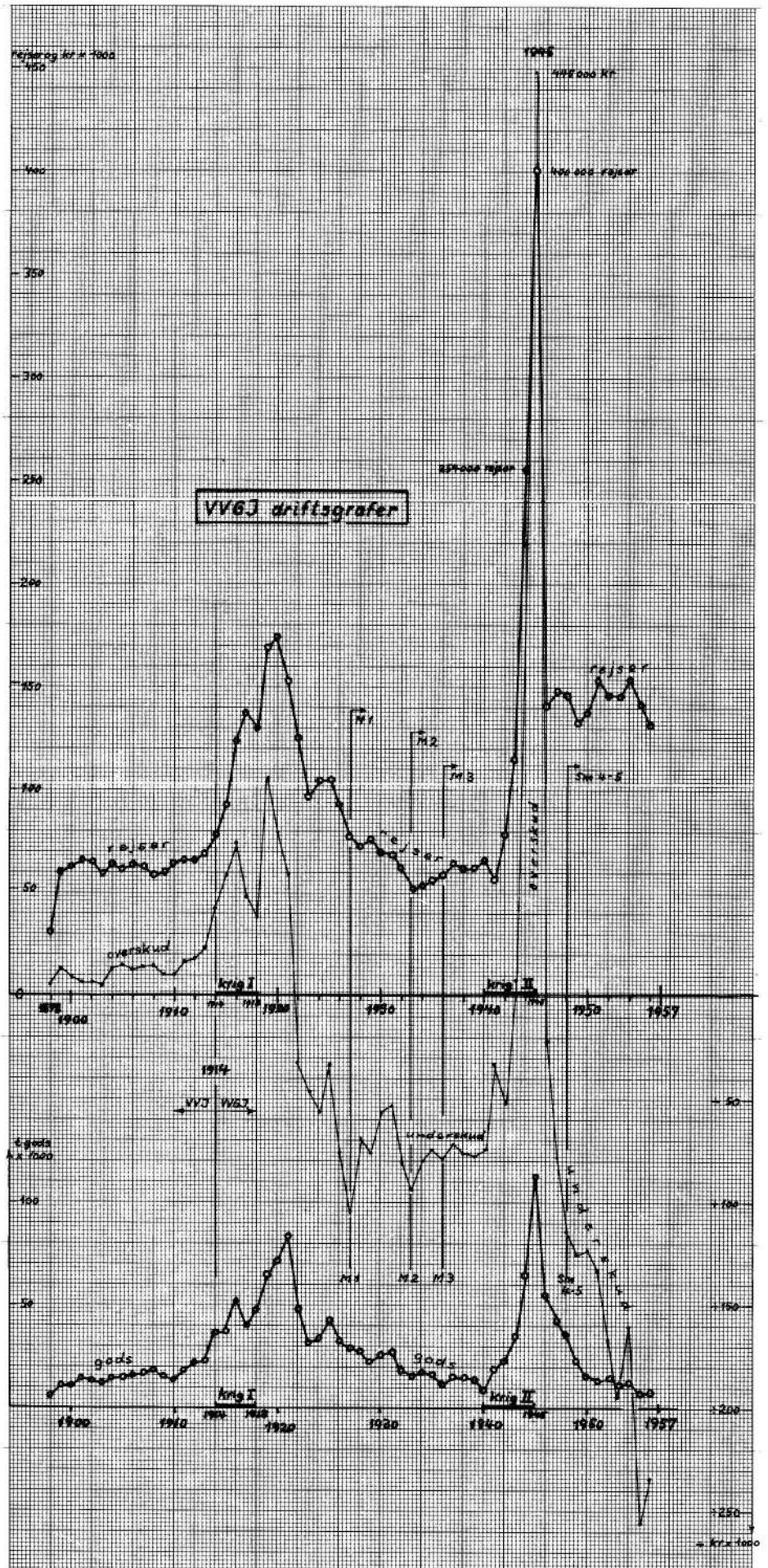
Med sine 38 faste siddepladser var M 1 ganske rummelig, trods de manglende klapsæder, men som post- og/eller rejsegodsvogn var den så godt som intet værd, og man begyndte straks at se sig om efter bivogne til den. Som gammel bane havde VVGJ imidlertid allerede flere små, gamle kupevogne og dertil svarende post- og rejsegodsvogne, der billigt kunne ombygges til motorbivogne, og man startede med at tage post/rejsegodsvognen D 31 fra Scandina 1897 under behandling.

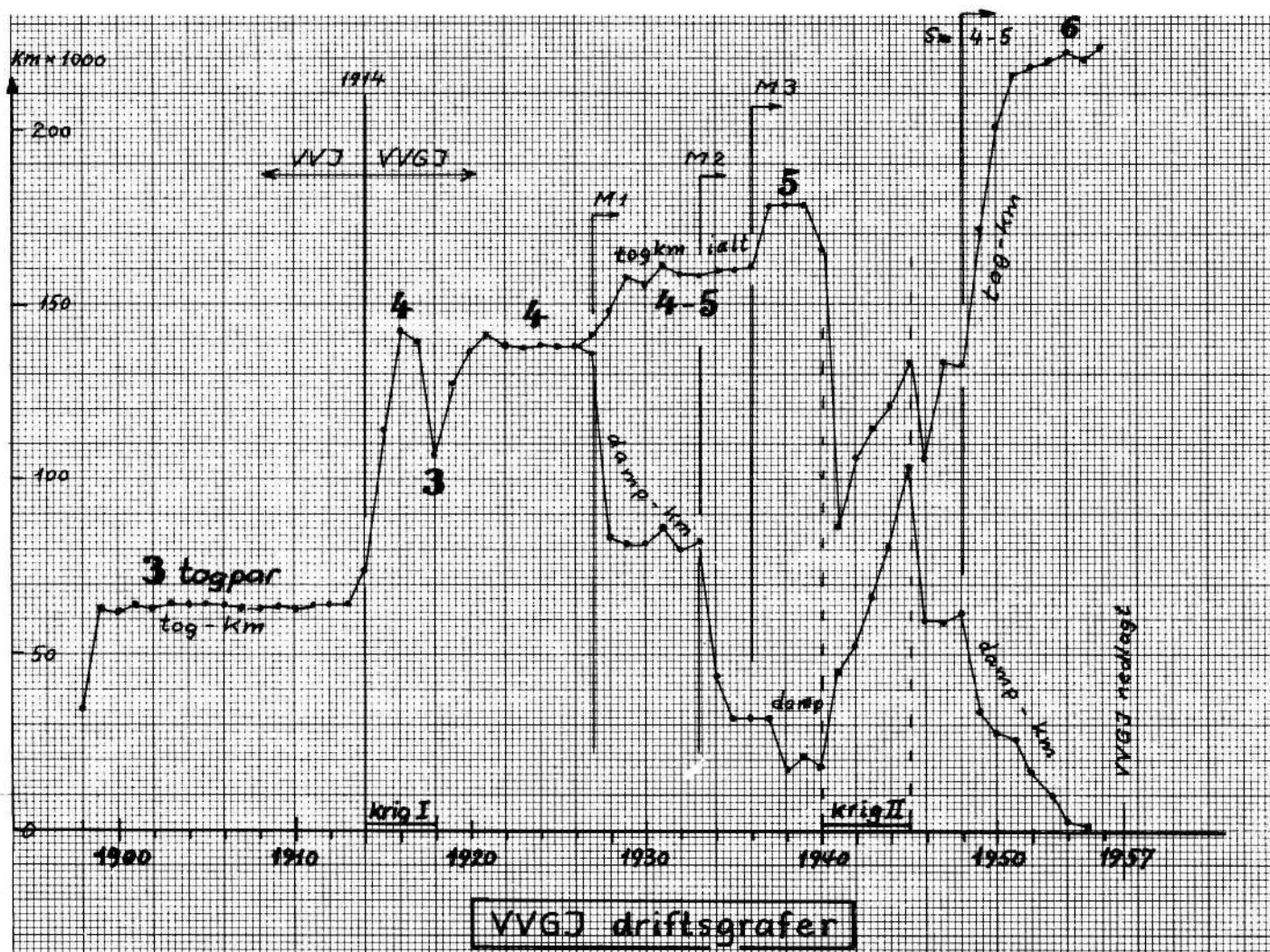
Vognen var - i lighed med flere af banens oprindelige vogne bygget efter nødtørftigt reviderede tegninger fra Vejle-Give banen og stort set magen til VGJ D 31-32, hvoraf tegning haves. Desværre er en væsentlig kilde til vognens historie: DSBs privatbanevogn-fortegnelser 1909-1937, netop i tilfældet VVGJ ret fulde af fejl og selvmodsigelser som ikke alle er lige lette at gennemskue. Gode gamle billeder af den har vi næsten ikke, kun billeder af vognen, som den så ud ved banens lukning, så de mellemliggende stadier kan ikke bekræftes fotografisk.

D 31 så formentlig oprindelig ud som VNTJ E 43, hvoraf tegning findes i SP 1/1980, side 8, mens den indre indretning svarede til situationen med et postrum på 2000 mm længde, mærket VNJ D 33 på det vandrette snit sammesteds, og man bedes bemærke, at vognen oprindeligt havde 2 lige store fløjdeure til rejsegodsrummet - ganske som VVGJ D 32 havde lige til det sidste.

VVGJ D 31 fik i flere omgange ændret postrummets længde, og i 1927 var det 2500 mm langt, mens bagagerummet var 3250 mm, altså inden omdannelsen til motorbivogn.

Ved ombygningen til motorbivogn skete der formentlig følgende: Den dobbelte fløjdeur til bagagerummet ændredes til én almindelig dør nærmest tjenesterrummet + en meget smal fløj hen imod post-enden, og den almindelige dør var naturligvis nu den "gående", d.v.s. den, der skulle åbnes først, inden den lille fløj evt. toges i brug ved indladning af stort rejsegods. Herefter anbragtes et skillerum lige på postsiden af den 1 1/3 fløjdeur, hvorved afgrænsedes et 2275 mm langt rum hvori anbragtes 2 smalle vinduer i hver side, samt 1 1/2 fag





VVGJ driftsgrafer

bænke med "midter-midtgang", altså med 2 pladser på hver side af midtgangen. Det gav 13 siddepladser på III kl., mens postrummet var urørt, og rejse-godsrummet udgjordes af tjener-stuerummet + indgangsarealet mellem de reducerede fløjddøre.

Vognen udstyredes med egen-varme fra en varmluft-calorifere fra Hess til opvarmning af pas-sager-enden, og den fik rulle-lejer og formentlig trykluftled-ning, mens dampvarmeappara-terne (til lokomotivdamp) fjer-nedes. Luftvarmesystemet havde den fordel, at det ikke rumme-de vand, der kunne fryse hvis vognen henstillede uvirksom og uopfyret i en frostperiode.

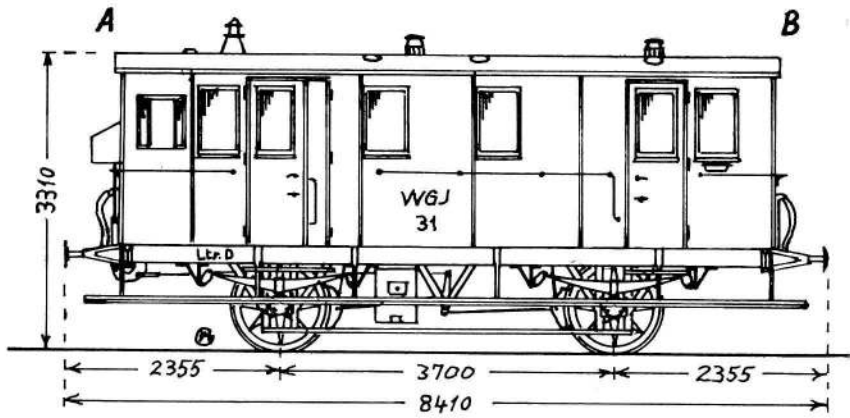
Kort efter vognens ombyg-ning fandt man ud af, at der næppe var behov for et postrum på næsten 6 m², hvorfor man udarbejdede et forslag (midter-ste snit på tegningen), hvor passagerafdelingen var flyttet til den tidligere postrum-ende, mens et kun 3 m² stort postrum skulle anbringes i vognens mid-terdel, op ad skillerummet til bagagerummet, hvorfra det skulle have sin eneste indgang. Passagerafdelingen skulle deri-mod have egen indgang gennem de tidligere postdøre, men dø-renes placering bevirkede en dårlig pladsudnyttelse i den

ende af vognen. En "Skizze" af dette forslag er fundet i VVGJ's arkivalier, men banens tidlige-re driftsbestyrer Knudsen, der endnu lever i bedste velgående, oplyser, at vognen aldrig blev indrettet sådan. Postrummet for-blev under alle omskiftelser i den oprindelige postende, mens skillerummet ind mod vognmid-ten flyttedes en gang imellem, så postrummet kunne variere størrelse efter tidens behov.

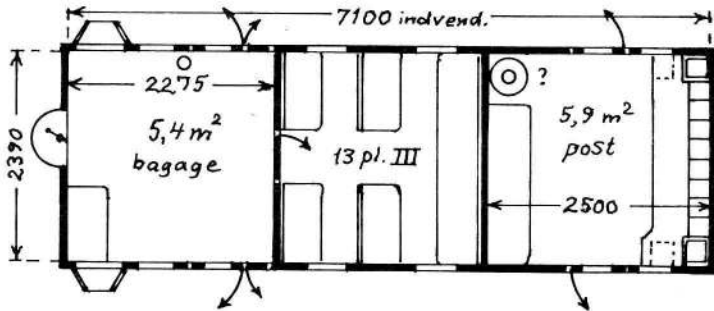
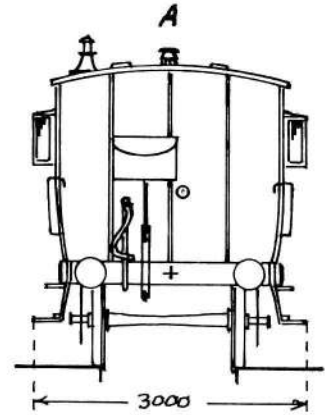
1929 oplyser et tillæg til DSB's fortegnelse, at passager-afdelingen nu er udvidet til at rumme 17 siddepladser, mens postrummet skulle være reduce-ret til 1100 mm, hvilket sidste må være en lapsus - så skulle der bl.a. anbringes et skille-rum midt i postrum-døren! Må-ske skulle der have stået 1700 mm, for hvilket 1100 mm er en ikke usandsynlig skrivefejl? Passagerrummet udvidedes her-ved til 3075 mm i længden, svarende til et siddemodul på 1537 mm. Samtidig meddeltes, at kakkelloven i postrummet er fjernet og vognen udstyret med trykluftbremse, mens skruebrem-sen skulle være fjernet. Den var der dog stadig i 1957, men den var måske tænkt fjernet i 1929??

Da de enkelte rums mål her er gætteværk, har jeg afstået fra at tegne denne indretning, ikke mindst da den - hvis den overhovedet blev udført - alle-rede efter ca. et års forløb (1930) atter blev opgivet og ændret tilbage til 1927-tilstan-den, som vist på øverste snit på tegningen. Hertil skal iøv-rikt bemærkes, at det ikke vi-des med bestemthed om bænke-ne anbragtes som vist. De 4 to-mandsbænke kunne også have været erstattet med 2 dobbelt-bænke med 2 + 2 pladser ryg mod ryg, som f.eks. midt i ku-peen i E 42, se snittegningen nederst til højre.

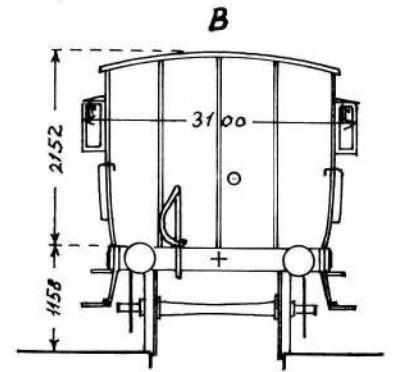
På fotos af vognen fra dens seneste dage ses, at den på et eller andet tidspunkt har fået fjederophænget moderniseret, og man kunne gætte på, at også det var sket i 1927. Vognen havde derved fået de korte, stive fjederstropper erstattet med lange, ovale ringe - et op-hæng, man normalt først ser på danske privatbanevogne fra 1911 og fremefter. Det hører sammen med de såkaldte "svæ-vende aksler" eller lænkeaksler, som også Triangelvognene hav-de, og som skulle give vognen et lettere løb på grund af aks-lernes bevægelighed, der tillod dem at stille sig radialt i kur-



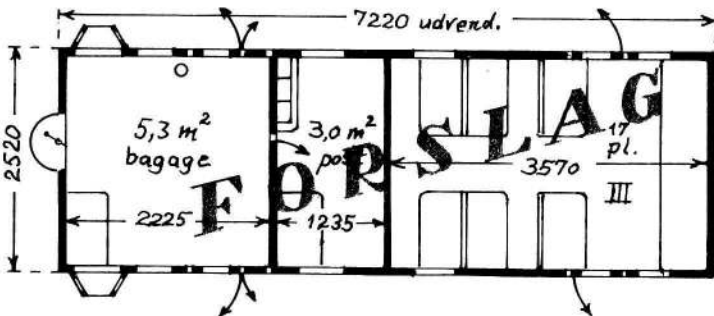
WGJ
D 31
Scandia
1897



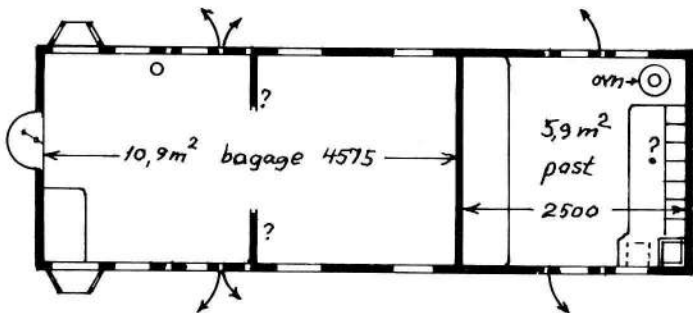
1927-29
og (?)
1930-33



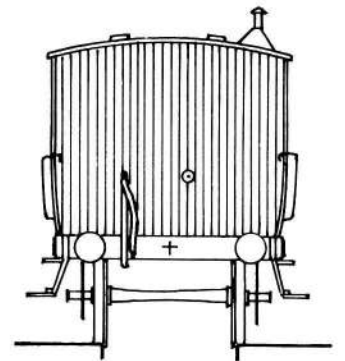
gavl D 31



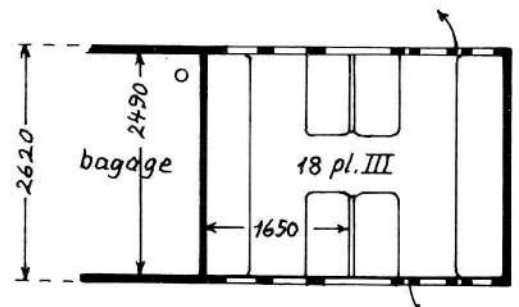
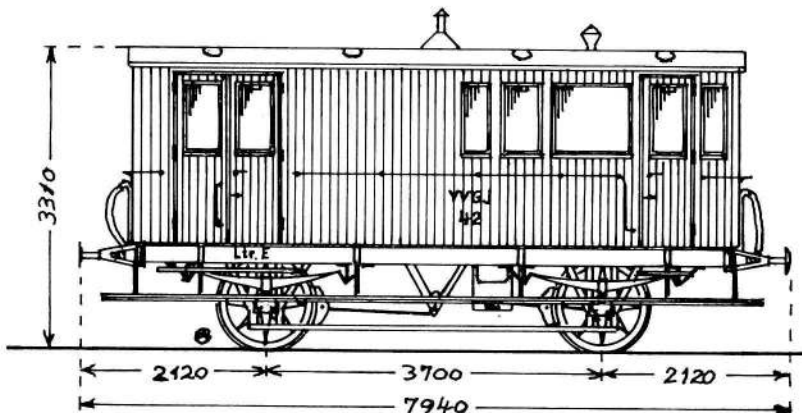
forslag
c. 1929



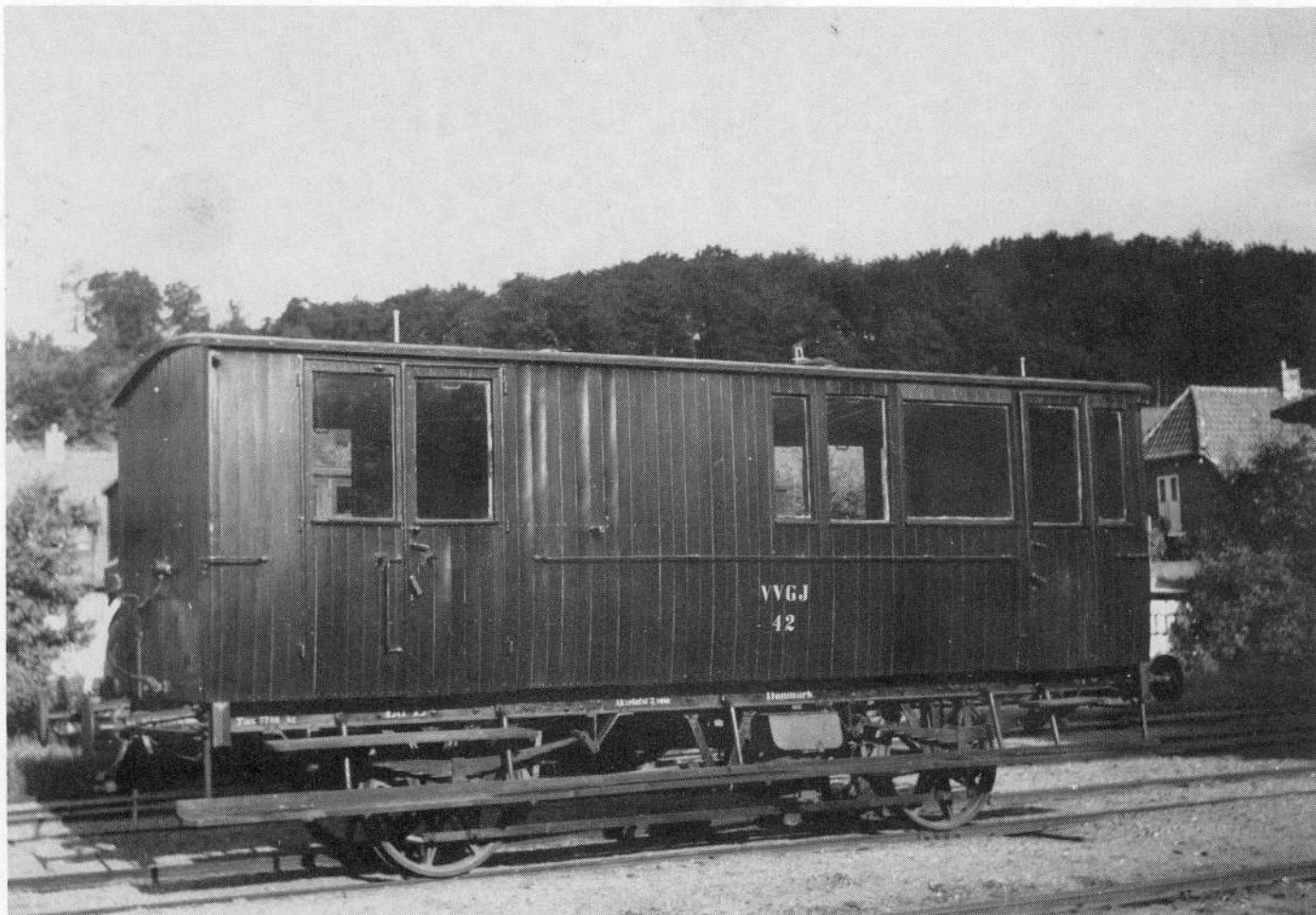
1934 ff. (?)



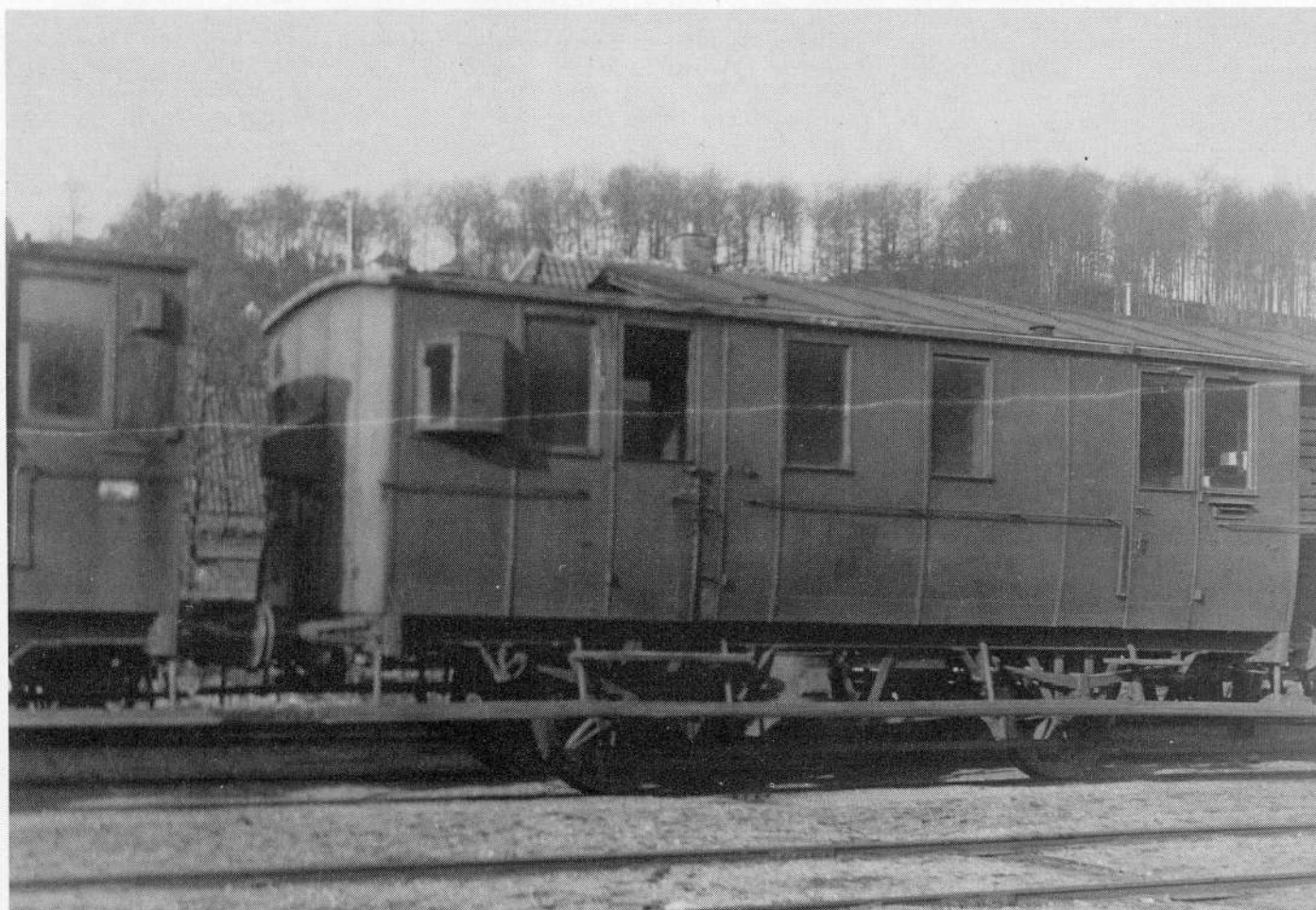
gavl C 23 og E 42



WGJ E 42, ex A 2, Scandia 1897
omb. WGJ 1932/33



Herover: VVGJ E 42, Vejle N, 1953 (foto: OWL)
Herunder: VVGJ D 31 (foto: Svend Jørgensen)



verne. Arrangementet var måske af tvivlsom værdi for så kort en vogn, og de følgende vogne, der omdannedes til motorbivogne fik ikke ændret fjederophænget - det kunne nok ikke betale sig.

D 31 beholdt iøvrigt sin pladebeklædning og så egentlig ikke ombygget ud, da også de nye vinduer havde samme størrelse som de gamle, og vognen beholdt de oprindelige løbebrætter og håndstænger langs siderne.

1934 oplyser banens driftsberetninger, at passagerpladserne er fjernet og D 31 atter er blevet post- og rejsegodsvogn, og sådan forblev den formentlig til sine sidste dage - og den levede helt til banens lukning, d.v.s. i 60 år.

Man bemærker på alle billeder af såvel motor- som bivogne, at VVGJ havde trykluftslangerne hertil anbragt i vacuumslangehøjde, mens man ved de fleste andre baner, der havde denne særhed, senere fik flyttet disse koblinger ned i normal, international trykluftslangehøjde, d.v.s. UNDER de almindelige puffere og koblinger.

I 1928 sattes så endnu en motorbivogn i drift ved VVGJ: Den gamle C 22, der var bygget som III kl. kupevogn med 5 separate 10-mands kupeer, var blevet ombygget til midter-midtgangsvogn med 41 pladser, fordelt i kun 2 vognafdelinger. Når der kun var 41 pladser, ikke 42, skyldes det formentlig skorstenrøret fra varmluft-caloriferen, som også denne vogn blev udstyret med.

De to endekupeer havde bevaret deres originale døre og vinduer, men de tre andre kupeer havde ved ombygningen fået fjernet dørene og de smalle vinduer og i stedet fået indsat et enkelt, stort vindue i hver side, så vognen frembød et sært forvirret vinduesmønster, der ganske ødelagde vognens oprindelige kupevogn-look, uden at give den et moderne udseende. Men det var uden tvivl et fremskridt i vedligeholdelsesmessig henseende, og passagererne havde nok også fået en friere udsigt. Udseendet kan passende sammenlignes med de tilsvarende vogne C 24 og 28 hos VNTJ, hvor man efter en lignende ombygning beholdt alle de oprindelige, små vinduer både fra døre og vinduer, så vognen på afstand omtrent så uændret ud, men ved nærmere eftersyn havde mistet de 3 midterste døre og nu bare havde en let forvirret samling af små vinduer: 2 små, et lidt større, 2 små, et lidt større o.s.v., ialt 11 småvinduer mellem de to bevarede døre. Men det gav alligevel et mere

harmonisk ydre end den VVGJ-ske model.

C 22 fik ved ombygningen ingen bremse, blot trykluftledning, formentlig fordi vognen - i modsætning til D 31 - ikke i forvejen havde et bremsesystem, der nemt kunne suppleres med en trykluftcylinder et passende sted.

Vognen forblev pladeklædt udvendig ved ombygningen, men sidepladerne måtte naturligvis udskiftes med større, sammenhængende stykker, når dørene fjernedes og vinduerne "rationaliseredes". De lange løbebrætter langs siderne fjernedes, men stumperne ud til gavlene bevarede, så der stadig var udvendig passagemulighed mellem bi- og motorvogn, selv om ingen af banens bivogne nogensinde fik gavldøre og overgangsbroer. Man kan i den forbindelse undre sig lidt over, hvorfor banens motorvogne overhovedet fik gavldøre og overgangsbroer i bagenden, for INGEN af banens personvogne havde tilsvarende faciliteter, ikke en gang den tidligere åbne vogn CB 26, der nok havde gavldøre ud til de åbne perroner, men ingen åbning i perron-skærmene, endside overgangsbroer. Man kunne ellers godt have en mistanke om, at denne vogn måske lejlighedsvis har været hængt efter en af motorvognene, formentlig M 2, trods dens manglende trykluftudstyr, idet den - ene af alle banens "rigtige" personvogne - var udstyret med skruer-bremse. Den kan måske have været brugt som togførervogn i godstog. Den var helt til banens lukning tilsyneladende yderst velholdt og pæn i lakeringen, så man må tro, at den har været i drift omtrent til det sidste.

1933 fik VVGJ leveret sin 2. motorvogn, M 2, og selv om den nok var noget kraftigere end M 1, var den ikke noget udpræget slæbedyr, så man sørgede snart for også at skaffe et par små og lette bivogne til den.

Det blev denne gang de to gamle, "fine" vogne: A 1-2 fra 1897, der måtte igennem fornyelseskuren. Det var 2 ens kupevogne med hver 4 kupeer: I enderne to III kl. kupeer og i midten to II kl. kupeer med tykke, polstrede sofaer, med armlæn og øreklapper, dobbelte vægge og lofter og diverse ekstra krummelurer til de velhavende rejsendes fornøjelse.

Efterhånden var brugen af II kl. skrumpet ind til en ubetydelighed, så de enkelte II kl. kupeer i hybridvognene (B 10-12) var mere end nok til at dække det behov, som i øv-

rigt blev negligeret mere og mere, efterhånden som motor-togene overtog persontrafikken, da de kun førte III klasse.

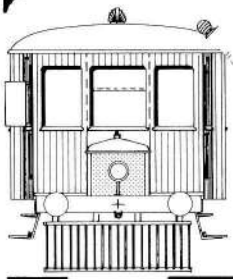
Man tog først i 1932/33 hul på A 2, som blev omdannet til kombineret person- og rejsegodsvogn, kaldet E 42: En III kl. og en II kl. kupe i den ene vognende blev slået sammen til ét rum, og kun de tidligere III kl. døre nærmest gavlen bevarede. Rummet indrettedes med midter-midtgang og 18 sidepladser med siddemodulet 1650 mm - ganske komfortabelt efter den sædvanlige VVGJ-målestok! Dette passagerum fik et ganske ejendommeligt vinduesarrangement: De to, små sidevinduer fra de to kupeer, nærmest op til det tidligere skille- rum, erstattedes med ét, stort vindue, mens resten af de tidligere vinduer bevarede, inklusive vinduet i de blandede døre, så man fik et symmetrisk arrangement med et stort vindue i midten og vinduer i aftagende størrelse ud mod siderne.

I den anden ende af vognen fandtes et rum af ganske samme størrelse som passagerafdelingen: 3300 x 2490 mm, som blev indrettet til rejsegodsrum. Her bevarede dørene nærmest gavlen, men de blev suppleret med endnu et par døre, så der blev et sæt dobbelte fløjddøre ind til rejsegodsrummet. Dettets "møblering" kender vi ikke, men det indeholdt i hvert fald et håndsving eller -hjul til betjening af skruerbremsen, da der ingen bremsesving-kasse fandtes på gavlen. Vognen fik iøvrigt trykluftbremse og selvfølgelig rullelejer.

Bagagerummet var på 8,2 m² og havde godt med vægplads, da der kun var sidedørene til at bryde den - der var hverken døre i gavl eller indervæg, og ingen vinduer, ud over ruderne i yderdørene.

Vognen opvarmedes med varmluftcalorifere ligesom de øvrige bivogne, men den var - i modsætning til de to første - udvendig beklædt med teaklister, og den havde løbebrætter og håndlister i hele længden.

I næste driftsår, 1933/34, tog man så A 1 underbehandling, og den blev ombygget til personvognen C 23, ganske analogt med den i 1927/28 ombyggede C 22 i henseende til indretning, vinduesarrangement og opvarmning. Man bevarede det midterste skillerum, men forsynede det med en dør samt glasruder i siderne. Sæderne var træsæder med filt og tæppetøj, og der blev ialt 33 sidepladser (III kl.). C 23 blev, ligesom E 42, udvendig beklædt med



motor materiel 1



Der står mere om triangelvognene i det første bind af DJKs bogserie MM - motormateriel.



Det handler om fabrikken Triangel og vognene den byggede, til danske og udenlandske baner.



Det rummer lister over alle vognene og deres senere skæbne.



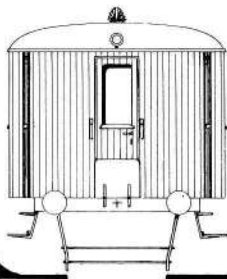
Alle typer er vist i tegning og foto. Der er ialt 70 tegn. i 1:87 og 120 fotos på de 136 s. Prisen - kr. 110,- incl.forsendelse fra

DJK-salgsafdelingen

giro 3 17 91 76

Holmevej 8

4340 Tølløse



teaklister, og den beholdt løbebrætter og håndstænger.

C 23 fik trykluftbremse, der ligesom på de to andre bivogne kun havde enkelte bremseklodser, d.v.s. kun på den ene side af hvert hjul og udgående fra en primitiv bremsebuk under vognmidten efter simpleste godsvogns-tradition - ikke noget med ekvibreret bremsetøj her!

E 42 og C 23 var ganske nydelige, små vogne, på trods af de noget sære vinduer, men de ville vist have passet bedre til en af de gamle, smalle Triangelvogne med teakbeklædning end til den pluskæbede og opustede Scandia-motorvogn, som de først og fremmest var tiltænkt. Ganske vist havde de samme pæne og omhyggeligt udførte teakklædning som motorvognene, men de så håbløst små og ynkelige ud sammen med M-vognene: Både lavere, smallere og mere fladtagede. Men de gjorde udmærket fyldest, og alle 4 bivogne holdt ud helt til banen lukkede i 1957, hvor de kunne holde 60 års fødselsdag!

Vognene blev herefter ikke solgt til videre anvendelse på andre baner, og jeg ved ikke, hvor resterne af dem endte, på nær kasserne af C 22 og C 23. C 22's vognkasse solgtes til FDF's II kreds Mørkholt, øst for Børkop ved Vejle fjord, hvor den formentlig kom til at tjene som spejderhytte af en slags. Kassen af C 23 kom til Sct. Georgshjemmets børnehaven i Vejle, hvor den tjente som legehus indtil 1965, hvor DJK erhvervede den med henblik på at få den "på benene" igen. Til gengæld fik børnehaven en udrangeret sporvognskasse, men C 23 kom ikke ud at køre igen lige med det samme, for det er ikke så ligetil at få en sådan fyr stablet på hjul igen, når de oprindelige hjulsæt og tilhørende lejer, akselgaffler, fjedre m.v. for længst er gået til produkthandler og ophugger. Vognkassen kom under behandling i Vejle, men det var også svært at skaffe reservedele til vognkassen, der i omkring 8 år var blevet "sandblæst" af en flok legende unger, og restau-

reringen er jo heller ikke gratis.

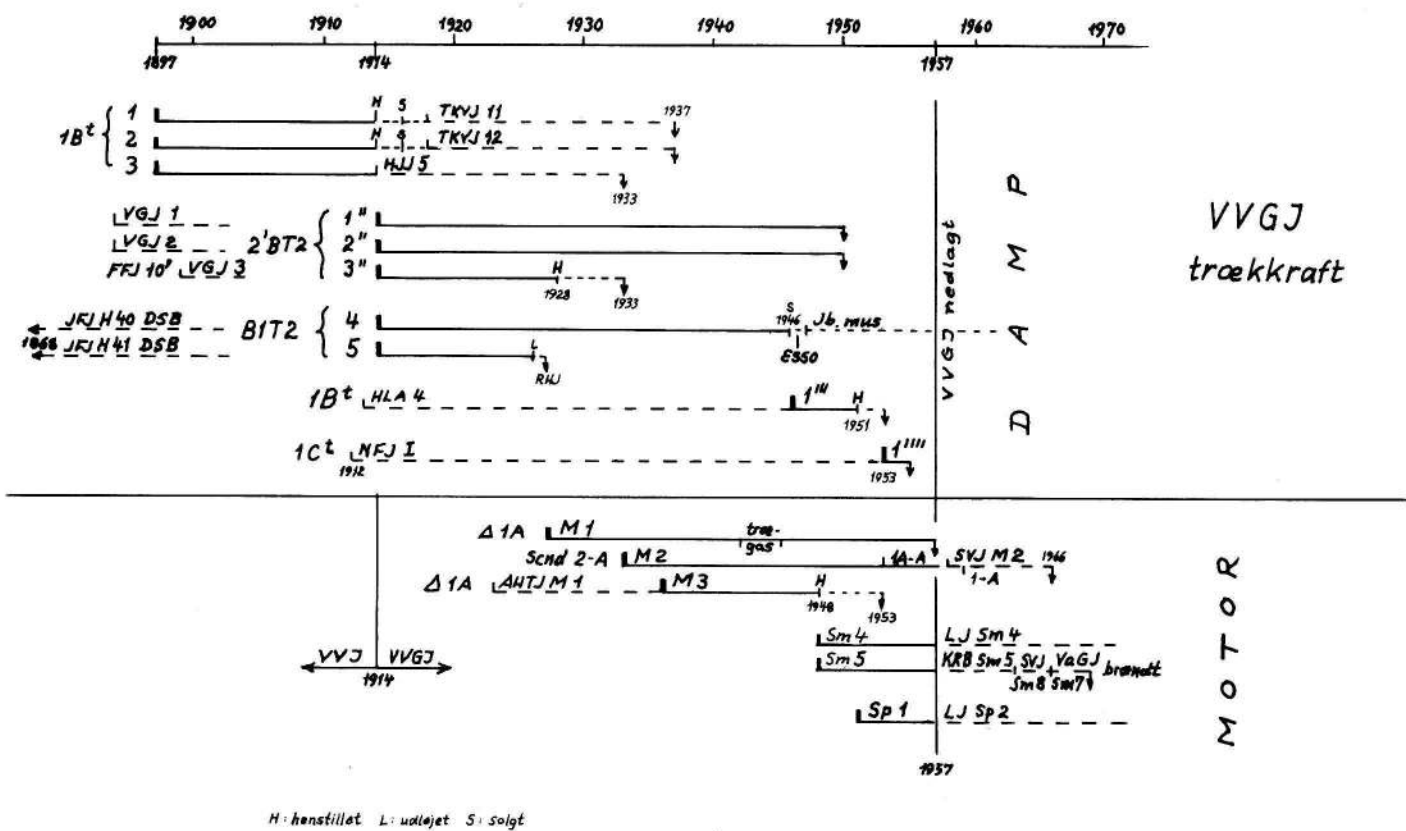
Efter at vognkassen en tid lang havde henstået i den sydlige ende af Vejle stationsteren, forlangte DSB den fjernet, og den flyttedes til Maribo. Her regner man med ad åre at få den på hjul igen - som et udmærket eksempel på, hvordan man i slutningen af 1920'erne og op gennem 1930'erne for en forholdsvis ringe udgift kunne få en lille, let og rimeligt bekvem bivogn ud af en kupevogn fra det forrige århundrede.

Også E 42 fik stofbetrukne sæder. Den gamle bivogn C 22 beholdt derimod til sine dages ende de nøgne træsæder uden formildende omstændigheder.

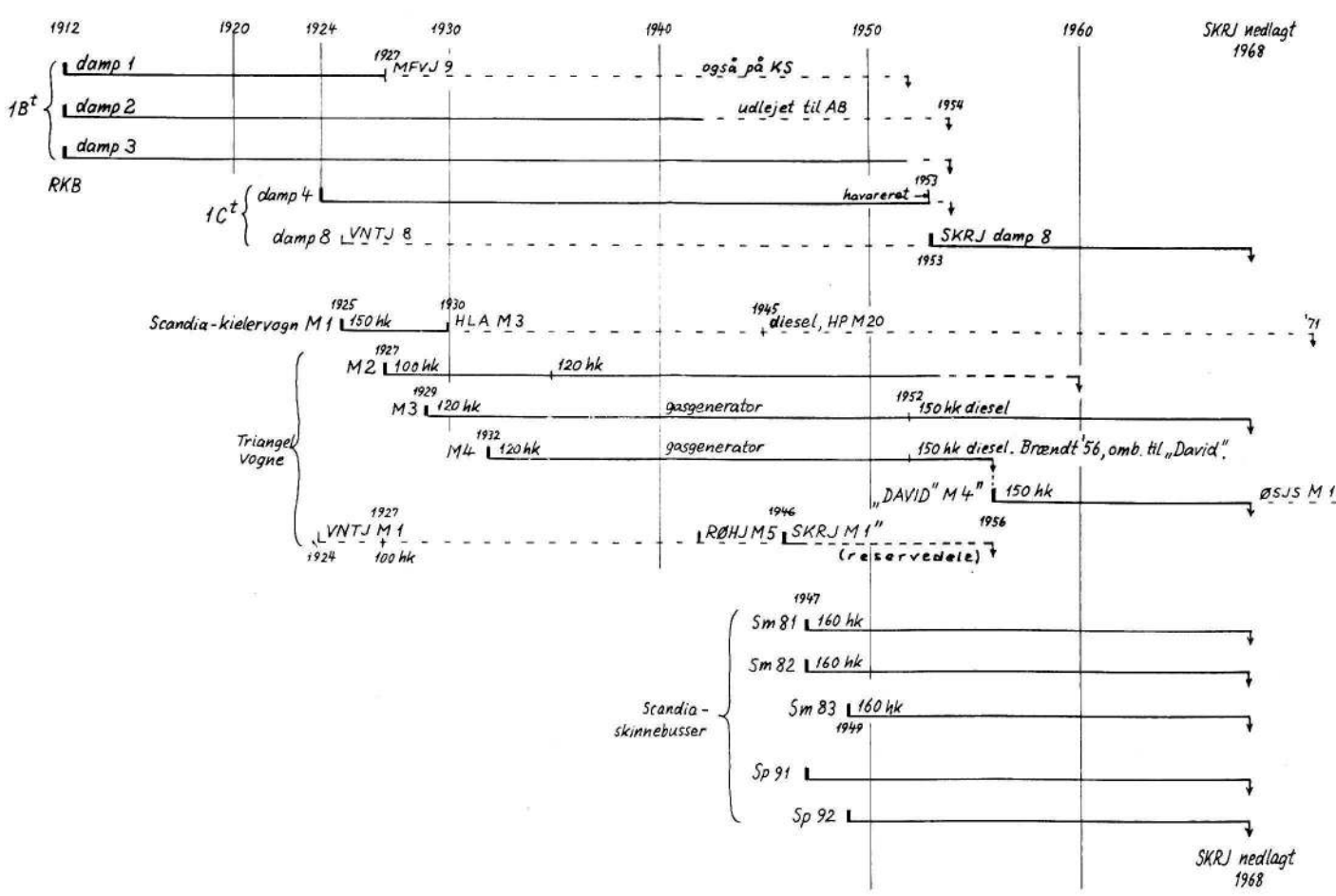
VVGJ M 1 tjente stort set banen udmærket i vognens 30-årige levetid, men enkelte mørke punkter var der dog at notere.

Da M 1 var godt 5 år gammel, skete det en dag i september 1932, at den knækkede forakslen, mens den var på vej mellem Bindeballe og Randbøl. Det hævdes, at den en kort strækning kørte på 3 hjul, inden den nåede at standse, så den faktisk kun afsporede på ét hjul, og passagererne slap med en slem rystetur og dertil hørende forskrækkelse. M 1 måtte så forsynes med et nyt hjulsæt under forenden, hvilket mærkede vognen for resten af livet. Det nye hjulsæt havde nemlig stålstøbte egerhjul, mens baghjulene stadig var skivehjul, som var standard under alle ægte Triangelvogne.

Det hævdes, at akselbruddet kunne skyldes, at bremsen oprindelig virkede på en bremse-skive inden for hjulene, hvilket gav et ret kraftigt vridningsmoment på akslen og samtidig en stærk opvarmning af denne, hvilket kan have medført træthedsbrud. Uheldet skal have været medvirkende til, at de fleste ældre Triangelvogne, der havde de omtalte skivebremses, senere blev udstyret med normale bremses med bremseklodser mod selve hjulenes køreflader. Denne ændring beordredes faktisk af Privatbanetilsynet for M 1's vedkommende i januar 1940. Banen slog sig i tøjet og foreslog, at denne ændring kunne vente, til man alligevel skulle forsyne vognen med gas-generator, og man henviste til, at M 1 nu (juli 1940) kun kørte meget lidt på grund af benzinationeringen, så den nærmest kun stod i reserve, og det læses mellem linierne, at man søger at forhale enhver ændring af M 1 så længe, det kan lade



SKRJ skæbnediagram for trækraft



sig gøre! Man slap imidlertid ikke for at ændre bremsen, hvilket skete i september 1940.

I maj 1944 kom M 1 ud for et værre uheld end det ovenfor omtalte. M 1 var på vej fra Vandel mod Bindeballe med E 42 på krogen, og begge vogne var godt overfyldte med passagerer, bl.a. en mængde stående i E 42's bagagerum. Man skulle krydse et damptog på Bindeballe station, men på vejen hertil opdagede føreren, at trykluftbremsen svigtede, og da det gik ned ad bakke, kunne han ikke standse på Bindeballe station, hvor der foruden damp-toget i hovedsporet også holdt nogle godsvogne på det sidespor hvor M 1-toget skulle holde, mens damptoget startede mod Vandel. Motorføreren sendte i hast en mand til bivognen, hvor man skulle prøve at bremse med skruebremsen, men den fungerede heller ikke, og føreren prøvede da at råbe Bindeballe station op med gentagne fløjtesignaler. Damptogets togfører hørte signalerne og fattede situationen, så han skiftede i hast sporet, så motortoget blev taget ind i hovedsporet, hvorefter han gav ordre til, at damptoget skulle bakke bort fra stationen hurtigst muligt for at mindske hastighedsforskellen mellem de to tog, der under alle omstændigheder ville støde sammen kort efter. Han skønnede nemlig, at et sammenstød mellem motortoget og de henstående vogne, der holdt stille, ville være endnu værre, hvilket nok skal have været rigtigt. Imidlertid nåede damptoget ikke at få ret megen fart på, før

det voldsomme sammenstød faktisk skete: Motorvognen brasede ind i bagenden af det lejede lokomotiv HAJ 1, der vendte skorstensenden mod sit tog.

Forskellige dele af gasgeneratoren samt lokomotivets bagvæg trykkes sammen og absorberede noget af energien, så selv M 1's frontruder kun delvist knustes, og alle sideruder holdt, ligesom rammen og vognkassen nogenlunde beholdt faconen. Der blev derimod stor ravage i dens indre, hvor passagererne blev kastet voldsomt mellem hinanden og bl.a. fik splintret nogle ruder i skillerummet, mens noget af inventaret blev revet løs, og nogle af passagererne blev mere eller mindre kvæstede.

Samtidig var bivognen kørt så hårdt op mod motorvognens bagende, at M 1's bagpuffere var gået gennem bivognens gavl og trængt ind i passagerkupeen hvis passagerer blev kastet hen mod netop denne væg ved sammenstødet.

I bagagerummet faldt folk også mellem hinanden, men måske var det deres held, at der her tillige befandt sig noget rejsegods, bl.a. en barnevogn, der blev trykket helt flad og mildnede stødet for dem, der havde trykket den sammen.

I alt kom 20 mennesker på hospitalet, men kun 9 måtte indlægges med brækkede arme og ben etc., (mest de, der sprang af toget i farten!) og ingen blev dræbt, trods sammenstødets voldsomhed.

Det hævdes, at bremsesvigtet måske skyldtes vognens overbelastning med alt for mange

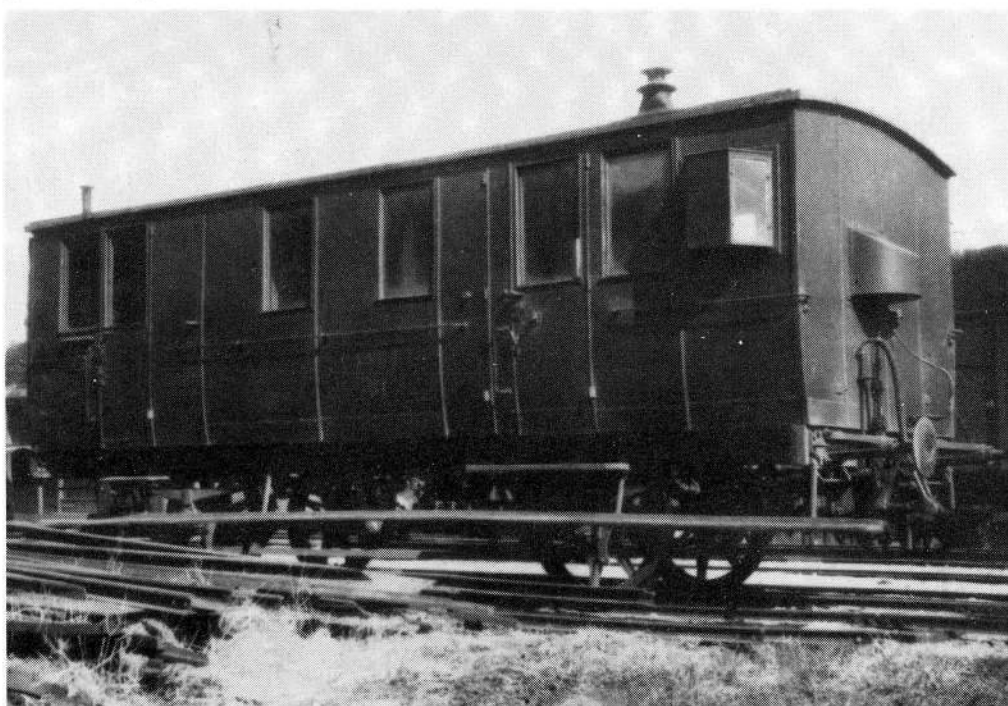
sammenstuede passagerer. Overlæsset fik vognen til at synke så meget i fjedrene, at bremseklodserne kom for langt ned på hjulene og ikke kunne "bide ordentlig sammen" om dem, måske kombineret med nedslidte bremsesåler og dårligt justerede bremses. Som middel mod virkningerne af sådanne overbelastninger skulle der senere være indført forstørrede stopklodser, der begrænsede fjedervandringen så meget, at farlig sammensnkning skulle være umuliggjort.

M 1 måtte også på hospitalet, d.v.s. Scandia, hvor den fik en større reparation. Også bivognen E 42 blev repareret, da selv dette skrøbelige køretøj stort set havde holdt faconen, selv om gavlen var blevet slemt molesteret. Under krigen var man nemlig ikke meget for at kassere noget, der overhovedet kunne repareres, da det var næsten umuligt at skaffe noget nyt i stedet, og uheldet skete oven i købet netop på en tid, hvor VVGJ i forvejen led af en svær vognmangel og havde lejet vogne fra flere andre baner.

Også det lejede damplokomotiv HAJ 1 måtte til reparation, og imens disse køretøjer var ude af drift, lejedes fra DSB Triangelvognen ME 626 og damplokomotivet G 169, så uheldet kun affødte ringe afbræk i banens trafik.

Hele motortoget genopstod således alligevel og tjente trofast VVGJ lige til banens lukning 13 år senere.

H. Alkjær



VVGJ D 31 (foto: Svend Jørgensen)

Vore Færgeoverfarter

ODDESUNDOVERFARTEN

Anlægget af jernbanelinierne Struer-Oddesund Syd og Oddesund Nord-Thisted (Thybanen) samt etableringen af en dampfærgeforbindelse over Oddesund blev vedtaget ved lov af 16. juni 1879. Herefter blev jernbanestrækningerne åbnet for offentlig drift den 20. april 1882, og samtidig blev den hidtidige rofærge ved Oddesund erstattet af et dampskib. Sejladsen med dampfærge kunne først påbegyndes den 23. juni 1883. Herved blev Oddesundoverfarten statsbanernes anden dampfærgeoverfart.

Oddesund er på det smalleste sted kun 500 meter bredt,

medens vanddybden varierer mellem 5 og 23 meter. I sundet går en stærk strøm med betydelig sø- og isdrift og stærk materialevandring. Desuden er bunden blød. Disse tekniske vanskeligheder ved bygningen af de to færgehavne var formentlig årsagen til, at anlægget, der blev overdraget arkitekt Mundberg, tømrermester Møller og entreprenør Hansen og påbegyndt i foråret 1881, først var færdigt i foråret 1883, d.v.s. ca. 1 år efter at de tilstødende jernbanestrækninger var åbnet for driften.

På grund af de nævnte naturforhold blev færgehavnene ikke bygget lige ud i sundet, men anlagt indenfor de to frem-

springende odder, hvoraf den sydligste bærer det morsomme navn Griseta Odde. Derved blev færgernes sejllængde 2,5 km og overfartstiden ca. 20 minutter.

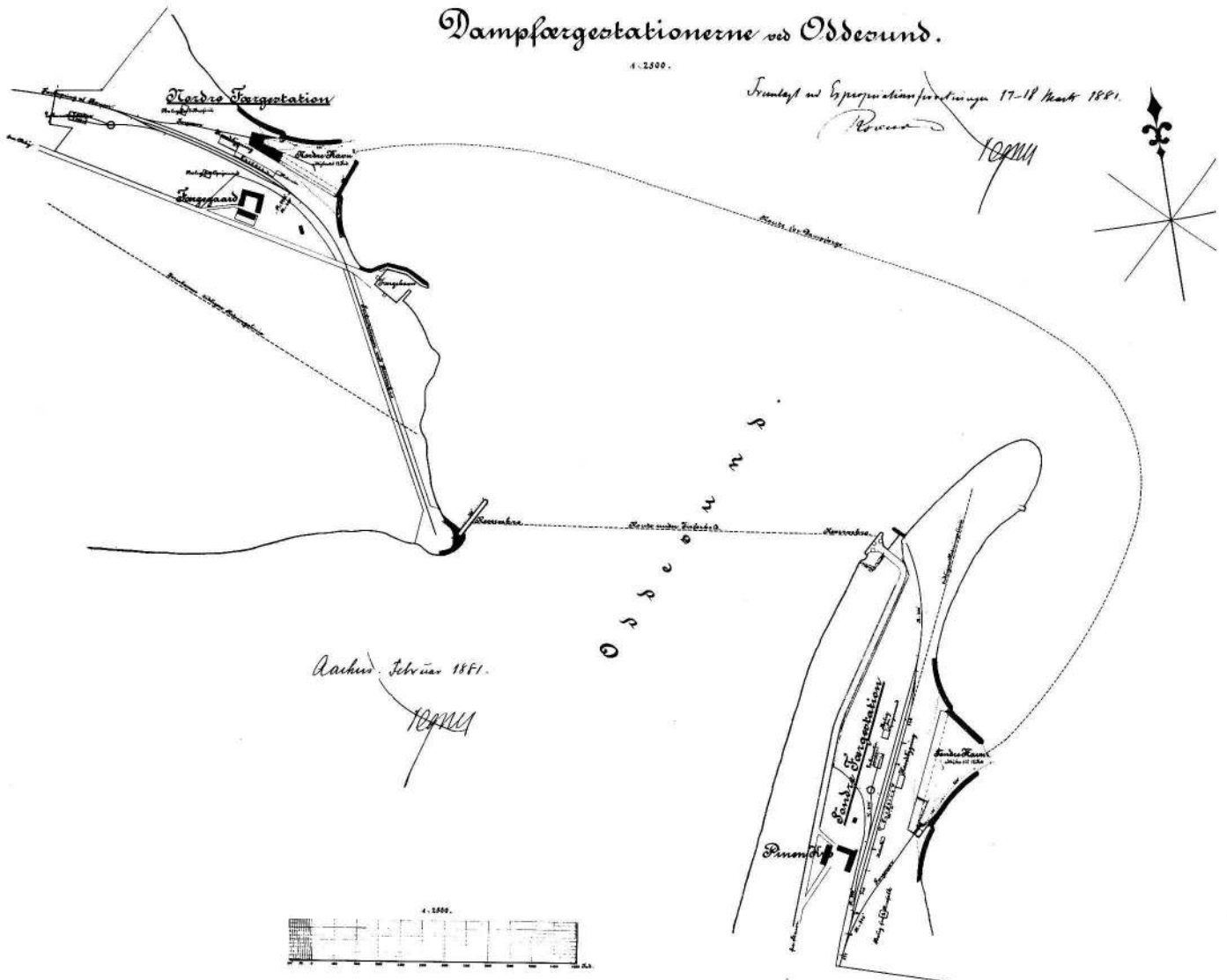
De to færgehavne blev indfattet af 2 stenfyldte moler, og langs den ene af molerne var færgelejet bygget, således som det fremgår af tegningerne. Vanddybden i færgelejerne var 3 meter ved normalt daglig vande.

Efter at de faste anlæg ved overfarten var færdige, blev der den 18. juni 1883 afholdt forskellige tekniske prøver i overværelse af en del af statsbanernes højere embedsmænd. Den ved overfarten stationerede dampfærge - H/F FREDERICIA -

Projekt til

Dampfærgestationerne ved Oddesund.

A. 2500.



der indtil da havde sejlet på Lillebæltsoverfarten, prøvede færgelejerne og overførte et af statsbanernes dengang sværeste lokomotiver. Alle prøver forløb tilfredsstillende, og lørdag den 23. juni 1883 blev overfarten derefter åbnet for offentlig trafik. Nogen egentlig indvielseshøjtidelighed synes ikke at have fundet sted.

Åbningen af dampfærefarten over Oddesund betød en stor forbedring for såvel person- som godstrafikken. Den besværlige og fordyrende omlæsning mellem jernbane og dampskib og omvendt i henholdsvis Oddesund Syd og Oddesund Nord bortfaldt, hvilket betød en øget godstrafik allerede ved dampfærefartens påbegyndelse. Ifølge en lokal avis ventede allerede over 100 godsvogne med tørv på overførsel til Thy inden færefartens åbning. Godsmængden ved overfarten var dog gennem årene en af de mindste ved en statsbaneoverfart, men desuagtet naturligvis af stor betydning for den lokale trafik.

For persontrafikkens vedkommende måtte der skiftes fra tog til færge og omvendt, men i denne henseende var forholdene ved Oddesund ikke ringere end ved andre overfarter, idet der skulle gå mange år, før de første personvogne med rejsende planmæssigt blev overført på en statsbaneoverfart.

I forbindelse med dampfærefartens påbegyndelse og overgang til det offentlige fik den hidtidige indehaver af færgerettighederne tilkendt en erstatning på kr. 65.000. Beløbets størrelse fortæller, at trafikken over Oddesund trods alt ikke havde været af et helt ringe omfang før jernbanens tid. En anden følgevirkning af åbningen af dampfærefarten ved Oddesund med tilhørende forbindelsesbaner nord og syd for overfarten var indskrænkningen i Det Forenede Dampskibsselskabs rutenet i den vestlige Limfjord, hvor anløbet af Oddesund blev opgivet i 1882.

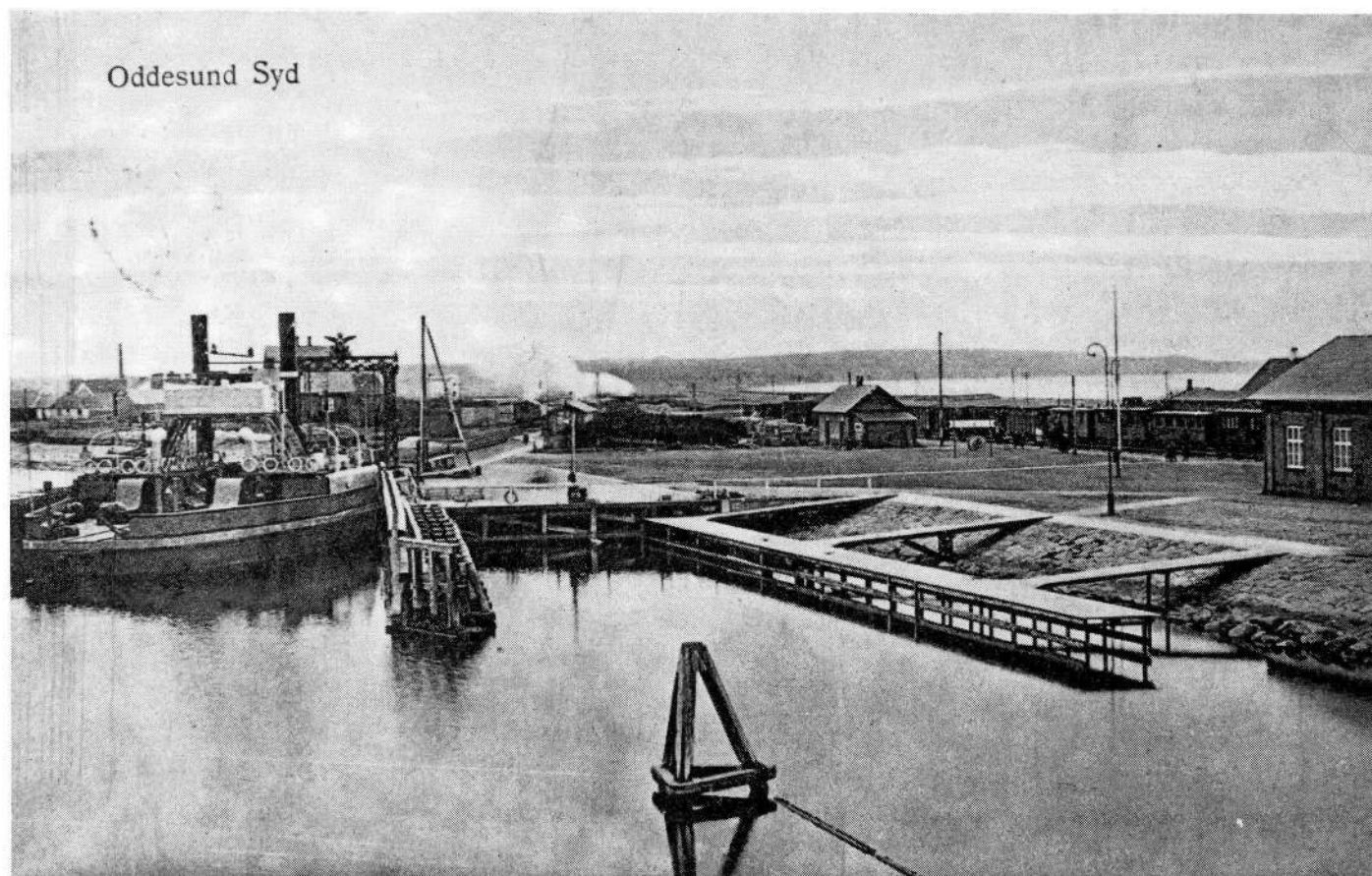
I hver af de to færehavne blev der bygget et færgeleje af statsbanernes dengang almindelige type svarende til færgelejerne ved Lillebæltsoverfarten med galge forsynet med vingehjul. Færgeklappens længde var 18 meter og hævnings og sænkning af færgeklappen skete ved hjælp af et håndbetjent spil. Ligesom ved Lillebæltsoverfarten var færgeklappernes bæreevne noget begrænset, således at anvendelse af lette færgevogne - lette mellemvogne mellem rangerlokomotiv og de vogne, der skulle ilandtages eller ombordsættes fra/til færgen - var nødvendig. Ved Lillebæltsoverfarten havde man samme problem, som i en årrække blev løst ved anvendelse af nogle

ganske lette rangerlokomotiver, de i forhold til statsbanernes øvrige lokomotivpark noget ejendommelige rangermaskiner med opretstående kedel, litra O.

De to færestationers indretning var noget forskellig fra hinanden, hvilket måske kan undre, men forholdet var som bekendt det, at banen syd for overfarten var af en sværere udførelse end banen nord for overfarten. Thybanen blev som bekendt bygget meget let, hvorfor det der anvendte driftsmateriel var en lettere konstruktion end det syd for overfarten benyttede.

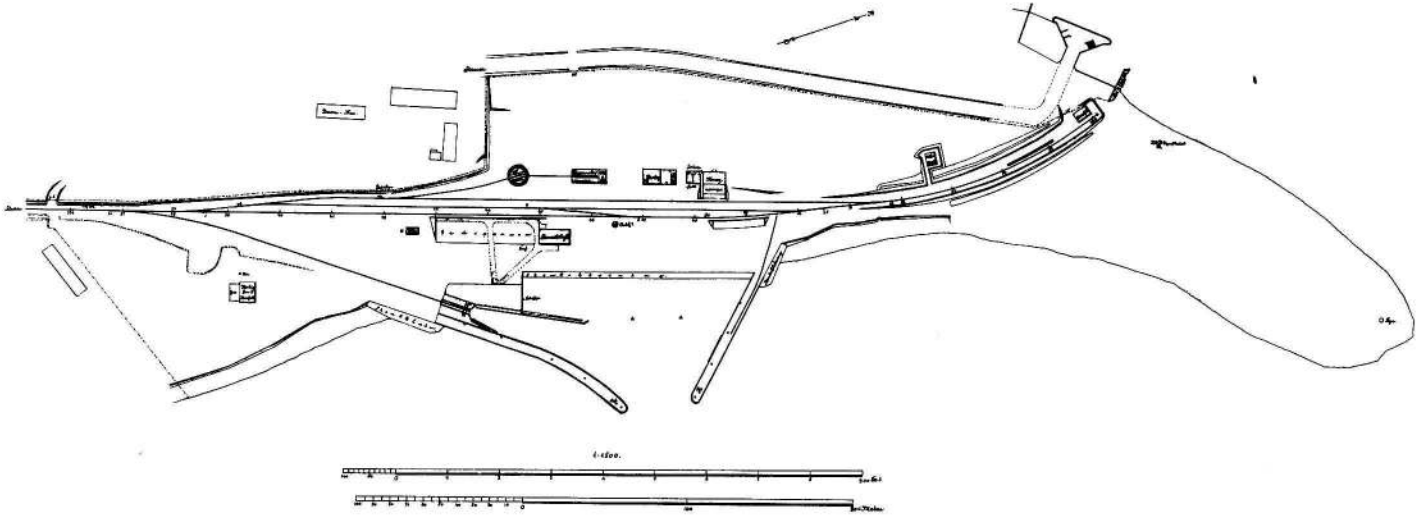
Oddesund Syd station blev endestation for banen fra Struer. Selve stationsanlægget blev udført med hovedspor, omløbspor og læssespor ved siden af hinanden alle beliggende vest for den beskedne hovedbygning. Stikspor til færgeklappen udgik fra stationens sydligste sporskifte. Hovedsporet var iøvrigt videreført i nordlig retning til et nord for stationen værende havneanlæg, hvori indgik en reservebro til benyttelse i nødstilfælde eller under isforhold.

Da banen fra Struer ikke var mere end 11,1 km lang, var det kun nødvendigt at tilvejebringe ret enkle faciliteter for maskintjenesten. Der blev opført en lille remise med 1 lo-

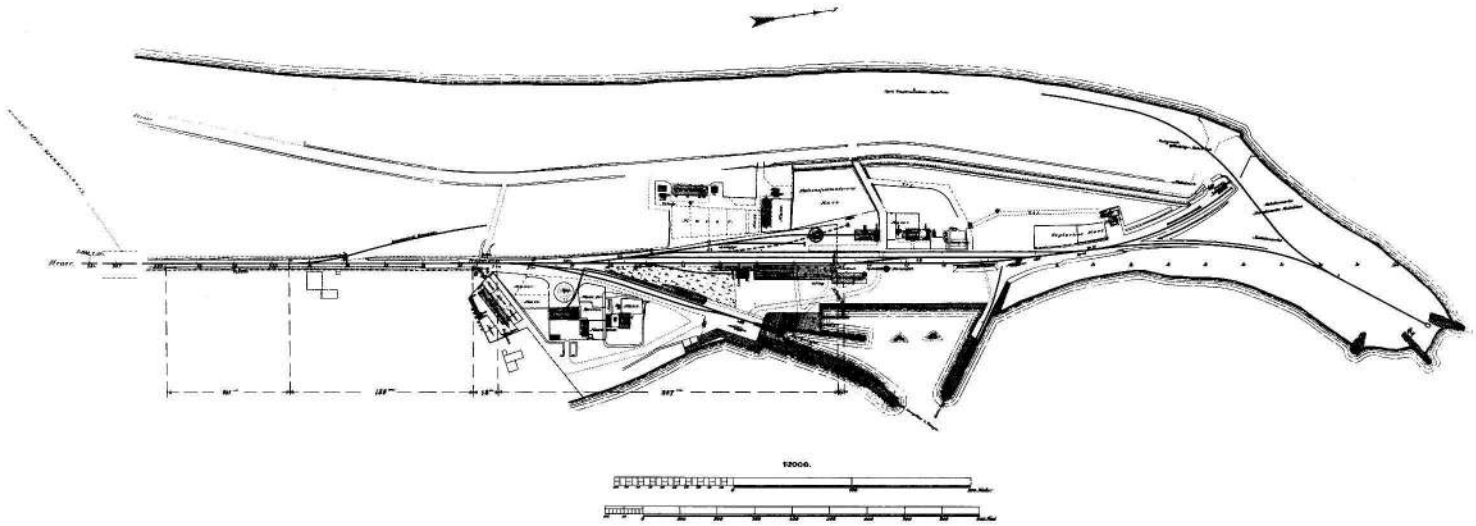


Oddesund Syd

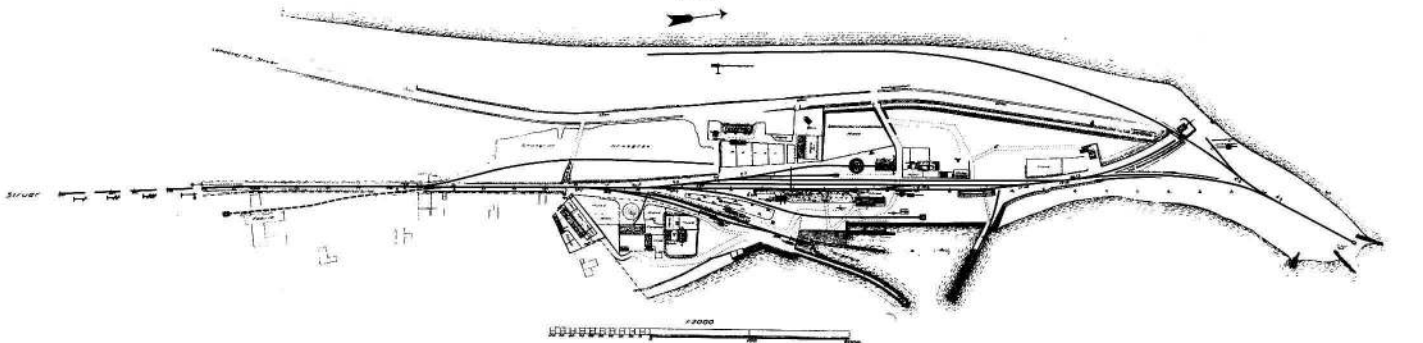
I. F. I.
ODDESUND SYD.
 (1884.)



D.S.B.
Odesund Syd Station.
 1912.

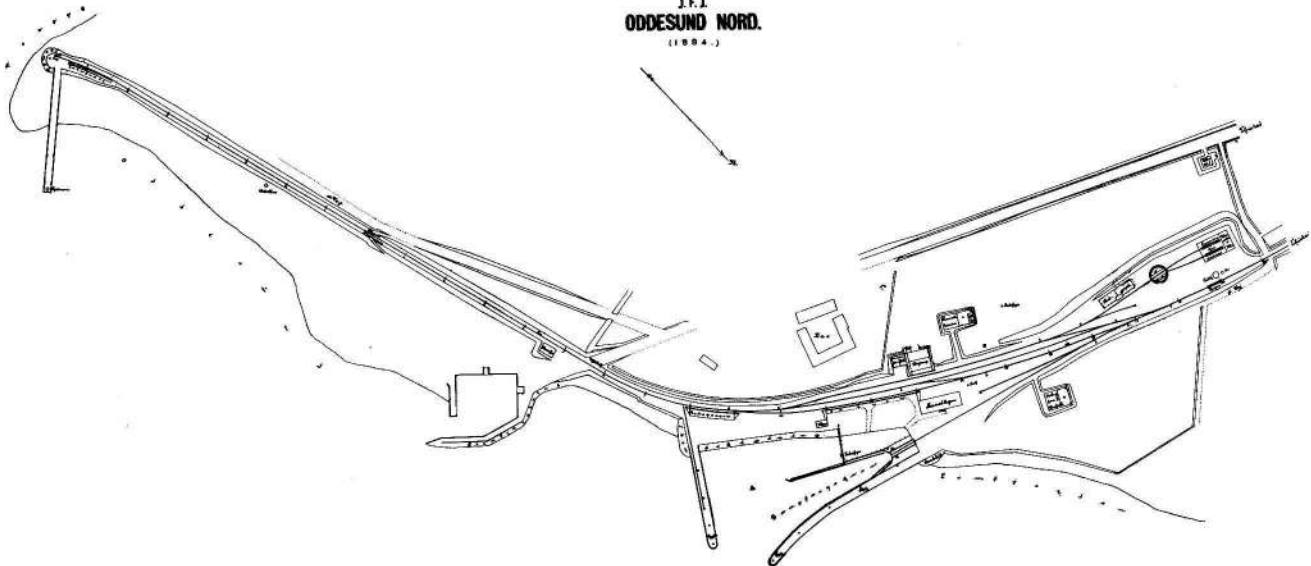


D.S.B.
ODDESUND SYD STATION.
 (1927)



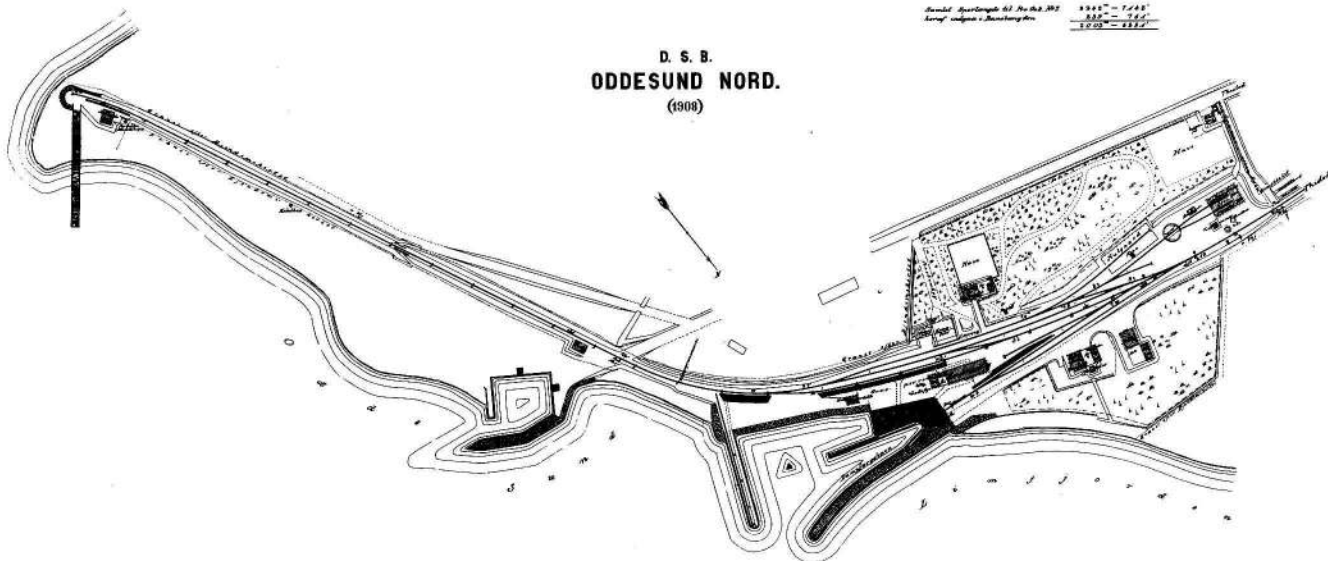
Samlet Sporlængde indenfor Sporskifte a. ... 4038 m

J.F.I.
ODDESUND NORD.
 (1904.)



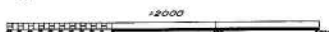
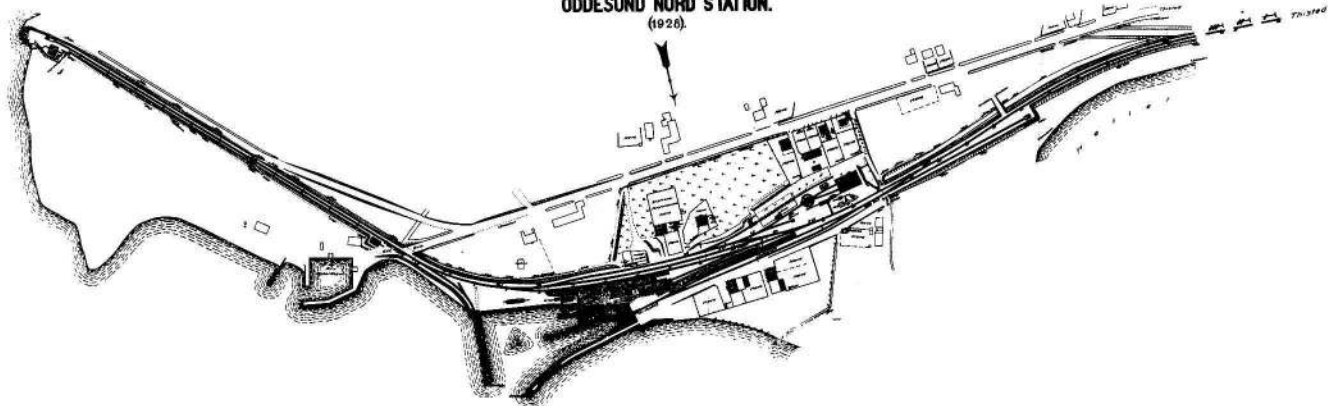
D. S. B.
ODDESUND NORD.
 (1908)

Saml. Sporlængde til den 1. 12. 1908 4981' - 1745'
Samf. indgår i Banelængden 812' - 144'
 1000' - 1132'



D.S.B.
ODDESUND NORD STATION.
 (1926)

Saml. Sporlængde indenfor Sporstifte Nr. 12 2832 m
Heraf indgår i Banelængden 226 m
 1200 m



komotivplads og anbragt en kort drejeskive med effektiv længde 11 m vest for stationsbygningen. Damplokomotiverne kunne vandforsynes i Oddesund Syd, men ikke tage kul. Ganske vist fandtes der på stationen et kuldepot, men det var Søfartsafdelingens og indeholdt skibskul til dampfærgerne.

Stationen i Oddesund Nord fik en noget længere og større udstrækning end stationen syd for overfarten. Opbygningen af sporanlæggene var dog meget lig hinanden med hovedsporet nærmest hovedbygningen, derefter omløbsspor og læssespor. Hovedsporet var ligesom i Oddesund Syd forlænget ud forbi stationen til oddens sydspids til en reservebro. Stiksporet til færgeklappen udgik fra hovedsporet lige syd for indgangssporskiftet. Ved siden af sporet til færgeklappen var anlagt et lille stikspor. Siden udvidedes anlægget med et omløbsspor øst for det nævnte klapspor.

Da strækningen fra Thisted til Oddesund Nord var 61,2 km lang, var der på sidstnævnte station brug for større remiseforhold end i Oddesund Syd. I Oddesund Nord fik remisen, der blev bygget i den nordlige ende af stationsterrænet, derfor 2 lokomotivpladser. Drejeskiven fik samme effektive længde som drejeskiven i Oddesund Syd. I Oddesund Nord kunne lokomotiverne både kul- og vandforsynes.

Driften på de til overfarten stødende jernbanestrækninger blev for Struer-Oddesund Syd banens vedkommende for så vidt angik plantog og faste særtog normalt udført med damplokomotiver indenfor deres normale kørselsfordeling. En del tog på strækningen Struer-Esbjerg kørte i mange år først til Oddesund Syd for at hente post- og rejsegodsvogn inden toget fortsatte til Esbjerg respektive fortsatte til Oddesund Syd efter ankomsten til Struer fra Esbjerg. Senere da K- og D-maskiner blev stationeret i Struer blev togene Struer-Oddesund Syd ofte om vinteren fremført af en O-maskine. Grunden var den, at K- og D-maskinerne var for store til at de kunne vende på drejeskiven i Oddesund Syd. Lokomotiverne måtte derfor køre baglæns den ene vej, og under denne kørsel kunne de ikke opvarme togene. O-maskinerne, der normalt kørte i den københavnske nærtrafik, var som bekendt bygget til kørsel lige godt i begge retninger og kunne opvarme togene uanset køreretningen. I trediverne fortsatte dagiltoget Fredericia-Struer til Oddesund Syd (fremført af Fredericia K-maskine); dette tog var

hovedforbindelsen fra København til Thy og Thisted.

I årene efter ca. 1930 blev der mellem Struer og Oddesund Syd i et vist omfang indsat små motortog fremført af motorvogne litra ME og MF, der for nogle togs vedkommende overførtes med færgen og fra Oddesund Nord fortsatte til Thisted og omvendt. I en periode kørtes også med motorvogn litra MP syd for overfarten. Her var der tale om et motoriltog fra Esbjerg, der dér havde forbindelse med lyntog VESTERHAVET fra København.

Alle tog på strækningen Oddesund Nord-Thisted blev ved driftens påbegyndelse i 1882 fremført af de dengang helt nye små P-maskiner, der meget hurtigt viste sig at være utilstrækkelige. Af denne årsag måtte mange tog fremføres med forspand. Efter en årrække blev banen ombygget, således at damplokomotiver litra E (1868/69) kunne indsættes. Senere suppleredes trækraften med J-maskiner, medens E-maskinerne i 1920'erne blev erstattet med G-maskiner. Dampogskørslen i den sidste tid inden overfartens lukning udførtes med O-maskiner, da drejeskiven i Oddesund Nord ikke kunne benyttes som følge af brobygningsarbejderne.

Efter motoriseringen af driften på mange af statsbanernes sidebaner, der blev påbegyndt i slutningen af tyverne, blev et stort antal tog også nord for Oddesundoverfarten fremført af de ovenfor nævnte motorvogne litra ME og MF.

Trafikken på Oddesundoverfarten fordrede kun én dampfærge i drift ad gangen, og som foran nævnt var den første færge, der blev stationeret ved overfarten, H/F FREDERICIA. Færgen var bygget i 1877 til Lillebæltsoverfarten. Ved de i 1883 foretagne nyanskaffelser af enkeltsporede dampfærger - H/F INGEBORG og H/F HJALMAR - der begge blev stationeret ved Lillebæltsoverfarten, var det muligt at flytte H/F FREDERICIA til Oddesundoverfarten, hvor den kom til at sejle i en længere årrække.

I 1898 blev H/F FREDERICIA midlertidigt omstationeret til Sallingsundoverfarten. Færgen blev ved Oddesundoverfarten erstattet af H/F DAGMAR, der sejlede der i 6 måneder, indtil H/F FREDERICIA igen kom tilbage. H/F FREDERICIA blev i 1901 afløst af H/F INGEBORG, der herefter var overfartens faste færge indtil 1933. H/F FREDERICIA gik til Sallingsundoverfarten, hvor den var reservefærge for såvel denne overfart som

for Oddesundoverfarten. I 1921 kom S/F VALDEMAR til Oddesundoverfarten som reservefærge, hvilket den fast vedblev med helt til 1938, da den ved overfartens nedlæggelse overgik til Statens Istjeneste. H/F INGEBORG blev udrangeret i 1934 efter i 1933 af være blevet erstattet af H/F KRONPRINS FREDERIK, der herefter sejlede fast på overfarten til færgedriftens ophør i 1938. Alle de nævnte færger havde noget nær samme overførselskapacitet og samme sejltid, der med de nyere færger var nedsat til 12 minutter. S/F VALDEMAR var dog en undtagelse. Denne færge brugte et par minutter mere som følge af, at den i modsætning til hjulfærgerne måtte svaje en gang på hver tur.

Allerede inden dampfærgefartens påbegyndelse var der som nævnt blevet stationeret et almindeligt dampskib ved overfarten. Efter dampfærgefartens påbegyndelse var der fremdeles stationeret et dampskib ved Oddesund som reserveskib, det var nogle af statsbanernes mindste og ældste dampskibe, hvoraf kan nævnes H/S GERDA, S/S FYEN og S/S MASNEDSUND der afløste hinanden. I perioder var S/F VALDEMAR reservefærge inden den blev fast stationeret ved overfarten og ligeledes har S/F MARIE (inden ombygningen søsterfærge til S/F VALDEMAR) og H/F LILLEBELT afløst ved Oddesund. For alle de nævnte færger og skibe gælder, at de til enhver tid var statsbanernes ældste tjenstgørende materiel med næsten hele passagerapteringen under vogn-dækket og i det hele taget kun sparsomt udstyret med bekvemmeligheder for de rejsende. Disse forhold var dog næppe af større betydning den korte overfart taget i betragtning.

Stationsanlæggene og færgenhavnene undergik kun få forandringer og udvidelser i de år, overfarten bestod. Trafikken fordelte sig jævnt og lod sig uden vanskeligheder afvikle med de bestående anlæg og én færge i fart. Den korte overfartstid indebar, at ekstrature om fornødent let lod sig indlægge i sejlplanen.

Som foran nævnt måtte passagererne skifte til og fra tog/færge i de to færgenhavne, ganske som det var tilfældet ved statsbanernes øvrige overfarter. Disse forhold bestod uændrede i mange år, men fremkomsten af de lette motortog i slutningen af tyverne fremført af motorvogne litra ME og MF muliggjorde som allerede nævnt passagerbefordring over Oddesund uden skifte ved færgen, idet

Oddsund Syd.



Herover: Oddsund Syd (postkort, arkiv: hol)
Herunder: Oddsund Syd (JS A 147 F 008, foto: J. Steffensen)



togene overførtes med færgen. Ordningen blev etableret i begyndelsen af trediverne og omfattede 2 á 3 togpar daglig.

Forholdene ved Oddesund-overfarten var besværlige både for jernbanetrafikken og den stigende landevejstrafik, der op gennem tyverne og trediverne fik stedse større omfang. Det blev derfor besluttet at erstatte færgеоverfarten med en kombineret vej- og jernbanebro, og bygningen af denne bro blev vedtaget af Rigsdagen ved lov af 8. april 1932, samme lov hvorved bygningen af Storstrømsbroen også blev vedtaget.

I februar måned 1934 blev der afholdt licitation vedrørende funderingsarbejderne for den nye bro, hvorefter denne entrepriser blev tildelt et konsortium bestående af de to entreprenørfirmaer A/S Monberg og Thorsen og A/S Kampmann, Kierulff og Saxild. I 1935 afholdtes licitation over entreprisen vedrørende hele stålbrobygningen, hvorefter udførelsen af denne blev overdraget A/S Allerups nye Maskinfabrik i Odense.

Oddesundbroen, der har en samlet længde på 472 meter, blev lagt i nordvest-sydøstlig retning, næsten på sundets smalleste sted og vinkelret på middelstrømretningen.

Broen blev bygget som en lavbro med største fri højde over vandet 5 meter, hvorved det forventedes at ca. halvdel af de skibe, der passerer broen, kunne gå under denne.

Gennemsejling for større skibe er mulig ved hævnning af et kløpflag, hvorved der tilvejebringes en 30 meter fri gennemsejlingsåbning.

Oddesundbroen har 9 strømpiller og 2 landfæster, og på disse hviler 10 simpelt understøttede brofag. Også ved bygningen af broen viste naturforholdene sig at være meget ugunstige med en maksimal vanddybde på 24,0 meter midt i sundet og bæredygtig bund først i 30-40 meters dybde under havbunden.

På broen findes en enkeltsporet jernbane, en kørebane med 5,6 meters bredde og et 2,5 meter bredt fortov for cyklister og fodgængere. Som broen blev placeret undgik man alt for store omlægninger af jernbaner og veje på begge sider, men det blev dog nødvendigt at bygge en helt ny station i Odde-sund Nord. De to gamle stationer blev nedlagt ved broens indvielse.

Den 15. maj 1938 blev Odde-sundbroen indviet i overværelse af kongefamilien samt repræsentanter for regering, amterne og kommunerne foruden generaldirektør P. Knutzen og formændene for jernbaneorganisationerne. Desuden samlede begivenheden henimod 40.000 tilskuere, der overværede, at kongen ved et tryk på en knap kl. 11.10 bragte den oprejste broklap i leje, hvorved den faste forbindelse mellem Thy og Vestjylland blev tilvejebragt.

For færgеоverfartens vedkommende blev flagene strøget kl. 14.00 i hvilken forbindelse daværende søfartschef Neergaard holdt en tale, hvori han takkede overfartens personale for veludført tjeneste. Den ved overfarten fra 1933 stationerede dampfærge - H/F KRONPRINS FREDERIK - statsbanernes sidste hjuldampfærge, og reservefærgen S/F VALDEMAR var nu overflødig. Førstnævnte færge afgik snart efter til ophugning, hvorimod S/F VALDEMAR blev overtaget af Statens Istjeneste, hvorefter skibet efter en større ombygning fungerede som statsisbryder i Limfjorden i en lang årrække og først blev ophugget i 1959.

Den gamle fægehavn i Odde-sund Nord blev i efteråret 1938 efter forhandlinger med ministeriet for offentlige arbejder solgt til Søndbjerg-Odby kommune, men herudover blev der ikke frigjort større arealer eller værdier ved dampfærgefartens ophør ved Odde-sund.

De i artiklen nævnte dampfærger er nærmere beskrevet i følgende numre af SIGNALPOSTEN H/F LILLEBELT og H/F FREDERICIA: 7/1 (jan.1971). H/F INGEBORG, H/F DAGMAR og H/F KRONPRINS FREDERIK: 7/2 (marts 1971). S/F VALDEMAR og S/F MARIE: 7/5 (okt.1971). S/F VALDEMAR er tillige omtalt i SP 15/4 (dec.1979).

Ib V. Andersen



Oddesund N, 1975 (foto: hol)

Adams Hjørne

REMISEN PÅ MODELBANEN

Ser vi bort fra de begrænsninger der, fra den ene målestok til den anden, ligger i mulighederne for at etablere et nogenlunde naturtro anlæg i et lokale af en givet, men ikke overdådig størrelse, må mange af vore forberedelser være af en sådan art, at de kan omtales uden forud at præcisere om banen bygges i spor N, HO, O eller anden størrelse.

Ud fra disse betragtninger har jeg fundet et par emner frem, og har i første omgang forsøgsvis valgt at give remisebygning på modelbanen et par ord med på vejen. Ikke fordi jeg på nogen måde opfatter mig selv som ekspert på dette område, men emnet passede til formålet, der jo i virkeligheden er et forsøg på at gøre ADAMS hjørne mere aktuelt og alsidigt. Hertil kommer så et anstrøg af det lidt mere følelsesbetonede, idet jernbaneudflugter, foretaget i selskab med ligesindede eller på egen hånd, efter min opfattelse ikke var fuldendte dersom der undervejs ikke havde været muligheder for at aflægge besøg på de lokale maskindepoter.

Over en periode af mere end 35 år har disse besøg så på sin egen tydelige måde fortalt om den udvikling, der her fandt sted. Det være sig fra moderniseringen af banens trækraft til udsmykningen af sove- og spiserum, der ændrede sig fra billeder af kongefamilien og religiøse sentenser til pin-up girls og partipolitiske opråb. Fandt der ændringer sted, og det gjorde der da, var og er stemningen stadig helt speciel og lige spændende for en jernbaneven. At skrotbunken, der et sted omme bagved, der for 35 år siden var en guldgrube som kun få agtede på, i dag næppe kan afføde større interesse, kan muligvis bero på en opstået træthedsfølelse, men det er en anden historie.

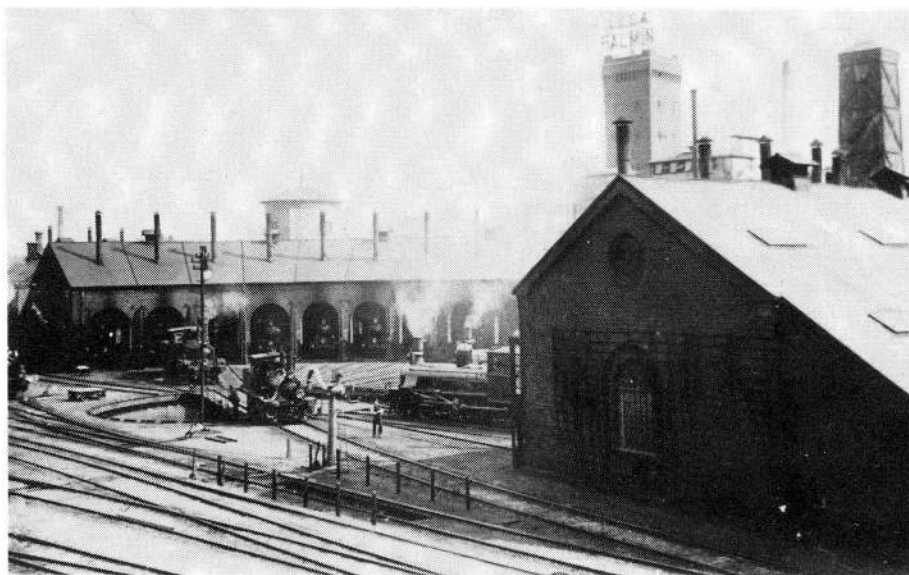
Som læseren sikkert selv forlængst har regnet ud, gjaldt disse besøg ikke remisen som bygningskonstruktion, men snarere de oplevelser den havde at byde på i sit indre eller dens umiddelbare nærhed, hvad mine egne fotooptagelser også bærer tydeligt vidnesbyrd om. Jeg beklager da også at måtte skuffe den, som måske

havde sat næsen op efter diverse redegørelser på såvel historiske som arkitektoniske områder. Den slags må de lærde tage sig af.

Remiseanlægget må, som alt det andet tilbehør, med ved de indledende forberedelser og planlægning, der blandt andet tager sit udgangspunkt i en nedtegning af det til rådighed værende lokale.

Radiatorer, døre og vinduer, og andet ikke flytbart gods må med på tegningen hvor målene for højde, bredde og dybde afsættes i en parentes. Som det næste ridser vi så omfanget af de bordarealer ind der påregnes at kunne opfylde formålet, uden at det af den grund senere skulle medføre, at man skal kante sig igennem, eller lokalet virker overfyldt dersom der er mere end to eller tre personer tilstede. En smule værkstedsbord skal der vel også findes plads til, selv om det nok vil være at foretrække, om vi kunne have den slags snavgivende elementer i et separat rum.

Tegningen udføres i blyant og målestokken skal ikke være for lille. Det endelige resultat, når alle detaljer er kommet med, og viskelæderet har været i flit-



Lokomotivdepot, Århus (DMJK)



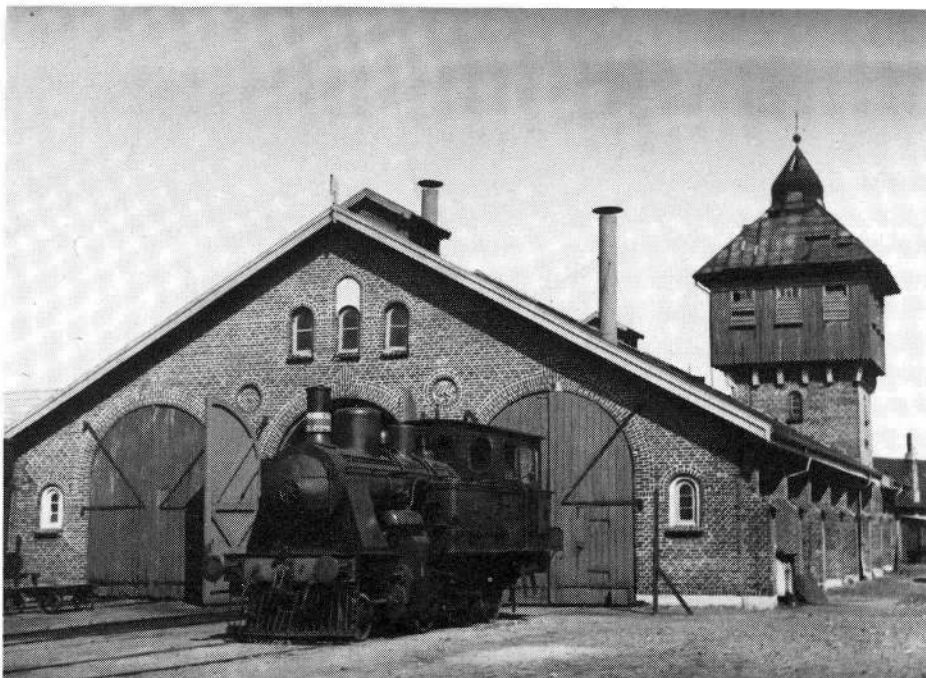
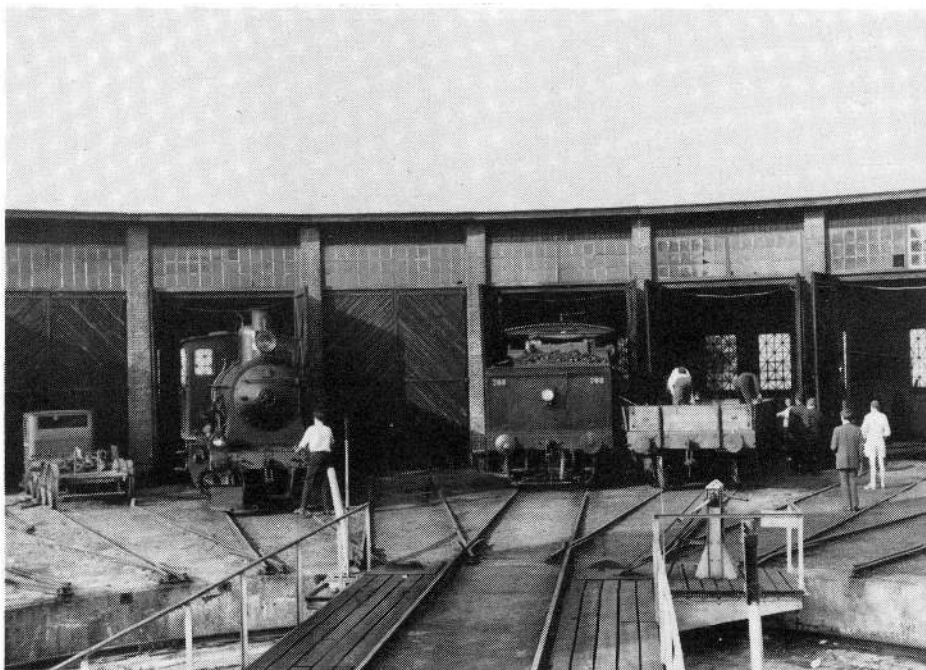
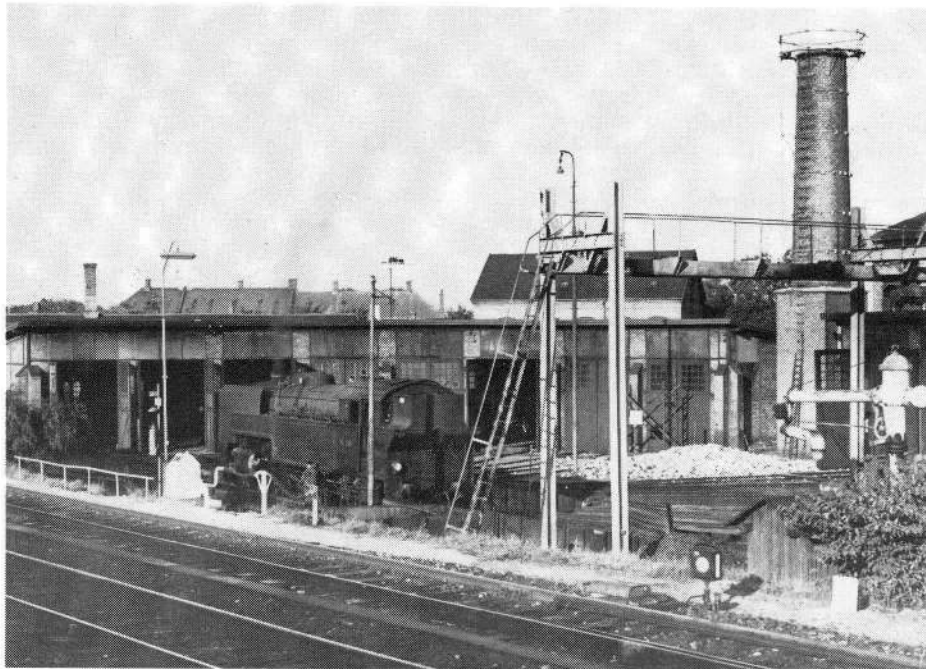
Lokomotivdepot, Århus 1960 (PA)

tig brug, bliver undertiden et frygteligt sammensurium uden hoved eller hale. Tegningen skulle meget gerne kunne sikre os mod tekniske umuligheder og fejlgreb.

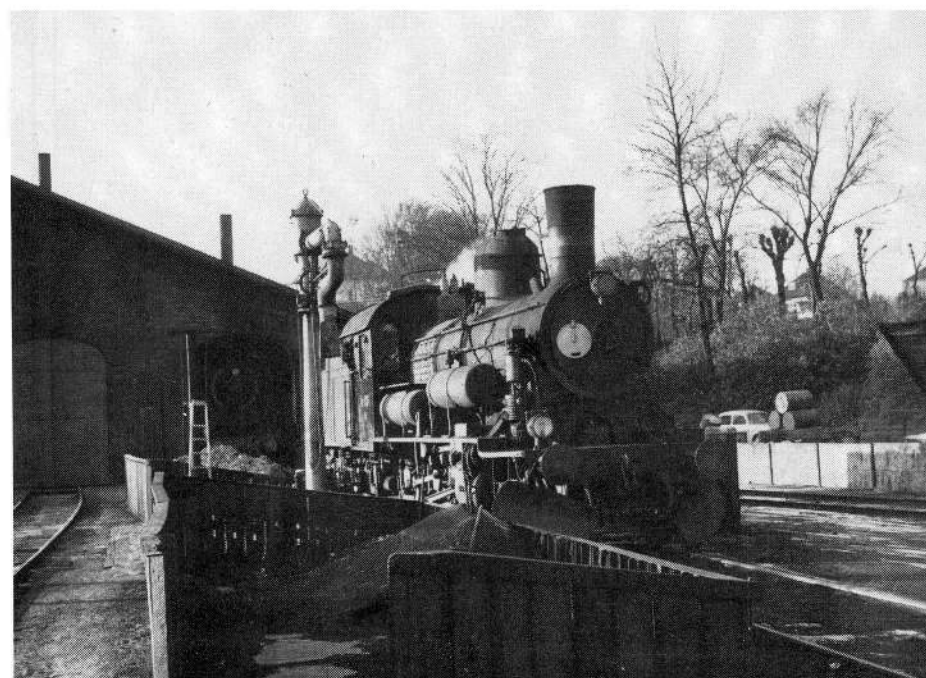
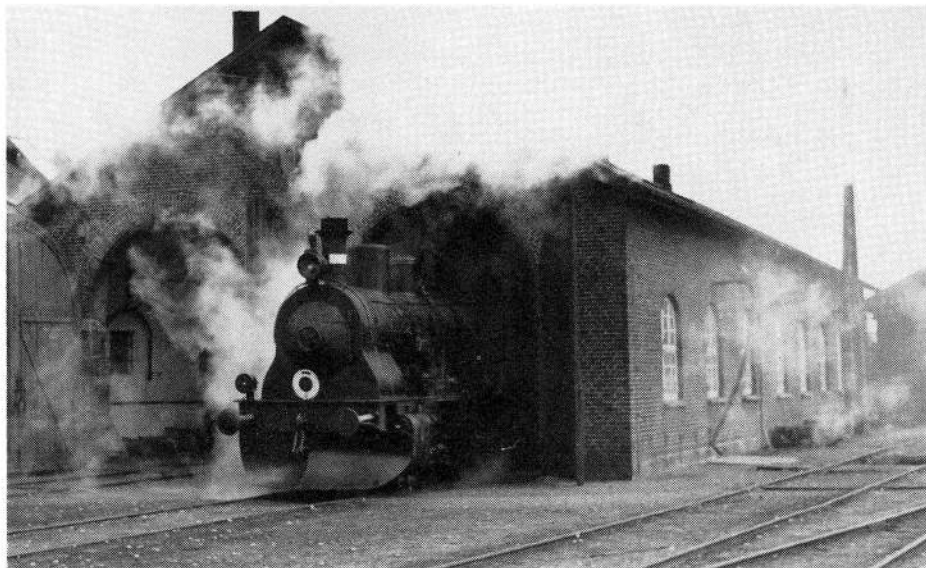
Er tegningen af lokalets omrids og dets forestående indhold udført i målestokken 1:5 ville det betyde at for eksempel sporvidden 16,5 mm skulle udtrykkes i en 3,3 mm bred streg, med en skraveret markering i begge sider til illustration af fritrumsprofilet. Det gør vi imidlertid ikke. De streger vi trækker, er midterlinien mellem de to skinner, men med fritrumsprofilet i tankerne, påses det, at den for den udvalgte sporvidde/målestok indbyrdes rette afstand mellem to parallelt løbende spor strengt overholdes. De samme forhold gør sig selvfølgelig også gældende hvor sporet følger bordpladens for- og bagkanter. Sporskifter kan være frygteligt drilagtige og burde næsten være et kapitel for sig selv. Det er ingen kunst at stille et banegårdsterræn op på et stykke papir, men når det kommer til det virkelige arbejde er man dårligt hjulpet, dersom der ikke på forhånd er taget forbehold for hvor langt et sporskifte er, og hvor megen plads det vittterligt optager regnet fra tungespids og helt ud til frisporsmærket. Velkendte faldgruber er overhalings- og omløbsspor, hvor byherren ikke tog sig i agt for at den disponible sporelængde skal regnes mellem de to frispormærker, eller sporrysten med så og så mange opstillingsspor, hvor der bare ikke blev plads mellem hovedspor og bagvæg, til det fornødne antal skifter lagt i forlængelse af hinanden.

Alt dette bliver der nu taget hensyn til, og både teknisk korrekt og sikkert meget kunstfærdigt udført, toner vort drømmeanlæg frem på papiret, og jo kønner det er udført desto ivrigere er vi efter at få arbejdet sat i gang. Nu skulle modelbanen, udover at fornøje ejermænd, også forestille imødekommelsen af et trafikalt behov, og hvor banen i det hele taget har sine indtægter fra.

Ih ja! men det har vi da også med. Se blot, her har vi beboelse og butikker (antydnet med kruseduller på et meget lille område) hvor blandt andre nogle af beboerne er ansat på de virksomheder (flere kruseduller) som også benytter sig af banens godstransport. "Ude på landet" finder vi



Roskilde 1957 (HP)
Maribo. Bemærk krydsede adgangsspor (PA)
Rudkøbing (??)



bondemandens gårde og marker, skovklædte områder med savværk og industrispor og minsandten om ikke der også er blevet plads til en lille landsby med egen station og læssespor. Med andre ord, den rene idyl og troværdighed, men er man nu også sikker på at der kan blive plads til det hele. Det er uden al tvivl gået meget stærkt her på det sidste med at få tegningen færdig, og en reel omsætning af de virkelige mål har næppe fundet sted. Opstår der problemer, må de løses hen ad vejen.

Problemer er til for at blive løst, men kan vi altid være lige godt tilfredse med resultaterne. Halve huse læner sig op mod bagvæggen, resten males op på de glatte flader, stationsbygningen fik ikke helt den størrelse og det imponerende format den var tiltænkt, og industrikvarteret, der pudsigt nok har rigeligt med sporplads, deler skæbne med beboelsesområdet. Havde man skullet tage til takke med den afsatte plads var der nu nok også blevet et forfærdeligt postyr med de lokale sundhedsmyndigheder, vejvænet eller hvem som ellers træffer bestemmelser for byens borgere. At den flotte bondegård er blevet reduceret til et husmandssted er imidlertid helt forståeligt, for med den smule markarealer, der er til rådighed, kan arbejdet vel overkommes i week-enden og familiens indtægter indtjenes på ugens øvrige dage ved et eller andet arbejde i byen. Der er forresten rimelig god befordring mellem bopæl og arbejdssted, med mindre banen skulle komme i tanke om at nedlægge stationen i den nærliggende landsby.

Ovenstående indledning skal opfattes halvt i spøg og halvt i alvor. I spøg, fordi vi meget sjældent har plads til det modelbaneanlæg, vore tanker og ønsker kredser om, og så er det vi må tage til takke med disse mere eller mindre vellykkede halve løsninger. Nu foretrækker de fleste vel anlæg med mange og bedst tænkelige køremuligheder, hvilket så må blive på bekostning af en mere forskønnende "indpakning".

Omvendt, og her kommer Alvoren ind i billedet, føler jeg mig overbevist om, at mangt et modelbaneanlæg ville have kommet til at tage sig langt mere naturtro og pynteligt ud dersom bygmesteren på forhånd havde indset, hvor pladskrævende også udenomsværkerne er, og derefter indrettet anlægget derefter.

Stubbekøbing (EVP)

NPBM, remisen i Mern (EVP)

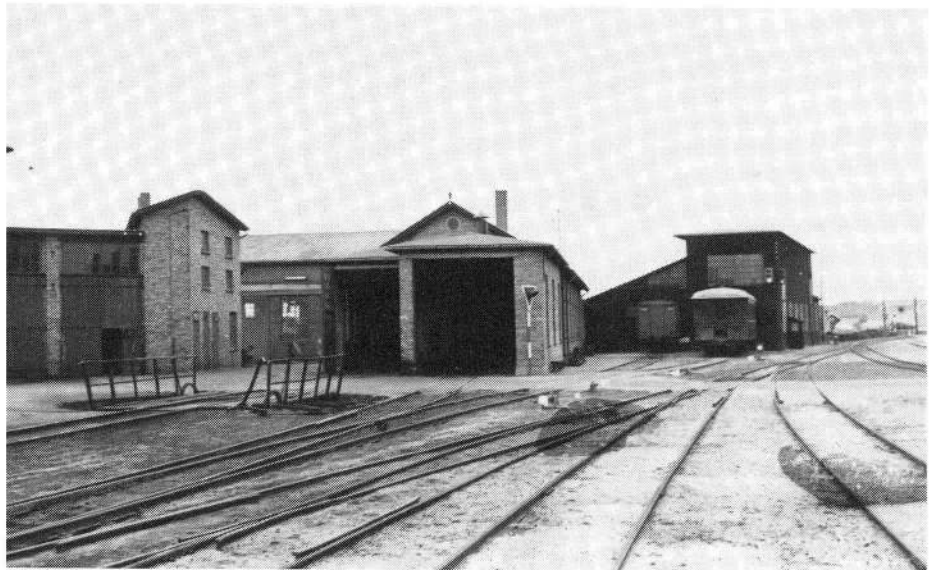
Kul og vand i Helsingør (PA)

Nu kan læseren måske undre sig over hvad alt dette har med remisebygning at gøre, men forklaringen er såre simpel. Vi må gøre os det klart under tegnearbejdet hvor meget de forskellige emner fylder efter omregning til gældende målestok. Kan man ikke få det hele med, må der prioriteres eller indgås kompromisser, hvilket vi så må lære at leve med, men hvor diverse dekorationer nok kan tåle en mindre amputation, så er remisen en brugsgenstand, til hvilken vi må afsætte den nødvendige plads, samt indrette så den kan betjenes efter formålet. Skulle det så vise sig at være på bekostning af andre ønsker, er det vel et offer vi gerne bringer.

Ved planlægningen må vi tage tre spørgsmål under overvejelse: Hvor ligger en remise almindeligvis set med forbilledets øjne. Hvilken type skal det være, og hvor megen sporplads skal den kunne rumme. Hvor, ud fra det forudgående, vil det være hensigtsmæssigt at lægge den på netop mit anlæg.

Det første spørgsmål, remisens placering, er såre let at besvare, idet den primært lægges således, at kørsel mellem denne og banens øvrige spornet kan finde sted uden at det er til gene for stationens perron- og gennemgående spor. Et blik på SIGNALPOSTENS mange sporplaner og vore egne erfaringer siger os da også, at et remisebesøg ofte betød en længere spadseretur ud til stationens yderste ende, hvis man da ikke var så heldig at finde den sådan omtrent over for stationsbygningen, men altid, eller næsten altid da, med de føromtalte adgangsforhold til terrænet. Kuriosa er der naturligvis også mange af. Tag blot til Roskilde og Næstved, hvor lokomotivdepoterne er kommet på den forkerte side af hovedsporet, i Roskilde endog gemt væk i et hul. En remise i hver sin ende af stationen er, eller var i alle tilfælde en gang, heller ikke noget særsyn, og vi kunne endog komme ud for, at remisen lå ét sted, mens den tilhørende drejeskive(!) var at finde langt herfra. Vi kan næppe komme forbilledet nærmere på modelbanen, end ved netop at tilstræbe en afvikling af toggangen på stationen, der ikke skal sættes i stå fordi der samtidig skal foretages bevægelser mellem depot og rangerterræn.

Hvilken type og hvor megen sporplads, er spørgsmål der kræver en noget længere besvarelse, da vi jo også må se lidt på hvilken plads, der skal afses til formålet. Vi begynder med sporpladsen, eller helt korrekt, antal lokomotivpladser. Repræsenterer modelbanestationen banens ho-



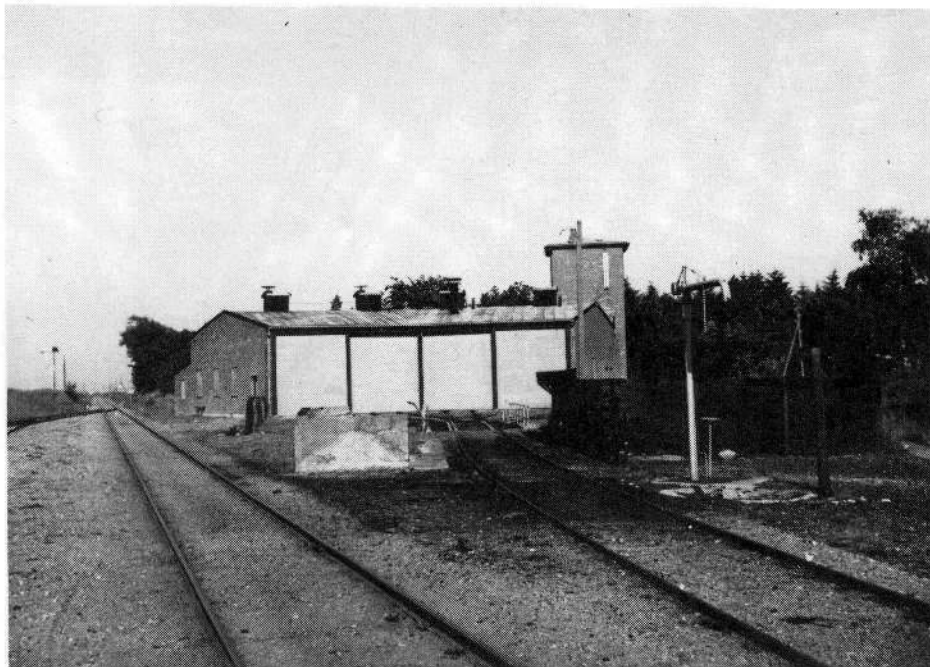
DBJ, Rønne H (EVP)



RHJ, Randers lokalstation (EVP)



ETJ, Ebeltoft (EVP)



vedstation, eller er den et udtryk for et større knudepunkt, begge med det til fælles, at her opbevares, vedligeholdes o.s.v. de for banen, eller dette afsnit af samme, for driften (inclusive reserver) nødvendige antal lokomotiver, betragtes remisen nu som et lokomotivdepot.

Antallet af lokomotivpladser behøver altså ikke nødvendigvis at have noget at gøre med stationsbyens størrelse. Brande by med 5693 indbyggere i 1981 er et jernbaneknudepunkt med et større depot, hvorimod remiseforholdene i Thisted med 12469 indbyggere samme år var meget beskedne. Det kan godt være, der ikke er noget rigtigt hold i denne sammenligning, men i alle tilfælde vil det være naturligt, at har vi bygget et større lokomotivdepot, så vil banegårdsterrænet også være af en størrelsesorden der tillader oprangering af en hel del både gods- og personvognsstammer. Hvad vil så være et rimeligt antal lokomotivpladser? Ja, vi kunne jo efter at sporplanen er færdigtegnet sætte os hen og komponere en køreplan, der dækker trafikken for en uge eller mere, og ud fra denne beregne det nødvendige antal maskiner, denne driftsplan kræver. Tager vi så også diverse rangermaskiner, nedbrudsreserver og maskiner til udvask med i programmet, vil antallet af pladser give sig selv. Inden vi flotter os alt for meget, vil det imidlertid nok være fornuftigt lige at se på, hvor megen plads vi behøver til dette kompleks.

Tegningerne, fig. 100, 101 og 111, viser typerne firkantet, rund, og remise med skydebroer. Nu må vi gå ud fra, at modelbyggere der har planer om at kopiere remiseanlæg som de blandt andre findes i Århus og København også

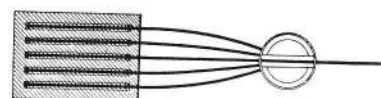


Fig. 100. Firkantet Remise med Drejeskive.

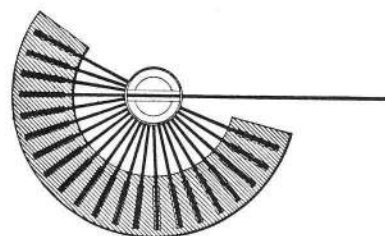


Fig. 101. Rund Remise med Drejeskive.

GDS, Tisvilde (PA)
LB, remisen i Bagenkop (EVP)
Odde Sund Syd, nedlagt 1938
(DMJK, foto: J. Steffensen)

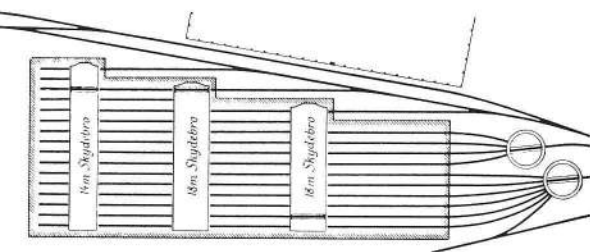


Fig. 111. Remise med Skydebroer, København.

ved, hvad de indlader sig på, så det vil vi se bort fra i denne omtale. De viste tegninger stammer fra "Banernes Bygning og Udstyrelse" årg. 1937. Der er ingen målestok på tegningerne og det fremgår heller ikke at teksten, hvilken størrelse drejeskiver, der er anvendt. Vi kender drejeskivestørrelser som 12,5 - 14,0 - 17,0 og 20,0 meter. På tegningen her har jeg målt drejeskiven til 8,5 mm. Skal den forestille en længde på 20 meter ville det give et målestoksforhold på 1:2350, og i tilfælde af en 17 meter skive, forholdet 1:2000. Det kan kun blive et gæt, omend nogenlunde kvalificeret, så mon ikke det sidste er det rigtige? Måltager og omregner vi ud fra mål på tegningen og omsætningsforholdet 1:2000, vil slutresultatet omregnet til spor H0 blive en radius på 520 mm (fig. 101) regnet fra centrum i drejeskiven og ud til remisens bagvæg. På samme måde kan vi regne arealet ud på den firkantede remise (hvortil så skal lægges omfanget af adgangsspor og drejeskive). Nu har vi muligheder for at danne os et overblik over omfanget af det kommende lokomotivdepot og hvilken type, der bedst vil kunne passes ind efter de lokale omstændigheder, idet vi naturligvis kun bygger det op med det antal pladser, der er brug for, og med en drejeskivestørrelse og en sporlængde i remisen, der passer til vore største maskiner. Ved den runde remise kan der vindes lidt ekstra plads, dersom remiseportene trækkes så tæt sammen som fritrumsprofil og portrammer tillader det, og den nu "skrumpede" forvæg rykkes tættere op mod drejeskivegruben. Man skal bare på forhånd være opmærksom på, at ved mindre drejeskiver end 20 m, kan det medføre at adgangssporene må krydse hinanden i et hjertestykke hvilket igen vil medføre visse gener ved to-skinne, og udvendig tredieskinne-strømforsyning. Lokomotivdepotets øvrige udstyr såsom kulbænk, vandkran, fyrgrav og beholder for bremsegrus findes opstillet udendørs og kræver også plads. Som regel endda på egne spor, vi kan jo ikke blokere adgangen til og fra depotet hver gang en maskine skal have "en tår vand og noget at tygge på". Forsyning af kul til kulgården kan



Sorø-Vedde banen; remise i Sorø (PA)



DSB, remisen i Løgstør, 1966 (EVP)



NKJ, remisen i Kragensås (EVP)

vi også komme ud for, og den har sit eget spor. Det kan så samtidig være det spor, der ført ned langs remisen og et godt stykke ud bagved, benyttes til hensætning af materiel, der afventer reparationer, eller som er udrangeret, og nu deltager i et kapløb mellem tæring og bedre skrotpriser.

Som allerede nævnt kan man muligvis opnå lidt pladsmæssige fordele ved enten at vælge den firkantede eller den runde remise. Den endelige beslutning kan så igen være betinget af, om vi kan skaffe de fornødne tegninger, eller i givet fald tør påtage os egne konstruktioner på baggrund af fotografier eller lignende. Det sidstnævnte burde ikke være uoverkommeligt, når blot bygningsværket kommer til at fungere efter hensigten, og så kan vi endda tage fantasien til hjælp uden at komme helt galt afsted. Se for eksempel fotografiet af NPMB-remisen i Mern.

Har lokomotivdepotet fritstående vandtårn og er røgkanalerne samlet i en fælles fabrikslignende skorsten, vil ingen være i tvivl om, hvad der foregår på dette sted. Tilføjer vi så, ud over det allerede nævnte, forskellige tilbygninger, vognkasser omdannet til lagerrum, svellestabler - både ny og kasserede - grusbunker og olietønder og meget andet, er det da efterhånden også blevet en hel lille by. Ikke så sært, at man kunne slå et par timer ihjel i sådanne omgivelser.

Remisen eller det større depot på modelbanen anlægger vi så, enten som beskrevet i det foregående, eller hvor man selv måtte finde, at denne detalje af banens driftsanlæg naturligt hører hjemme. Har lokalet en mindre niche, et hulrum under trappen eller lignende udformning, der ikke kan tages i anvendelse med mindre vi bøjer sporet om i en vinkel på 90°, er dette en fristende lokaliserings for depotet. Det kan sikkert også sagtens lade sig gøre, dersom depotet kun skal være til pynt, eller man er af den adrætte type, der ikke viger tilbage for i tide og utide, via et "mandehul", at dukke op og ned hver gang lokomotivmesteren har brug for en håndsrækning.

Modellokomotivet har, som alle os andre, også sine særheder. En af dem, og det er næsten en naturlov, er den, at uheld altid finder sted på de mest utilgængelige steder. Ophold i remisen er da heller ingen undtagelse. Når maskinen bliver sat i hus, skal man ikke blive spor forbavset over, at den sætter sine strømoptagere lige netop oven i de isolerende olieklatter og andet snavs som den selv eller forgæ-

geren efterlod ved sidste besøg. Skulle den tilfældigvis være kommet til at stå på rene flader, skal det ikke være mange timer før denne "mangel" er rettet. Mon ikke vi er alt for flotte til at bruge oliekanalen. Afsporinger i remisen behøver jeg vel næppe at omtale, dem er vi som regel selv skyld i, men hvorom alt er, så må et så følsomt og betydningsfuldt område som maskindepotet ligge inden for bekvem rækkevidde. Foromtalte "naturlov" er da heller ikke noget mysterium. Det skyldes ganske enkelt, at utilgængelige dele af banen ikke får den nødvendige rengøring og pasning.

Værelser har hjørner og kroge. På langvæggen fører banen os gennem det smukke landskab, runder hjørnet i en elegant kurve, for derefter at sætte os af på stationen. I den mellem kroge (det må være en krog, hjørner er udvendige!) og hovedsporet fremkomne trekant ville der måske nok med lidt god vilje kunne ligge et ikke alt for stort lokomotivdepot. I alle tilfælde en remise med to eller tre spor. Det må så overvejes og planlægges om det kan gøres på en sådan måde, at lokomotivmesteren kan få de uundgåelige håndsrækninger uden større besvær for udøveren. Betingelsen i dette tilfælde for adgang mellem remisen og det øvrige spornet uden gener for hovedsporet, vil være en placering af stationsbygningen modsat væggsiden. Vi kan imidlertid også gå den vej, at sporet føres så langt ind i kroge som muligt. Den indvundne plads inden for kurven forøges med en udbygning af bordpladen, og her lægger vi så depotet, remisen og hvad der ellers måtte kunne blive plads til. I dette tilfælde er der endog et tilbud om at sænke dette område, som f.eks. i Roskilde, og således stadig have fuld udsigt over det bagvedliggende.

Lokomotivdepotet, det være sig større som mindre, er et markant bygningskompleks blandt jernbanernes forskelligartede driftsanlæg. I nyere tid vel næppe så romantiske hverken i udseende eller af indhold, men stadig lige aktuelle, også på modelbanen. Forgangen romantik og eventyr i remisen bestod blandt andet af duften af kulrøg og varm olie, med dertil hørende lyde af stempelslag og hvæsende dampventiler. Dette sidste får vi nok ikke med på anlægget, men ved en fornuftig og velovervejet planlægning skulle det nok være muligt på én gang at få remisen til at fungere både som dekoration og som en særdeles nyttig brugsting.

I næste nummer af SP fortsætter vi med tips til bygning af remiseanlæg i modelstørrelse.

ADAM
med tak til Søren Kronholt og E.V. Pedersen m.fl. for oplysninger og fotos.

N Y E B Y G G E S Æ T

AHJ E 77 i H0, kr. 190,-
HHJ Q 162 i H0, kr. 130,-
fra PÅ SPORET,
Nørrebrogade 72,
2200 København N.

Anmeldt af BJARNE GREEN

Endnu to byggesæt fra ovennævnte forretning har set dagens lys. Denne gang er der tale om to privatbanevogne, nemlig: Ålborg-Hadsund Jernbanes rejsegodsvogn, litra E 77 og Hads-Ning Herreders Jernbanes lukkede godsvogn, litra Q 162.

AHJ E 77:

Byggesættet består som tidligere af en byggevejledning, plasticplader med påtrykte dele samt diverse andre løsdele.

I byggevejledningen indgår en historisk orientering om vognen, et fyldigt billedmateriale samt gode skitser og tegninger. Dog er der et par mindre fejl/misforståelser i vejledningen, men ved at sammenholde billeder og tegninger er det muligt at manøvrere sig frem til et særdeles vellykket slutresultat.

Under opbygning af modellen kom jeg til at mangle ca. 7 cm 1x1 mm plaststrip. Der var imidlertid overskudsplast i 1 mm, således at jeg heraf kunne tilvirke den manglende strip. Byggesættet er siden blevet suppleret med ekstra strip, således at andre ikke får samme problem.

Da vognen har kørt i lokomotivtrukne tog, og i skinnebustog, er der mange anvendelsesmuligheder på modelbaneanlægget, og da den færdige vogn fremtræder som en værdig repræsentant for de danske privatbaner, kan den varmt anbefales.

Endelig kan jeg forsikre om, at der ligger et stort forarbejde omkring tilblivelsen af AHJ E 77, såvel som der er foretaget mange prøvebygninger førend det endelige resultat er kommet PÅ SPORET!

HHJ Q 162:

Denne vogn har jeg ikke selv haft lejlighed til at bygge, men jeg har et eksemplar til låns, hvorom jeg kan berette følgende:

Byggesættet er sammensat af den tidligere Q-vogn fra UK-modeller, PÅ SPORETs tilbehørssæt samt litreringer (Letraset-metoden) i en fantastisk kvalitet, ja undskyld denne begejstrede udlad-

ning, men Odderbanens bemaling/litrering af denne vogntype, og PÅ SPORETs evne til at efterligne dette i model, kræver ganske enkelt at få topkarakter.

Da jeg tidligere har bygget UK-modellers Q-vogne, vil jeg mene, at man med ca. to dages arbejde vil kunne fremstille en både velkørende og smuk privatbanevogn af de nævnte dele.

God fornøjelse!

PÅ SPORET, Nørrebrogade 72, 2200 København N, tlf. 01 39 48 68 har udgivet et katalog over forretningens "lyksaligheder". Det koster 15 kr. og sendes portofrit. Kataloget indeholder en sand guldgrube af dele for modelbyggeren (også i spor 0), bl.a. et utal af litreringer til i første omgang vogne, men senere også til trækraft.

Disse litreringssæt er ikke billige, men en god model bliver helt i toppen med disse transfers så beløbet er givet godt ud. De i kataloget nævnte litreringsark er i størrelse H0, men vil også på bestilling kunne leveres til størrelse 0. Hosstændige bringes et eksempel i sand størrelse 0.

Red.

PENNEVEN I JAPAN?

Fra Henrik Henriksen, Orla Lehmannsvej 2, 2000 Fredriksberg, tlf. 01 86 70 27 har SIGNALPOSTEN fået anmodning om at efterlyse danske jernbaneinteresserede der kunne tænke sig at korrespondere med en japansk ligesindet.

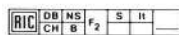
Hans adresse er:

Mr. Masao Honda,
25-12 Hiyoshidai 2chome,
Ohtsu, Shiga-Ken 520-01,
Japan.

Masao Honda skriver godt engelsk, og er interesseret i alle former for jernbane.

Henrik Henriksen vil gerne stille sig til rådighed, hvis der skulle blive problemer, idet han vil være i stand til at oversætte til japansk.

DSB
Cc 1113



Tara 31500 kg Vv 37t



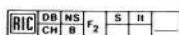
Hiks

→ 14,4 m ←



2 2 2 2 3 3
3 3 3 3 3 3

DSB
Cc 1122



Tara 31500 kg Vv 37t



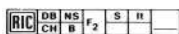
Hiks

→ 14,4 m ←



2 2 2 2 3 3
3 3 3 3 3 3

DSB
Cc 1122



Tara 31500 kg Vv 37t



Hiks

→ 14,4 m ←



INTERFRIGO



SS 17,5t
S 17,5t

A | B | C
15,5t | 17,5t

2500 kg

22,1m

16200 kg

25,0t

DSB
Danmark

INTERFRIGO



SS 17,5t
S 17,5t

A | B | C
15,5t | 17,5t

2500 kg

22,1m

16200 kg

25,0t

DSB
Danmark

Plads nr. 1 - 8

Plads nr. 9 - 16

Plads nr. 17 - 24

Plads nr. 25 - 32

Plads nr. 33 - 40

Plads nr. 41 - 48

Plads nr. 49 - 56

Plads nr. 57 - 64

Plads nr. 65 - 72

Døren skal være lukket under kørslen

Die Tür muss während der Fahrt geschlossen sein

La porte doit être fermée pendant la marche

Le porte dovranno restare chiuse lungo il tragitto

RIV St



Døren skal være lukket under kørslen

Die Tür muss während der Fahrt geschlossen sein

La porte doit être fermée pendant la marche

Le porte dovranno restare chiuse lungo il tragitto

RIV St



JERNBANEØGER

MOTORMATERIEL 2

Motormateriellet fra udenlandske fabrikker før 1945.

Af John Poulsen.

Banebøger, 1984.

Format A 4b, 80 sider, rigt ill.

Pris kr. 198,- (i bogh.)

Bogen omhandler motorvogne af udenlandsk herkomst.

Der startes med en særdeles interessant historisk gennemgang af udviklingen i den første spæde begyndelse, og herefter en omtale af udviklingen i Danmark.

Der er en grundig gennemgang af motorvogne leveret fra Deutsche Werke, Kiel, fra AEG, fra E.V.A. og Scmie m.fl. Der er et rigt tegningsmateriale og oceaner af fotos samt tabeller over data, skæbne m.v.

Fra en modelbyggers standpunkt er det særdeles tiltalende at man - tilsyneladende fuldt bevidst - har bestræbt sig for at tegningen gengiver vognen fra én side, medens det tilhørende foto (i almindelighed i stort format) gengiver den anden vognside.

Bogen anbefales på det al-
lervarmeste.

hol

AARHUS-RANDERS Elektriske Jernbane,

af Asger Christiansen.

Banebøger.

Format 170 x 245 mm,

32 sider, ill.

Pris kr. 49,- (i bogh.)

Et særdeles interessant og billigt hefte med en usædvanlig rigdom af oplysninger om et projekt, der løb ud i sandet.

Det er først ved læsningen af dette hefte, at det er gået op for mig, at elektrisk drift Århus-Randers var betydeligt mere end en lokal "grille", og at der rent faktisk blev udført et kæmpearbejde i mange år for at realisere planen.

Heftet er velskrevet og er forsynet med tegninger, kort og fotos med relation til planerne.

hol

TEMAHEFTE 3

(CL, CLS og CLE m.fl.)

UK-modellers forlag.

Format A 5,

40 sider, rigt ill.

Pris ikke opgivet.

Heftet fortæller i tekst, tegning, foto og tabeller om personvognene af typen CL med varianter på DSB og på privatbanerne.

Stoffet er velskrevet og "hænger godt sammen". Der er mange gode billeder, men jeg synes det er et bedrøveligt tidens tegn, at man har været nødt til at "annullere" tegningerne med et grimt overtryk.

hol

SÅDAN HUSKER JEG -

Odense-Svendborg Banen.

Af Hans Gerner Christiansen.

Eget forlag.

Format 145x205 mm,

92 sider, rigt. ill.

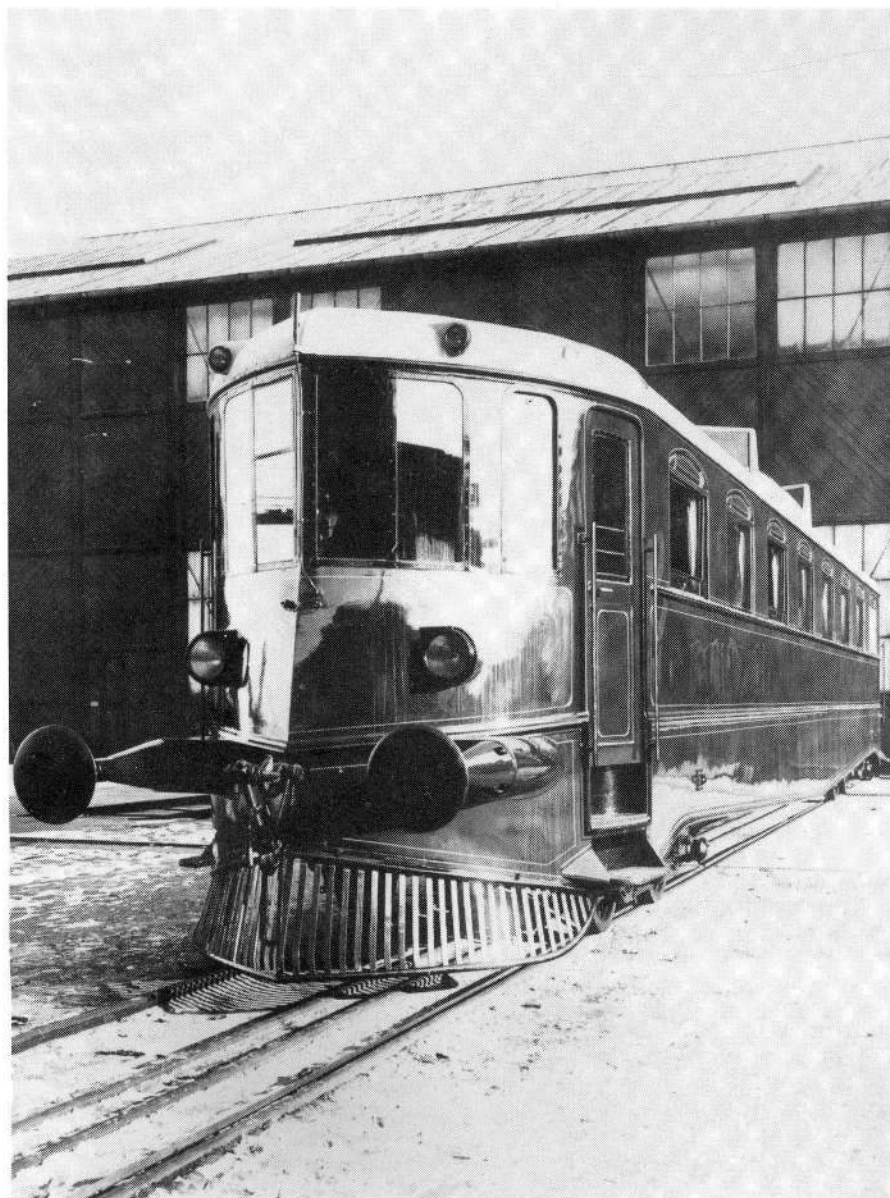
Pris kr. 80,- (i boghandelen eller direkte på giro 4149351 - H.G.Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C.)

En særdeles nydelig og læseværdig bog. Den består - efter et kort forord med en morsom beskrivelse af en lille drengs oplevelse af en jernbanerejse for 40 år siden - af ialt 140 gode og skarpe fotos, hvortil hører en kortere eller længere "billedtekst", hvorigennem forfatteren får givet en utrolig masse oplysninger om banen, og især om dens materiel.

Hovedvægten er lagt på trækraften - solo eller for tog Damp og motor - men jeg savner stationsbilleder (topografi!)

HGC må da i hvert fald nogle gange have ventet på toget og må derfor også kunne huske, hvordan stationsbygninger og stationsterræn så ud.

hol



STRANSVEIENS DAMSPORVEI SELSKAB, 1884-1893.

Af Leo Baunsgaard.
Nordisk Trafikforlag.
Format 200x270 mm.
48 sider, rigt. ill.
Pris kr. 69,- (hos Rosenkilde og Bagger).

Forfatteren siger i forordet at meningen med denne bog er at råde bod på det dårlige ry, som SDS har haft gennem snart 100 år. Det dårlige ry kan der dog nok ikke rades bod på, men man kan - og det gør bogen virkelig godt - klarlægge tekniske, driftsmæssige problemer og økonomiske følger, som var årsagen til miseren.

Bogen har masser af tegninger (dog i almindelighed uden angivelse af målforhold) og 22 gode, store fotos (forbavsende god kvalitet). Desuden tekniske tabeller, regnskabsoversigter o.l. og en velskrevet tekst, der gør bogen letlæst og særdeles læseværdig og interessant.

hol

SPORPLANER

af Torben Bejerholm og Carsten Andersen.
Udgivet af modeljernbanebladet "Lokomotivet" som særskrift 1.
Format 150 x 215 mm.
56 sider, rigt ill., bl.a. 48 sporplaner.
Pris kr. 20,- (i hobbyforretningen).

Det lille hefte, der er i størrelse A 5 og er på 56 sider (heraf 3 sider med reklamer om emnet), indledes med en kort gennemgang af et modelbaneanlægs planlægning og opbygning.

Herefter fortsættes med en gennemgang af forskellige sporplaner, startende med ganske "små, pudsige anlæg", nærmest en slags "opstillingsanlæg" for den, der kun har ganske lidt plads til rådighed, små anlæg uden egentlige køremuligheder, men udmærket egnede til eventuelt at afprøve sine evner og muligheder indenfor landskabsopbygning, inden man kaster sig ud i større projekter.

Der fortsættes med nogle eksempler på anlæg opbygget på en almindelig standardspånplade, derefter på en "udvidet" spånplade og sluttende med eksempler på anlæg, der er tilpasset til, og opbygget i forskellige rum, som en modelbaneentusiast kunne tænkes at få stillet til rådighed af den øvrige familie. Der er eksempler på anlæg, der kan klappes op langs væggen, eller på anden

måde gemmes væk, når de ikke er i brug, og anlæg der er passet ind mellem rummets øvrige møbler, f.eks. som den ene hylde i et ROYAL-reolsystem. Også større anlæg er nævnt, for eksempel et der er beregnet til et lokale på 2,4 x 5,6 m, for eksempel et loftsrums.

Redaktionelt skæmmes heftet af nogle småfejl, f.eks. ombytning af to spalter på side 5 (som redaktionen dog har gjort opmærksom på i følgebrevet), ligesom læseren flere steder opfordres til at henvende sig til "Lokomotivet"s redaktion om eventuelle tvivlsspørgsmål eller beskrivelse af deres resultater, men det er umuligt at finde redaktionens adresse eller et telefonnummer i heftet. En kedelig mangel, synes jeg det er, at der ikke er ordentlige billedtekster. I almindelighed er der ikke anført hvilke anlæg, der er fotograferet, og i nogle af de få tilfælde, hvor der er en sådan angivelse, burde der vel egentlig være nævnt, at der er tale om 0-anlæg (Slagelse Modeljernbane Klub = størrelse 1:45), da heftet jo nærmest synes at henvende sig til H0-folk (selvom det ikke fremgår af heftets tekst). Der mangler henvisninger mellem billedtekster (eller manglende samme) og tilhørende sporplaner i de tilfælde, hvor der er fotos fra beskrevne anlæg. F.eks. synes fotografiet på side 32 ved første øjekast at høre til det på side 32/33 omtalte anlæg (hvad var vel mere naturligt), men nærlæsning viser, at det ikke er tilfældet. Billedet synes derimod at høre til anlægget, der er omtalt på side 23, øverste halvdel. Fotografernes navne er nævnt i alle tilfælde, men læseren havde nok haft mere glæde af at vide, hvad billederne forestiller. Der er mange steder i teksten nævnt bynavne som: Skovby, Fjordby, Oversted o.s.v., men navnene mangler desværre på sporplanerne. Navnene kan naturligvis i de fleste tilfælde udledes af beliggenheden på sporplanen, men det burde vel være anført.

Alle mine bemærkninger om redaktionelle mangler er noget man kan håbe at redaktionen tager i betragtning næste gang, men som man som læser kan "lære at leve med".

Alt i alt er det et udmærket lille hefte, der kan være til megen inspiration rundt omkring i de små hjem.

E.V.P.

Rettelser & Suppleringer

Hedetoft oplyser følgende om TFJ C 7 og 8's senere skæbne:

TFJ C 7 kom til Mariager-Handest Veteran Jernbane i 1969. TFJ C 8's vognkasse blev solgt samme år til en landmand i Vesløs. Han havde tænkt at udleje den som sommerhus, hvilket mislykkedes. Efterhånden ribbedes kassen for inventar, uden at den i øvrigt led større overlast, og den var endnu i ret god stand, da DJKs nordjyske afdeling blev opmærksom på den og købte den med henblik på restaurering i 1981.

Undervognen var for længst ophugget, men man fandt ud af, at undervognen fra en DSB CU-vogn kunne bruges, når den blev forkortet et par meter mellem akslerne. Til det indre har man anskaffet sæder fra gamle "brune" S-tog, og man har sågar fremstillet nye perronlåger i den originale form med "forstrakte biceller". Endnu mangler fornyelse af den indvendige vægbeklædning, der var rådnat op fornedet, men Hedetoft tror endnu, at vognen vil være køreklar - måske allerede i indeværende år.

Ovenstående kan tilføjes i TFJ-skæbneagrammet i SP 3/84 side 118 samt rettes i teksten side 165, 3. spalte i SP 4/84.

Svend Bertelsen skriver vedrørende TFJ's seneste skinnebil, der er afbildet i SP 4/84, side 165 og omtalt side 169, 3. spalte: "Harde solen allervenligst flyttet sig om bag kameraet, ikke omvendt, havde "torpedoen" mellem førerhus og motorhjul været tydeligere, men et seriøst gæt må blive Buick 1929-30".

Rettelser til artikelserien om Storebæltsoverfarten 1883-1983:

20. årg. nr. 1, side 10, øverst. Forskellige forhold taler for, at det viste billede er af H/F KJØBENHAN.

20. årg. nr. 1, side 15, øverst. Teksten skal rettelig være: "Rangering ombord på H/F SJÆLLAND 2. leje i Korsør ca. 1930". 20. årg. nr. 3, side 90-91: De nederste billeder er rettelig af S/F CHRISTIAN IX.

FORTEGNELSE OVER SIGNALPOSTENS forlags
UDGIVELSER, RESTOPLAG og PRISER:

A. SIGNALPOSTEN, hele årgange:

(Tal i () angiver restoplagets størrelse)

	pris kr.	andel i porto:
9. årgang 1973 (12)	35,-	6,-
13. årgang 1977 (22)	54,-	6,-
14. årgang 1978 (3)	65,-	6,-
15. årgang 1979 (35)	70,-	6,-
16. årgang 1980 (22)	76,-	6,-
17. årgang 1981	85,-	6,-
18. årgang 1982	90,-	
19. årgang 1983	96,-	
20. årgang 1984	100,-	

B. SIGNALPOSTEN, enkeltnumre:

8. årgang nr. 1 (24)	5,-
8. årgang nr. 3 (21)	5,-
8. årgang nr. 4 (6)	5,-
8. årgang nr. 6 (24)	5,-
9. årgang nr. 1 (6)	5,-
9. årgang nr. 2 (90)	5,-
9. årgang nr. 3 (3)	5,-
9. årgang nr. 5 (54)	5,-
9. årgang nr. 6 (34)	5,-
10. årgang nr. 2 (11)	6,-
10. årgang nr. 3 (71)	6,-
10. årgang nr. 4 (15)	6,-
10. årgang nr. 5 (37)	6,-
10. årgang nr. 6 (64)	6,-
11. årgang nr. 1 (78)	8,-
11. årgang nr. 4 (19)	8,-
11. årgang nr. 5 (61)	8,-
11. årgang nr. 6 (64)	8,-
12. årgang nr. 3 (9)	12,-
13. årgang nr. 3 (20)	14,-
14. årgang nr. 2 (6)	17,-
14. årgang nr. 3 (7)	17,-
14. årgang nr. 4 (7)	17,-

15. årgang nr. 1 (6)	18,-
15. årgang nr. 3 (33)	18,-
16. årgang nr. 2 (38)	20,-
16. årgang nr. 3 (42)	20,-
16. årgang nr. 4 (28)	20,-
17. årgang nr. 1 (81)	22,-
17. årgang nr. 3 (22)	22,-
17. årgang nr. 4 (14)	22,-
18. årg. nr. 1, 2 og 4 á	24,-
19. årg. nr. 1, 2 og 3 á	26,-
20. årg. nr. 2, 3 og 4 á	28,-

Ved køb under post B, skal tillægges 2 kr. pr. stk. i porto, dog aldrig over kr. 10,- pr. ordre

C. SIGNALPOSTENS BØGER:

Titel	vægt g	pris kr.
Damptrækraft i model	1100	95,-
Romantik i røg og damp	400	35,-
Fotohefte 3, TFJ	175	18,-
Fotohefte 4, NKJ	125	12,-
Og så kommer toget ...	150	14,-
DSBs S-tog (140)	150	14,-
Danske jernbanestr. I	50	8,-
Danske jernbanestr. II	150	40,-
Supplement til Bay (31)	70	20,-
JS/DMJK 40 år (2)	75	12,-

Ikke nævnte titler er udsolgt - desværre.

Ved køb under post C skal tillægges porto efter følgende skala:

Samlet vægt pr. ordre indtil 500 g:	10,-
- - mellem 500 g og 1 kg:	13,-
- - mellem 1 og 5 kg:	18,-
- - over 5 kg:	30,-

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro 6.49.47.22 adresse: SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og husk at anføre de ønskede titler samt nøjagtig afsenderadresse på kupon til modtager.

Klubnyt

MODELJERNBANEKLUBBEN HO

Onsdag den 20. marts 1985 blev der afholdt generalforsamling i foreningens lokaler i Albertslund. Formanden aflagde beretning og kunne konstatere, at der var blevet udrettet en stor del i det sidste års tid. Af store projekter kan nævnes færgestationen, som man er kommet et stort skridt videre med, og sikringsanlægget på station "H" og "F". Endvidere er man begyndt at kunne danne sig et indtryk af landskabet i lokale 4.

Vi har i vinterens løb haft nogle problemer med banelegemet, som har "arbejdet". Dette skyldes den lave luftfugtighed, der har været som følge af den hårde frost. Derfor blev det vedtaget, at der fremover skal laves luft mellem skinnestødene.

Da klubbens formand Steffen Andersen ønskede at fratræde sin bestyrelsespost, blev han af dirigenten takket for den store indsats, som han har ydet gennem sin lange formandsperiode. Bestyrelsesmedlem Gottlieb Hansen ønskede også at fratræde sin besty-

relsespost. Efter disse ændringer ser bestyrelsens sammensætning således ud:

Formand:	Henrik Borgen
Kasserer:	Povl Kjær-Larsen
Sekretær:	Henning H. Wachter
Best.medl.:	Erik Bygge Hans Schonthal
Suppleant:	Allan Huusom
Revisor:	Bent Stærmosé.

Klubanlægget er på Egelundskolen, Albertslund.
Klubbens postadresse er: Henning H. Wachter, Anemonevej 7, 2600 Glostrup, tlf. 02 96 72 00.

HANS ERIK JENSEN

SIGNALPOSTEN udsendes som postadresseret blad. Det blanke felt til højre for disse linier er afsat til Avispostkontorets adressering.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter man adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

SKALBJERGVEJ 4
5230 ODENSE M



MODEL DAMPKLUBBEN

Modeldampklubben er en ung interesseorganisation, der blev etableret i foråret 1983 af en kreds af modelbyggere. Medlemmerne er et broget forum af personer, med eller uden teknisk baggrund for at være modelbyggere, men et har de til fælles, skaberglæde, evne til at lege, samt lyst til at vise andre mennesker datidens teknik og hvorledes den bragte os frem til nutidens teknologiske verden. Klubben er landsdækkende og har kontakt med lignende "Societies" over hele verden. Klubbens aktiviteter vil fra 1985 indgå i Danmarks udbud af turistattraktioner, med kørsel for publikum hver eftermiddag den 23/6, 7/7, 21/7, 4/8, 18/8, 31/8 og 1/9 1985.

Kort efter stiftelsen opfordrede I/S Hedeland (kommunalt selskab der skal opbygge et natur/aktivitets område i den tidligere grusgrav i Hedehusene) klubben til at være del af dette projekt. Samtidig stilledes 18.200m² til klubbens disposition.

På dette areal er der i sommeren 1984 udlagt en ca. 200 m lang modeljernbane, men ellers er området åbent "nybygger-land" indtil videre. Modelbanen er navngivet BRANDHØJBANEN, og er anlagt i 4 internationale modelsporvidder:

184 mm (7 1/4"), skala 1:8,
144 mm, skala 1:10,
127 mm (5"), skala 1:12 og
89 mm (3 1/2"), skala 1:16,
alle med en kurveradius på 6 m og 3 sporskifter.

I løbet af vinteren 84/85 er der arbejdet på at finde muligheder for en videre udbygning af anlæg og faciliteter for både publikum og klubmedlemmer. Midt på sommeren 1985 vil BRANDHØJBANEN tage yderligere ca. 250-300 m spor i brug. Den nye bane har et mere naturtro udseende bl.a. med en kurveradius på 19 m, 3 sporskifter og en drejeskive.



I løbet af 1986/87 vil banen have en samlet sporlængde på over 1 km og bestå af 2 ringbaner og 1 punkt-til-punkt bane. Det vil i driftsåret 1985 blive meget interessant at besøge BRANDHØJBANEN hvor man vil finde modeller af dampdrevne lokomotiver i flere størrelser, samt benzin- og el-drevne tipvognslokomotiver og sporvogne.

BRANDHØJBANEN

(Medlemsskab af BRANDHØJBANEN (klub) og/eller yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til:

Curt Michael Petersen
Strandvangsvej 7
3060 Espergærde
tlf. 02 23 38 54 (aften)

PÅ GENSYN!