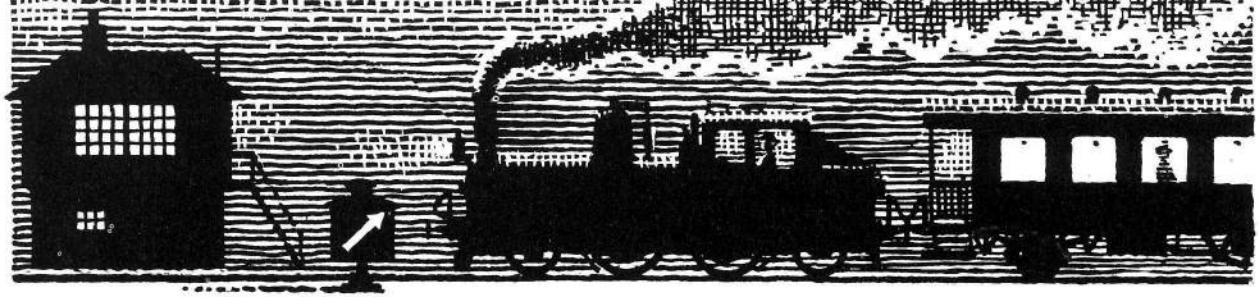


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

28. årgang **1992** juni, nr. **2**

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen, nemlig ca. 25. februar, 25. maj, 25. august og 25. november.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden honorarer.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
tlf.: 31 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf.: 31 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf.: 31 59 44 11

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

ABONNEMENTSPRIS for 28. årgang, 1992
Kr. 155,- incl. gældende moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer:
Kr. 42,- incl. gældende moms.

Redaktionens faste medlemmer: Hans Alkjær, Ole Faurhøj, J. Groth og Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. januar (til nr. 1), 1. april (til nr. 2), 1. juli (til nr. 3) og 1. oktober (til nr. 4).

Format for 1/1 side er H 280 x B 180, for 1/2 side 135 x 180 og for 1/4 side 135 x 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:

1/1 side, kr. 400,-

1/2 side, kr. 225,-

1/4 side, kr. 125,-

ARTIKLER modtages gerne fra free-lanceforfattere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret. Fotos til Billedgalleriet dog kun efter fremsat ønske herom.

**28. ÅRGANG, NUMMER 2
JUNI 1992**

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Motormateriellet, LNJ og KRB	51
Helsingør-Helsingborgoverfarten 100 år, 2. del	67
Industribaner langs Brenner	80
Klubnyt	86
Fotoarkivet	86
Ideer derudefra, Sporspærrer mv.	87
Jernbaneoplevelser, Harzquerbahn	94
Litteratur	100
Onkel Haralds tog	101
Nyt fra redaktionen	104

Forsidebilledet: Den sejlene bro, Vue fra Helsingør færgehavn (foto: Ib V. Andersen, 8. august 1971)

MOTORMATERIELLET på de danske jernbaner

L N J

Der var også andre Triangel-dominerede baner, der købte ME-vogne fra DSB's overskudslager. I 1937 var det LNJ og KRB. Lad os starte med LNJ.

Nærumbanen var oprindelig for en stor del tænkt som transportmiddel for diverse fabrikker - oprindelig vandmøller - i Mølleådal mellem Lyngby og Nærum - og oprindelig også med tilslutning til Kystbanen i Vedbæk. Bortset fra fabrikkerne var oplandet ikke særlig godt for en bane - der var for megen eng og skov og ingen byer af betydning, selv Nærum var "et hul i jorden".

Banen var derfor stærkt afhængig af, hvordan det gik de forskellige virksomheder ved åen, og deres succes var meget variabel: Til tider var der me-

get gods, men flere fabrikker krakkede i tidens løb og der blev perioder med farlige underskud på banens drift, der også belastedes af strækningen mellem Nærum og Vedbæk, der havde vist sig at være særligt urentabel.

Gang på gang truedes med lukning af banen, der ingen reserver havde til at dække underskuddene, og 1917-21 indskrænktes togangen til ét tog om dagen i hver retning (se vedføjede køreplan fra 1. maj 1919!). 1923 nedlagdes strækningen Nærum-Vedbæk, men underskud var der stadig, og nedlægning truede stadig banen.

Endelig lykkedes det så i 1926 at få Lyngby, Tårnbæk og Søllerød kommuner til i fællesskab at dække det ophobede underskud og overtage driften fremover.

Herefter indførtes meget hurtigt motordrift med 2 Triangelvogne, M 1-2, mens 2 små, tidligere åbne sommerpersonvogne omdannedes til bivogne hertil.

Med motoriseringen kunne togantallet hurtigt 3-4-dobles, og passagertallet steg snart til det dobbelte eller mere.

1932 anskaffedes endnu en kraftigere - Triangelvogn M 3, hvilket aflastede de gamle M 1-2, men først efterhånden resulterede i flere tog og flere passagerer.

Siden motoriseringen var dampdriften skrumpet ind til næsten ingenting. Motorvognene måtte sørge for at køre de nu meget små godstog, der stadig forekom, og hvortil den kraftige M 3 (145 hk mod de gamle 100 hk) skulle være særlig egnet.

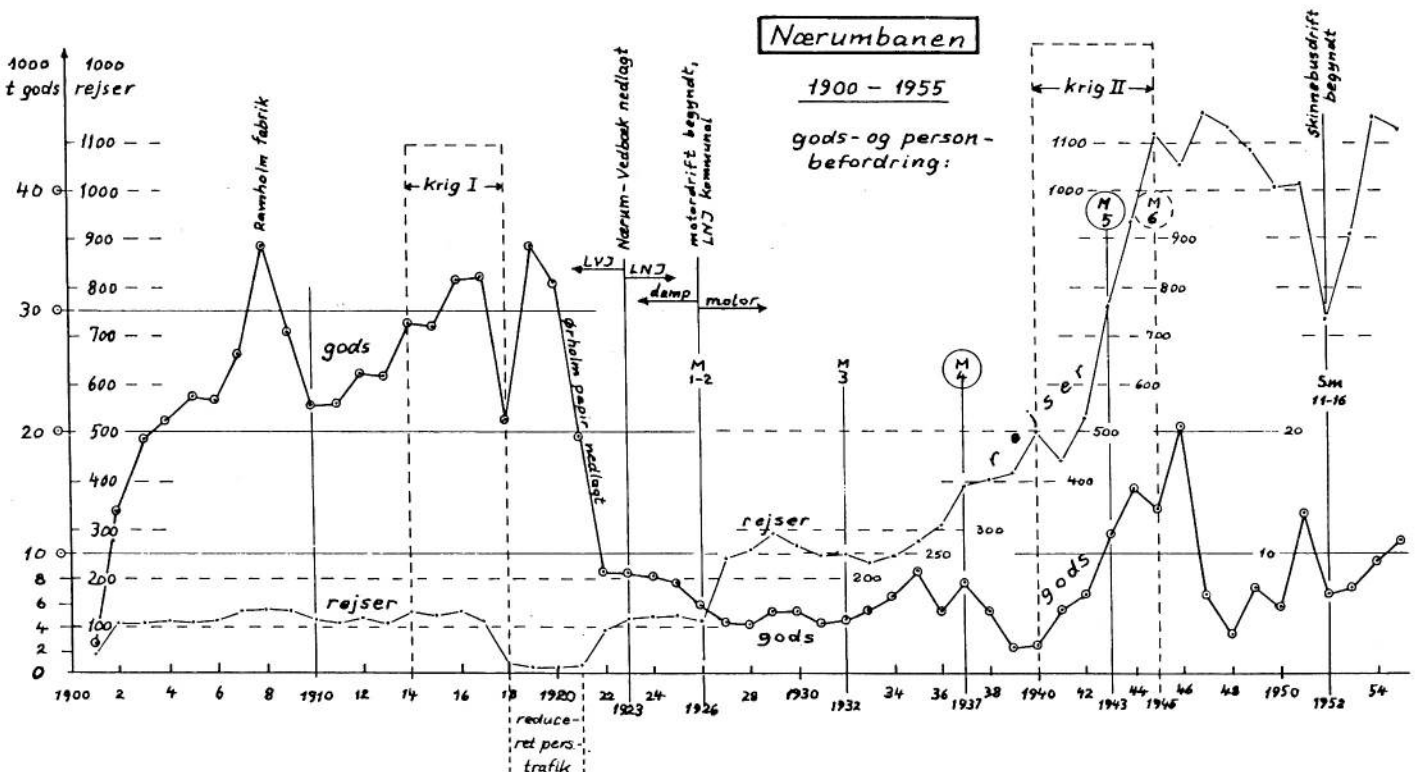
Efterhånden steg persontrafikken og man fik overskud på driften fra 1933 til 1939 - det havde der ellers ikke været siden 1921.

1937 måtte man anskaffe endnu en motorvogn - det blev DSB's ME 33, nu LNJ M 4, der hovedsagelig aflastede de gamle motorvogne og muliggjorde, at flere tog kunne fremføres af 2 motorvogne med 1 eller 2 mellemvogne, mens togantallet ikke øgedes mærkbart.

31. Lyngby-Vedbæk. Kun Hverdage. 31. Vedbæk-Lyngby.

km		Nr.		Nr.		2		4	
		320	225	Al	Kjøbenh. Nordbyd. 1 - Hellerød 1	An	358	433	
0.0				Al	Lyngby	An	210		
1.7					Smedebakken				
2.8					Fuglevad				
3.9					Brøde				
4.9				Al	Ørholm	Al	140		
6.1					Ravneholm				
7.9					Nærum	Al	130		An
8.8					Rundtorbi				525
10.3					Frydenlund				5
12.1				An	Vedbæk	Al			510
		559		An	Helsingør 1	Al			201

Den yderst indskrænkede køreplan i årene 1917-21. Den her viste er fra 1. maj 1919. Danmarks Jernbaner, DSB.



Da krigen så kom i 1940, blev der i allerhøjeste grad brug for alle motorvognene: Både person- og godstrafikken voksede hurtigt til over det dobbelte, som skulle klares med det samme materiel, og allerede det første krigsår måtte motorvognene udstyres med gasgeneratorer. M 1-2 fik straks trægas-generator, mens man forsøgsvis gav M 3 en antracitkulgas-generator, som af fødte så mange kvaler, at den senere blev udskiftet med en traditionel trægas-generator, hvilket M 4 i mellemtiden (1942) også havde fået.

Hos LNJ anbragte man gasgeneratorerne så lavt mellem forpufferne, at de ikke dækkede for udsynet fra førerpladsen. Man undgik også - ligesom ved SNNB - at anbringe kølere m.v. på taget - undtagen på den famøse M 6, der havde dem med fra NPMB.

Pasningen af motorvognene og deres gasanlæg kostede en mængde ekstra arbejde, og træet blev snart meget dyrere pr. vognkilometer end benzin - det gav hurtigt fornyede underskud på driften, trods den større trafik.

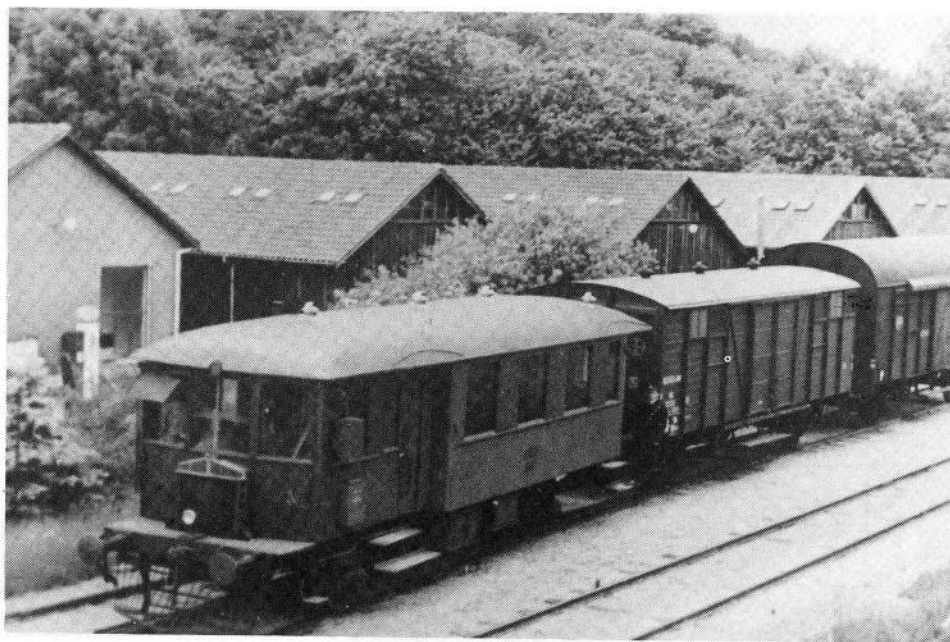
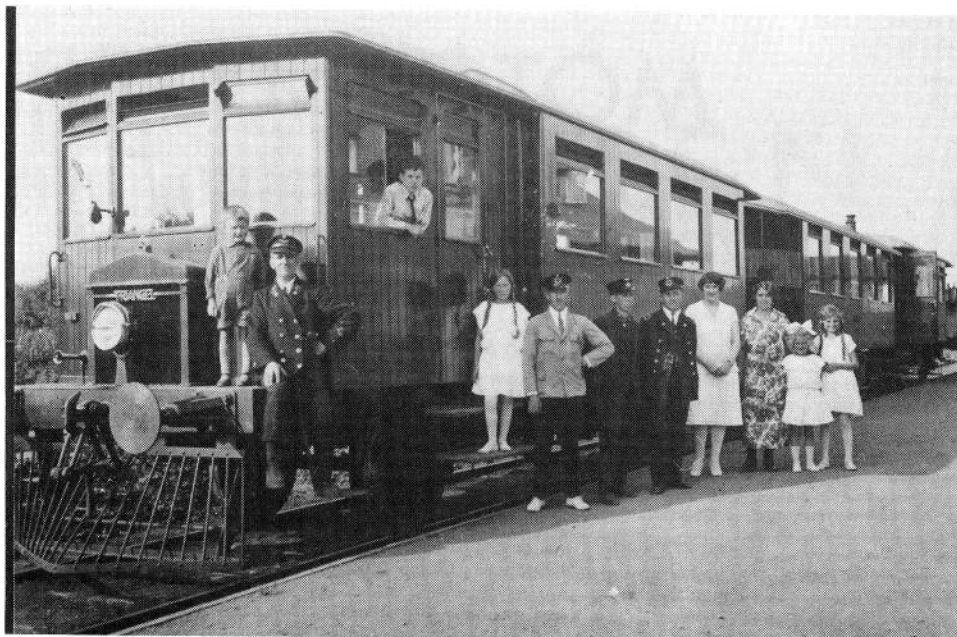
1943 lykkedes det at anskaffe endnu en supplerende motorvogn fra DSB: ME 621, oprindeligt ME 31, og den fik efter kort tid som benzin-reserve, monteret en schwelkoks-gasgenerator, som viste sig at fungere ganske udmærket. Alligevel kunne de mange, men svækkede motorvogne ikke klare den stærkt forøgede godstrafik, og de to af banens 3 damplokomotiver var allerede ophugget, mens nr. 3 var udlejet og rangerede på Haderslev bystation!

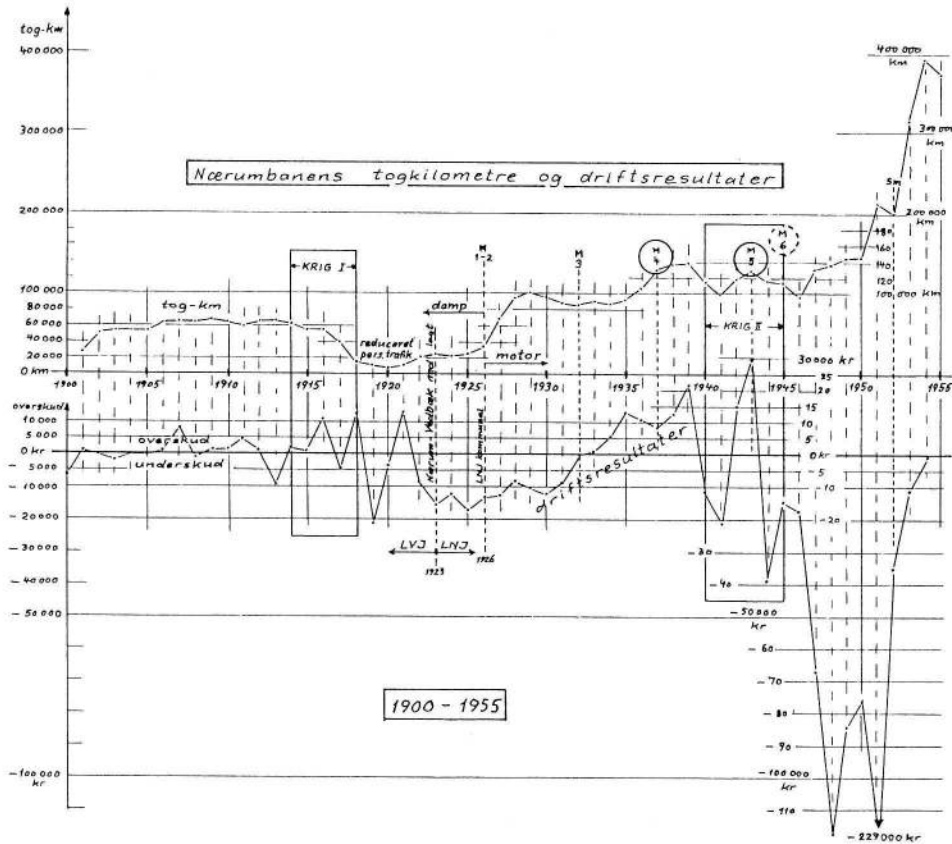
Det endte så med, at man fik DSB til i nattetimerne at køre de sværeste godstog med en G-maskine, der var let nok til banens svage spor og som kunne gennemkøre banen uden at tage kul og vand: Man havde for længst ladet kul- og vandforsyningsanlæggene ved banen forfalde til ubrugelighed!

Her ses LNJ's første hele motortog fra 1926: M 1 og 2 med den ombyggede, oprindeligt åbne personvogn C 2 som mellemvogn. Alle vognene havde store faste vinduer med trækruder over, mens alle nyere Triangelvogne havde spejlglasruder til at trække op og ned. (ark. V.J. Rasmussen)

LNJ's 145 hk M 3 fra 1932 ses her ved banens yderste ende: "Skodsborgvej trinbræt" der dog nu (1952-1953) var nedlagt efter at have eksisteret 1929-45. Efter skinnibussernes indsættelse blev M 3 solgt til ETJ, hvor den fik en ny dieselmotor og kørte bedre end nogensinde! (Ark. P.T.)

LNJ M 4 med godstog ved Ravnholm 1951. Bemærk postkassen på siden af forperronen - det havde alle motorvogne på LNJ. (ark. A. Gregersen)





Motorbivognene.

Hertil benyttede man hovedsagelig de to gamle, 2-akslede "overdækkede åbne" vogne, C 1-2, fra banens åbning. De var 1905-07 nødtørftigt omdannede til helårsvogne med vinduer i de tidligere åbne sider. Nu blev C 2 grundigere ombygget hos Scandia til en nydelig bivogn i samme design som motorvognene, og den fik trykluftbremse og koksfyret centralvarmeanlæg samt rullelejer. C 1 fik trykluftledning og kakkelovn samt rullelejer, men ændredes ellers ikke.

Den ene af de 2 bogievogne udrangeredes allerede 1927, men den anden (B 1) forsynedes med trykluftledning og to kakkelovne,

men ikke med rullelejer. Den skulle tjene som yderste reserve. Under krigen måtte man ofte køre med alt disponibelt materiel og man så sig nødsaget til at sætte B 1 i drift efter flere års otium i Nærum. Den tungt løbende vogn (nul rullelejer) slæbtes med i mange store tog under krigen, indtil den en dag i februar 1945 tabte den ene bogie og måtte udrangeres, da reservedele til denne museums-genstand ikke kunne skaffes. Da søstervognen B 2 blev ophugget i 1927 havde man desværre ikke gemt de relevante reservedele fra den. I stedet lykkedes det at leje en FE-vogn fra DSB, og den var både mere letløbende og bekvemmere indrettet for de rej-

sende - med lædersæder og centralvarme!

I 1945 fik LNJ endelig sin sidste gammeldags motorvogn, M 6, idet man købte den tidligere MC 611 fra NPMB, der havde haft den et halvt års tid, men ikke var tilfreds med bl.a. dens ringe trækraft, når den kørte på trægas.

Hos LNJ kom den til at køre solo og på benzin, men den var ikke populær: for stiv i kurverne og tilbøjelig til at afspore med midterakslen. Alligevel anvendtes den helt til 1952, hvor den udrangeredes efter et akselbrud.

Efter krigen kom de gamle Triangelvogne til at køre på benzin igen, men de var efterhånden meget slidt og dyre at vedligeholde, og så snart det kunne lade sig gøre, anskaffede man - til total afløsning for det gamle motormateriel - nye skinnebusser fra Scandia, hvormed det skulle være muligt at indføre 20 minutters drift på LNJ, svarende til driften på S-banen.

Da skinnebusserne lod vente rigelig længe på sig, prøvede man at indføre 20 minutters driften lidt i forvejen - med de gamle motorvogne, efter at have nedlagt 4 af de mindst benyttede trinbrætter.

Det viste sig desværre, at de gamle motorvogne ikke kunne leve op til disse krav, og efter at man havde overanstrengt både motorvogne og personale i en 3 ugers forsøgsperiode, måtte man gå tilbage til den gamle køreplan.

Den 1. september 1952 kunne man imidlertid starte den længe ventede 20 minutters drift med de nye skinnebusser, hvorefter man straks udrangerede M 1 og M 2, mens M 3 solgtes til ETJ og resterne af den usalige M 6 til HFHJ til brug som motorløs personvogn. Man beholdt derimod de to tidligere ME-vogne til at køre de nu meget beskedne godstog samt baneafdelingens arbejdstog. Til de tungere opgaver som baneafdelingens ballasttog, anvendtes de begge på en gang, sammenkoblede ved bagenderne, som et dobbeltrettet motorlokomotiv!

M 5 henstilledes allerede 1954 som totalt udslidt, hvorimod M 4 fortsatte med at køre de få og små godstog, indtil de omkring 1960 helt ophørte, hvorefter motorvognen henstilledes ved den nye remise i Jægersborg - som opholdsrum for baneafdelingens



Et vue fremefter i ME-vognen med DSB's i 1927 nye 3./fællesklassedesign med lyse, lakerede krydsfinervægge med mahognifarvede rammer og fjederhynder med brunt læderbetræk (i ME kunst- i MF bøffellæder). I nyere vogne anbragtes bagagenettene langs ydervæggene (FF/CR gamle S-tog m.v.). (foto: HGA 1985).

personale. Her stod den så i fri luft indtil 1975, hvor den blev købt af Helsingør Jernbaneklub.

Det viste sig til HgJK'ernes store forbavselse, at motoren efter få forsøg lod sig starte efter ikke at have været startet i omkring 15 år!

Hele passagerafdelingen var ryddet, så der var meget at genopbygge, men det lykkedes HgJK at restaurere vognen, så den nu er køreklar med den gamle Continental benzinator og indvendig bragt tilbage til den tilstand, hvori den befandt sig, mens den kørte på LNJ, d.v.s. uden det oprindelige toilet, som LNJ lod fjerne ved overtagelsen fra DSB. Til gengæld kan et originalt ME-toilet ses på SNNB M 5, der derimod ikke har den originale benzinator mere.

LNJ M 4 har endnu i sommeren 1990 kørt "jubilæumstog" på Nærumbanen sammen med "Lille Johannes" fra TKVJ (HVJ M 5), så M 4 (ME 33) er stadig going strong i sit 63. år! At det så nok var dieselvognen TKVJ M 5, der trak/skubbede det meste af læsset, vil vi forbigå i tavshed - det var i hvert fald M 4, der havde den rigtige knurrekasse-motorlyd, som jeg mindes fra min barndoms ture på Gribskovbanen med de små vogne GDS M 1 og 2.

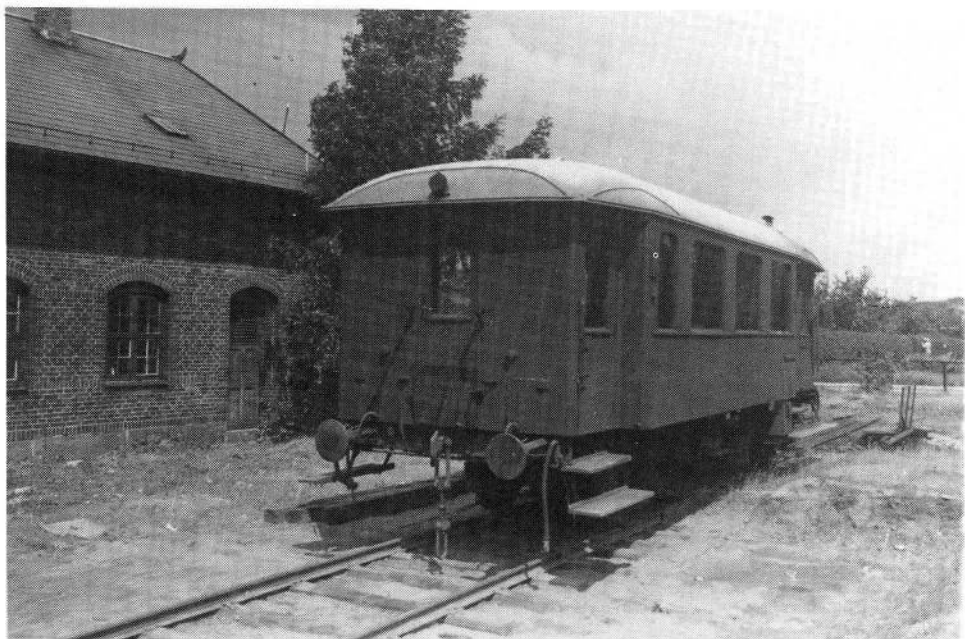
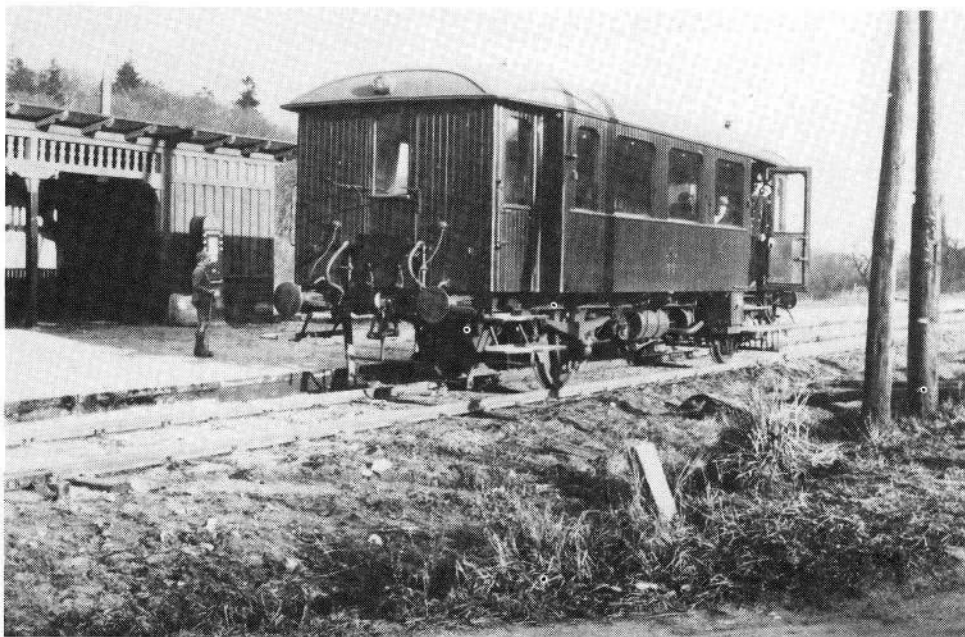
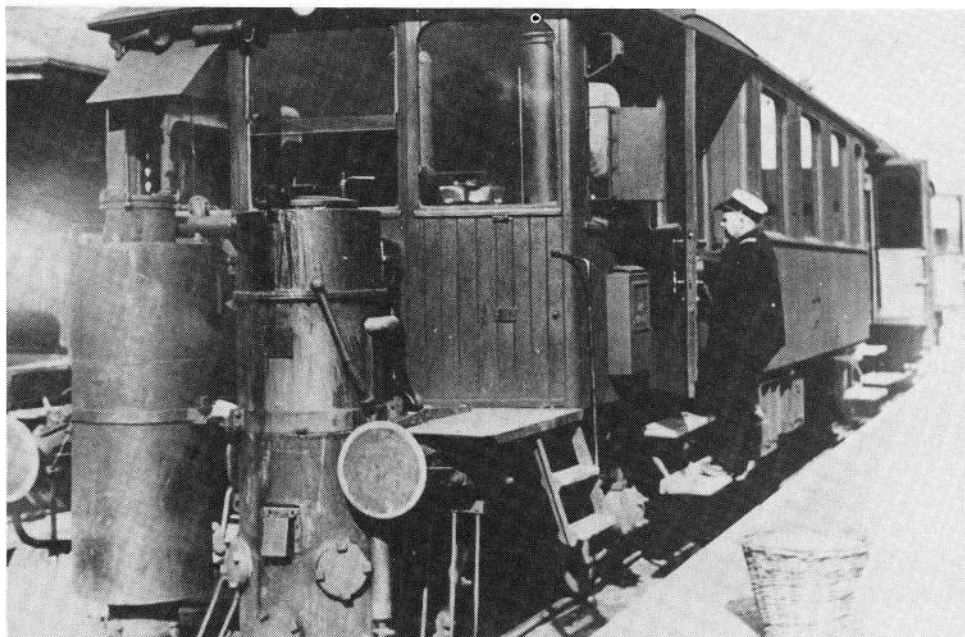
K R B

Køge-Ringsted banen kørte kun med overskud 1918-23, derefter var driften urentabel indtil 1942 og igen fra 1949 og til nedlæggelsen i 1963. Underskuddene i perioden indtil 2. verdenskrig affødte alle mulige forslag til besparelser, men vigtigst var beslutningen om at motorisere driften - samt at man trods alt ventede til DfA/Triangel kunne tilbyde en "voksen" udgave af deres motorvogne - bl.a. i fuld jernbanebredde og med normalt kobletøj i begge ender!

LNJ M 4, ex DSB ME 33 fra 1927, fik 1942 påmonteret det viste trægasgeneratoranlæg, der var så lavt placeret, at føreren bekvemt kunne se hen over det. Man kunne også i rimelig nåhøjde påfylde brænde fra platformen over venstre puffer. Bemærk brændekurven! Og trykluftslangen uden for højre puffer! (DMJK A 3 05 F 045)

Før krigen anbragte LNJ sine trykluftslanger på høje standrør i lighed med vacuumkoblinger. Gasgeneratorerne umuliggjorde denne anbringelse, hvorfor trykluftslangerne flyttedes ned og helt uden for pufferne, som det bl.a. ses på billedet af M 3 bagfra 1952/53. (foto: BW)

Her ses M 3 efter krigen med den "yderligere" trykluftslangeanbringelse, som den beholdt resten af sine dage. (foto: Guldbæk?)





Man var dog så "motor-trængende", at man året før man i 1927 fik leveret sin første "rigtige" motorvogn, lejede Triangel's gamle forsøgsvogn af Hammelbanen: AHTJ M 3, som man ikke derovre havde megen glæde af. 20 siddepladser var også for lidt til KRB, men den lille vogn nåede dog at køre ca. 32.000 km på banen, svarende til knap 500 dobbeltture på et år, så det var dog en smagsprøve på motordriftens velsignelser.

1927 fik man så den rigtige M 1, der meget lignede LNJ's M 1-2, men som havde både toilet og en lille postkupe i bagenden.

Allerede året efter anskaffedes endnu en Triangelvogn M 2. Den havde førerrum i begge ender og elektrisk transmission, så man slap for at vende den og eventuelt løbe om ved endestationerne.

Tilsammen bevirkede M 1 og 2 en halvering af de kørte dampkilometre, hvilket også blev hjulpet på vej af de i det hele taget faldende trafikmængder dels på grund af den økonomiske krise i begyndelsen af 1930'erne og dels fremkaldt af den voksende bilkonkurrence. Desværre faldt indtægterne jo også, så man måtte indføre meget drastiske besparelser - ikke mindst på personalesiden, og det lykkedes faktisk at få reduceret underskuddet væsentligt sidst i 1930'erne.

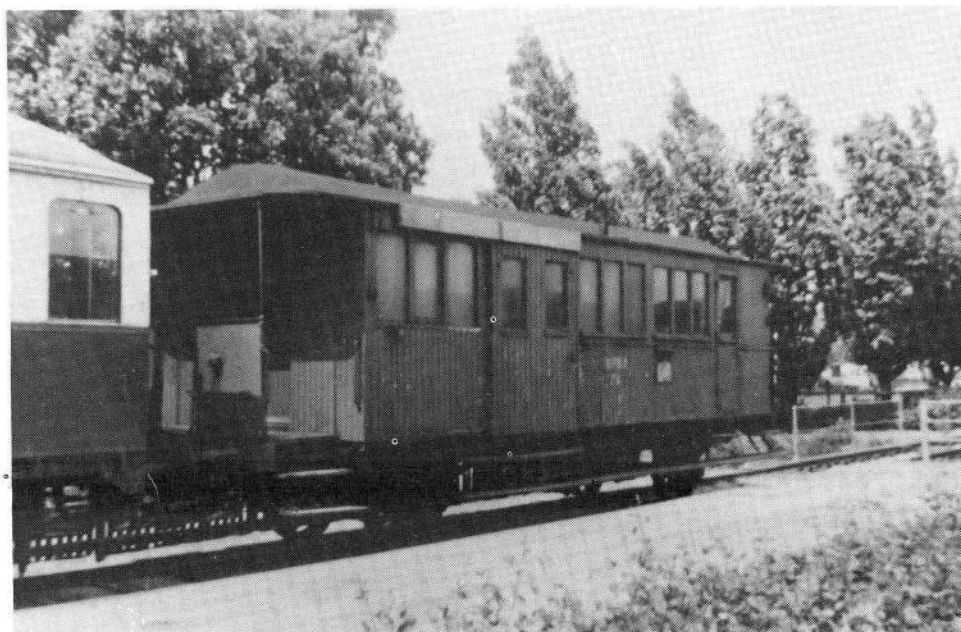
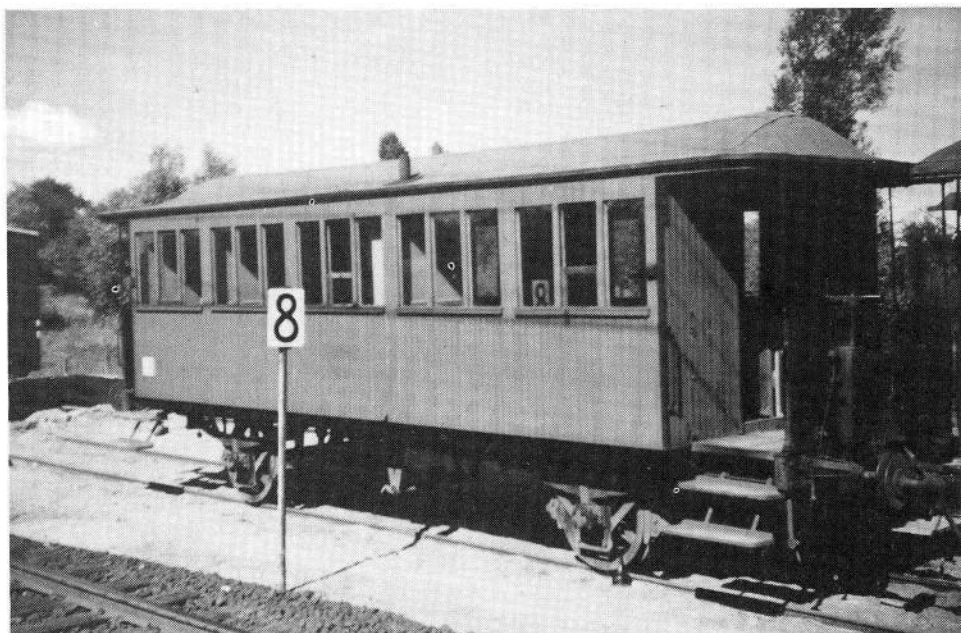
Måske var det også medvirkende, at man i 1937 anskaffede DSB's brugte ME 32, nu kaldet KRB M 3, for denne anskaffelse muliggjorde, at man i 1937/38 helt kunne afskaffe dampdriften: damploko nr. 2 ophuggedes og nr. 1 henstilledes urepareret - for senere under krig II at blive udlejet til Slangerupbanen, hvorfra det gik til Stålvalseværket, der ophuggede det i 1951.

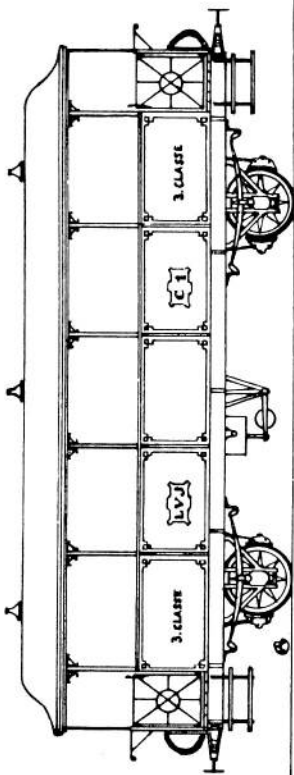
Med den tidligere ME-vogns assistance kunne man nu bestride både person- og godstrafikken med ialt 3 Triangelvogne. Hvis det endelig kneb med pludseligt

LVJ's indvielsestog er ankommet til Vedbæk den 25/8 1900. Nærmest ses de 2 åbne C-vogne, der dog har glas i endevæggene. NB: tagdækningen er ikke helt vellykket. (ark. BW - desværre er pappet knækket midt over billedet)

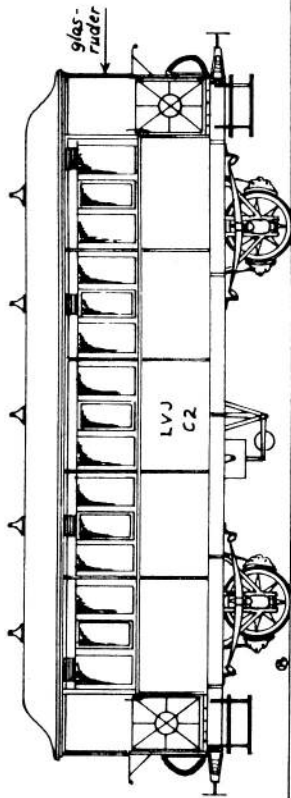
Alle LNJ's personvogne var bygget i Amsterdam år 1900. De havde alle en besynderlig, svejftet tagform som på bogievognene var suppleret med en tagrytter. Kun C 1 beholdt dette tag til det sidste, men den fik efterhånden listebeklædte sider. (ark. BW)

LNJ C 1 endte sine dage hos HFHJ, der ombyggede den til kombineret post- og bagagevogn D 74 i 1952. Den gjorde her tjeneste til omkring 1960. (ark. HGA)

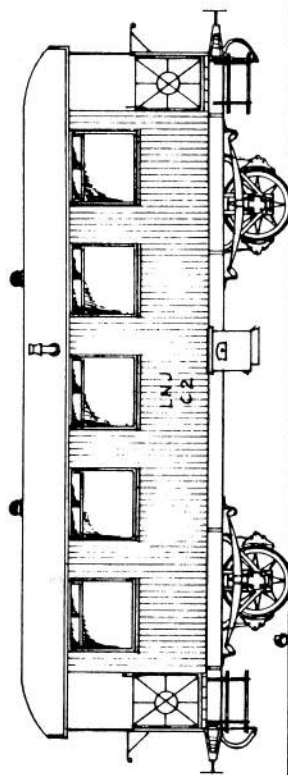




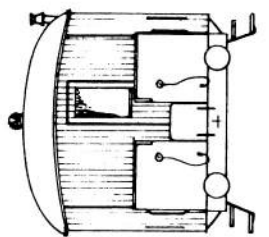
LVJ C1-2 : åbne, storrøm : 50 pl. III . Pladdekædet.



C2 omb. sådan 1905, C1 do. 1907. 1 II 10 pl. + 1 III 40 pl.



C2 omb. sådan 1926 (motorbivogn). 50 pl. fikl., 2 afd.. Koksfyf.

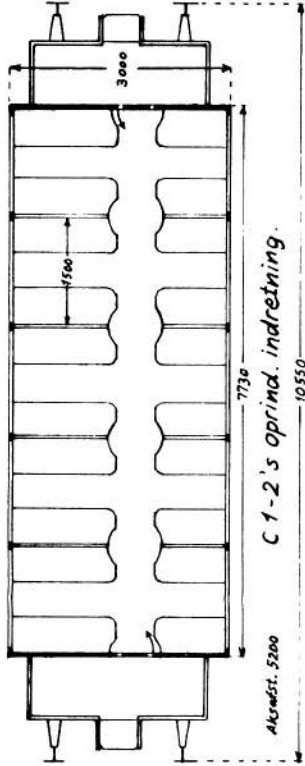


Lyngby - Vedbæk Jb. 1900 - '23
Lyngby - Nærum Jb. 1923 ff.

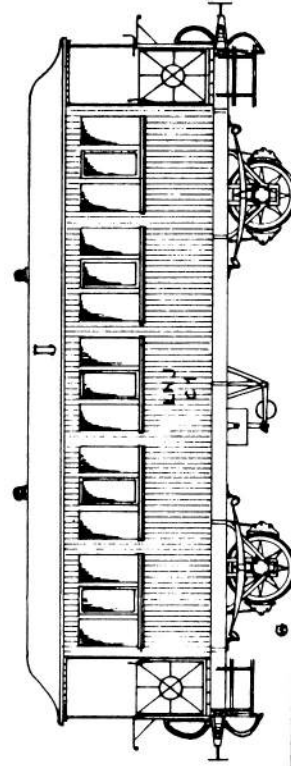
De to åbne personvogne C1-2
og deres senere skæbne.

Bygget år 1900 af

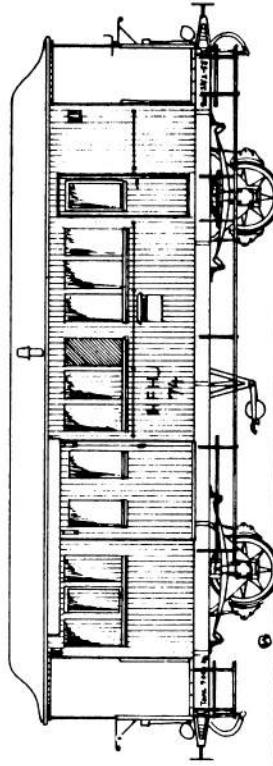
Nedriandsche Fabriek van Werktuigen en
Spoorwegmaterieel, Amsterdam, Holland.



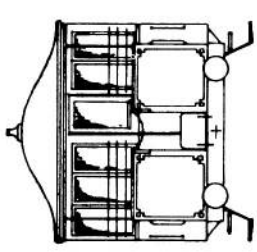
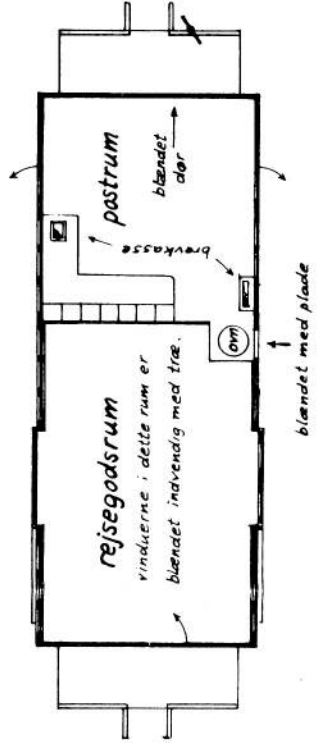
C1-2's oprind. indretning.



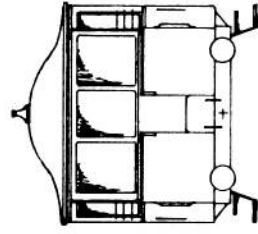
C1 omb. sådan 1926. 48 pl. tælleski, 3 afd.. Varme: kokskelebrn.



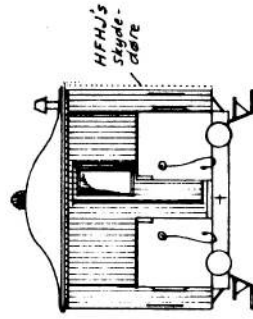
C1 i 1953 til HFHJ, her omb. til post- og rejsegodsvognen D74.



C1-2, oprindelig gavl.

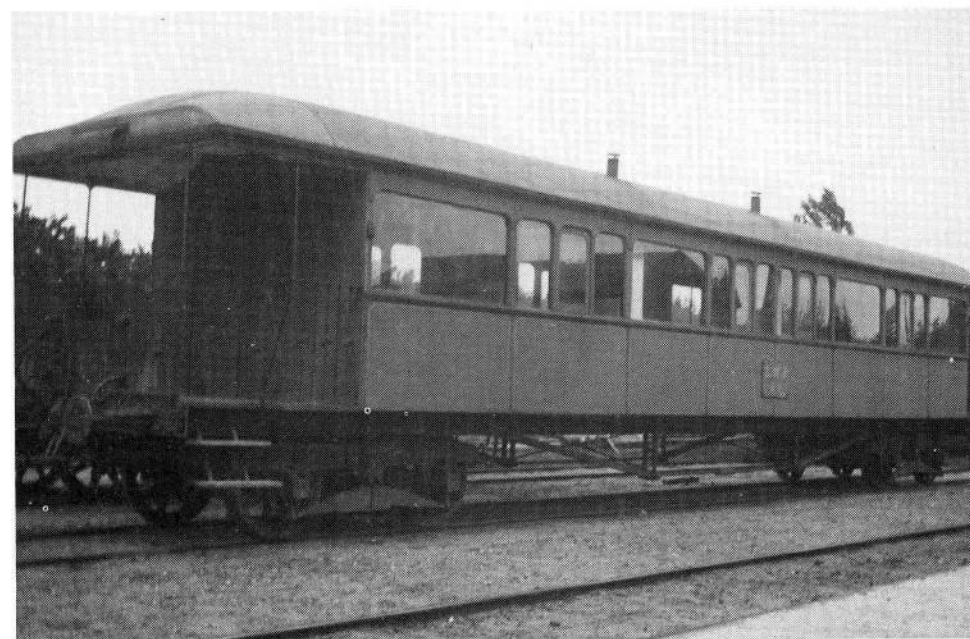
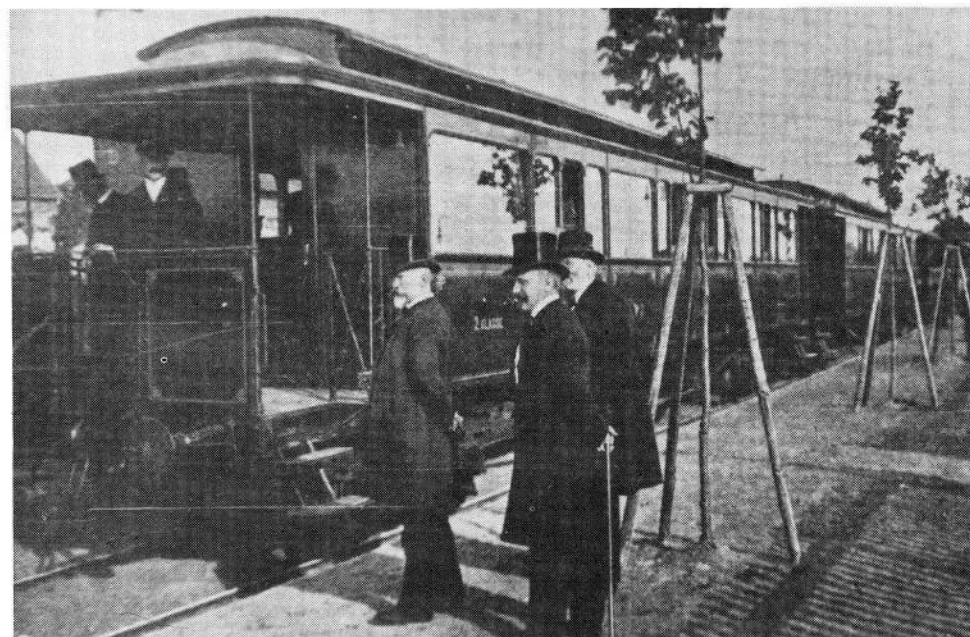
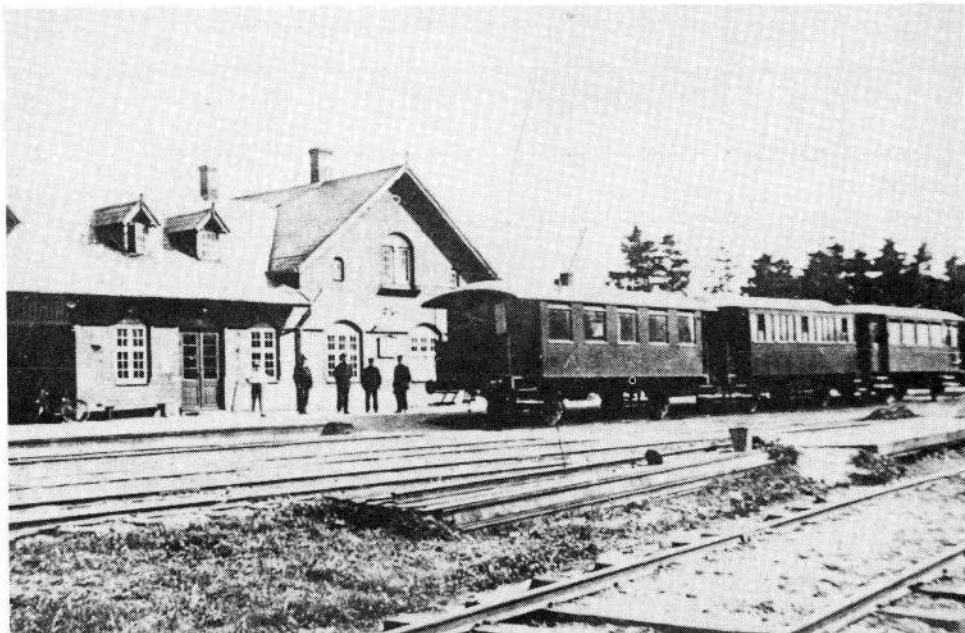


C1-2 pladdekædet til 1926.



LNJ C1 1926-1953
HFHJ D74 1953 -

Skizzerne nedtegned
efter hovedmål og
diverse fotografier.
HFHJ D74's indretning
efter Jens Bruun-Petersen.



meget store godsmængder, kunne man normalt leje et damplokomotiv fra ØSJS, og det gjaldt også til snerydning, hvortil Triangelvognene ikke var meget bevendt.

I 1932, mens man endnu havde 2 damplokomotiver og 2 motorvogne, kørte man om hverdagen 2 personførende damptog og 3 motortog, mens man om søndagen kørte 6 togpar, alle motor.

1938, hvor damplokomotiverne var borte, mens man nu havde fået 3 motorvogne, kørte man næsten lige så mange tog: 5 par alle dage, foruden godstog - alt med Triangelvogne.

Under krigen kunne man ikke opretholde så tæt en toggang, selv om motorvognene fik gasgenerator - dels på grund af generatorernes tidsrørende pasning og dels på grund af motorvognenes nedsatte trækraft. Alligevel fik man transporteret lidt mere gods og henad dobbelt så mange passagerer som lige før krigen; nu var vognene fuldt udnyttede!

Det var dengang meget vanskeligt at skaffe flere motorvogne, men en smule supplement fik man ved i 1944 at rigge en af banens rutebiler til med skinnehjul og gasgenerator og benytte den som skinnebus, så Triangelvognene kunne få et lille hvil til service og reparationer. Rutebilen ses ikke at have påvirket de kørte togkilometre mærkbart.

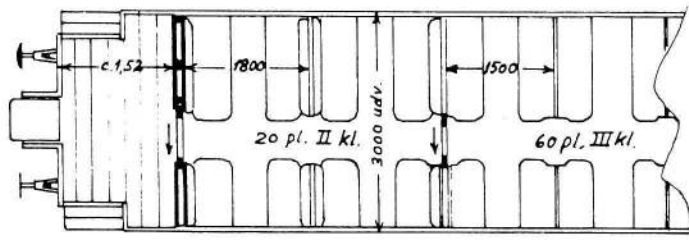
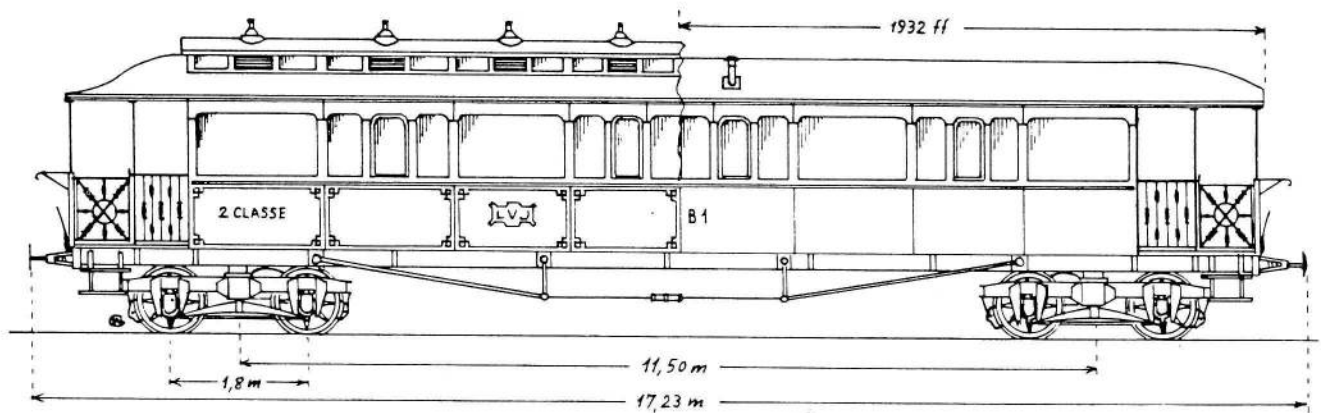
Efter krigen kørtes atter lige så mange tog som før. I 1947 anskaffede man den stærkt brugte VaGJ M 2, nu kaldet KRB M 4, og de nu 4 Triangelvogne klarede nogle år den største passagermængde i banens historie og stadig en godsmængde omtrent som før krigen. Men det krævede nu 4 motorvogne, da de alle var godt slidte af tidens tand, herunder gasgeneratordriftens ekstra belastninger.

Omkring 1952 blev motorerne i M 1, 2 og 3 udskiftet med 125 hk Leyland motorer, mens den gamle VaGJ-vogn M 4 ansås for

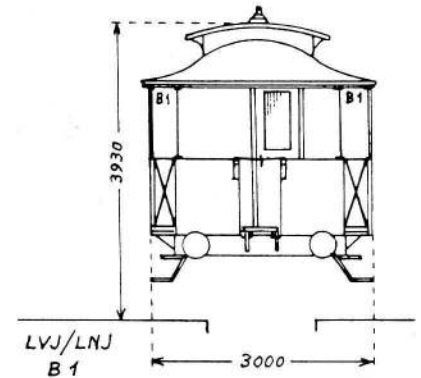
Her ses begge de oprindeligt åbne 2-akslede vogne LNJ C 1 og 2 på slæb efter M 1 eller M 2. Den bageste er C 2, der ombyggedes helt i stil med motorvognen med nyt tag og vinduer som M 1-2, mens C 1 beholdt det oprindelige, svejfede tag og trillingvinduerne fra 1907(?), men begge fik rullelejer! (ark. HGA)

Tagrytternavnene i indvielsestoget beundres af honoratiorens på Lyngby station. Gu've! om de også har undret sig over de primitive "sporvognsbogier"? (Foto: Col-lin)

Den ene af LNJ's bogievogne (B 2) udrangeredes allerede 1927, men B 1 moderniseredes nødtørftigt med hvælvet tag (oven på tagrytteren?) og 2 kakkelvogne (bemærk skorstensrørene). Vognen forblev pladeklædt til det sidste. Nærum 1937. (foto: H. Thor kil-Jensen)



LVJ B 1, Amsterdam 1900



at være for slidt til en sådan renovering.

Skinnerutebilen, kaldet "Midtsjællanderen" var opslidt og ud-rangeredes i 1953 og M 4 kasse-redes i 1956. I stedet for M 4 lykkedes det fra DSB at købe MC" 654, ex MF 54, som nu blev til KRB M 4". Det ser ud til, at man brugte den, som den var, men jeg tør ikke garantere, at ikke også den fik motoren forny-et - de fleste andre baner betakkede sig jo for MC"-ernes Herculesmotorer. Det hævdes i hvert fald, at den nye M 4" med sin 150 hk motor var den bedste til at køre banens gods-tog. Det kan jo også skyldes, at den havde den forbedrede gear-kasse med 4 gear.

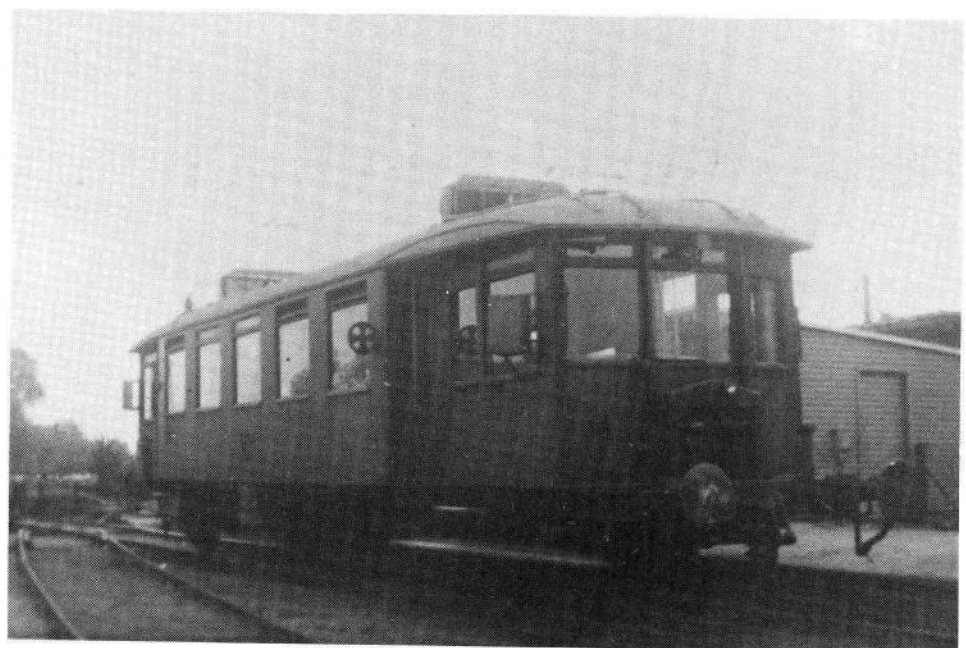
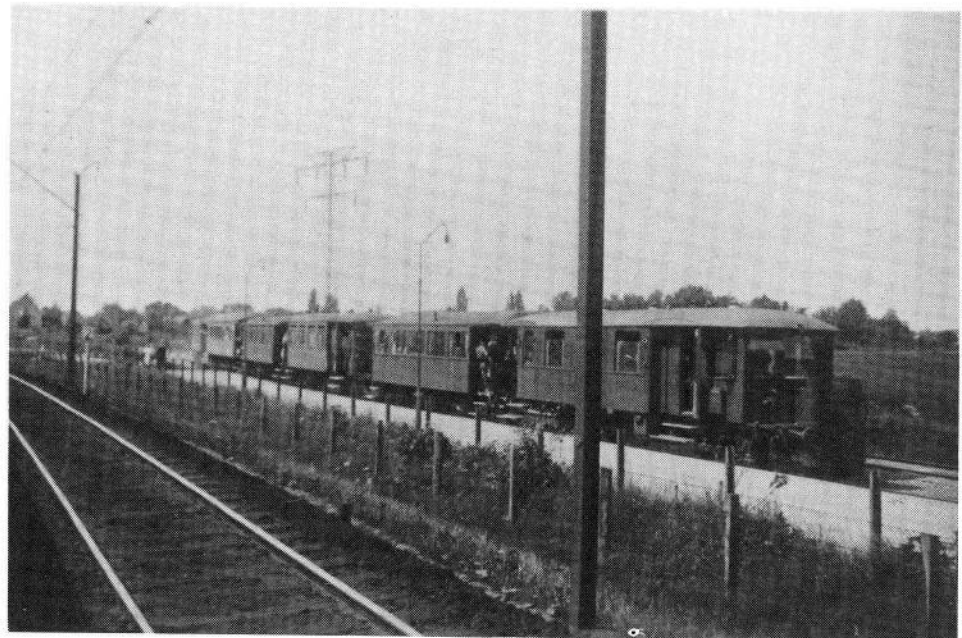
Persontrafikken var nu atter nedadgående, og man prøvede at modvirke det ved en udvidelse af køreplanen til 7 daglige tog-par (mod før 5), hvilket lod sig gøre ved hjælp af VVGJ's nu ledige skinnebus, der indsattes i driften i 1957 som KRB SM 5. Det gav flere togkilometre, men kun kortvarig forbedring af pas-sagertallet.

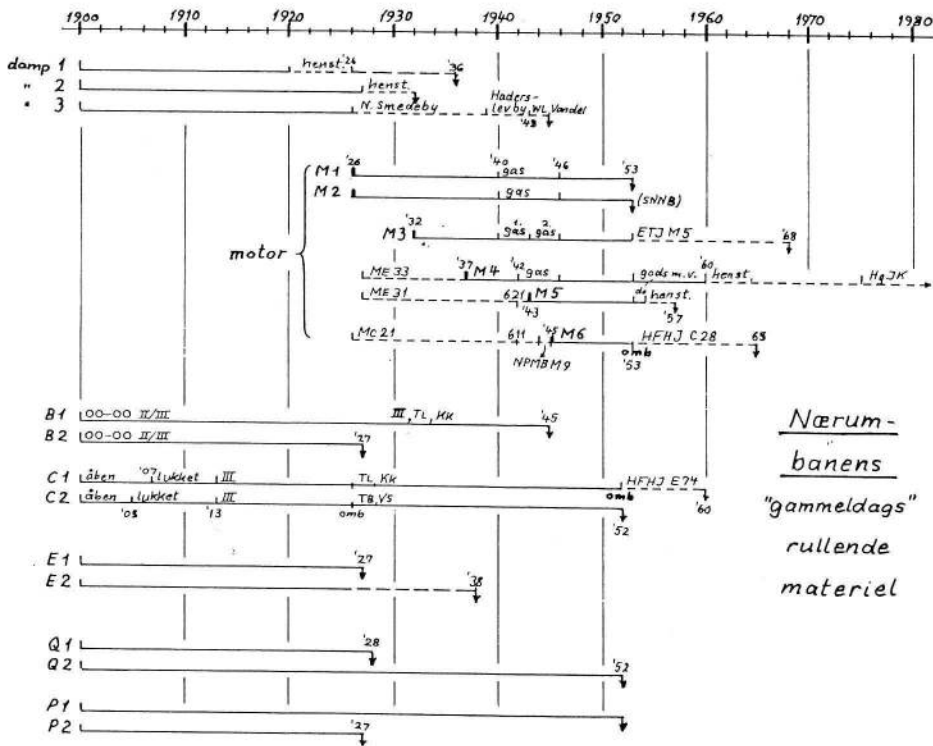
Til gengæld måtte man kassere M 1 i 1959 - måske benyttedes dens ret nye motor så i M 4"?

I modsætning til de fleste andre privatbaner, holdt godstra-

LNJ M 4 eller 5 ses her i sydenden af et stort krigstidstog med alle banens 3 da-værende personvogne + 3 motorvogne med gasgeneratorer i Jægersborg 1944. (ark. A. Gregersen)

LNJ's sidst anskaffede Triangelvogn M 6, ex NPMB M 9, ex DSB MC 611 kom til LNJ i 1945. Her kørte den i reglen solo - "I enlig majestæt" - og fik øgenavnet "Dron-ningen". (foto: Hessellink, 1946)





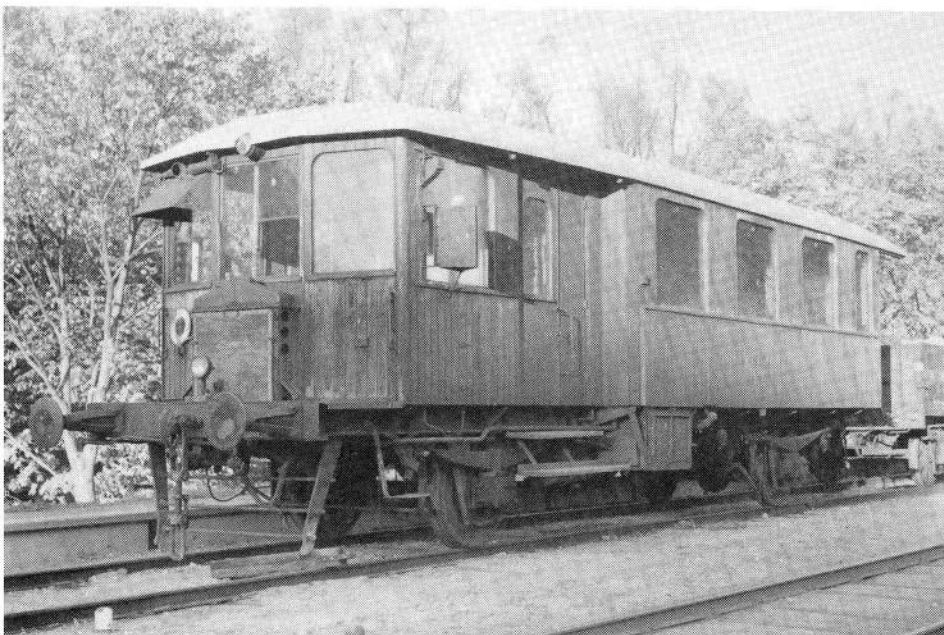
fikken sig forholdsvis godt efter krigen på KRB, bl.a. fordi man stadig havde en funktion som havnespor for Ringsted, nemlig til Køge havn, hvorfra man bl.a. transporterede kul til gasværkerne i såvel Ringsted som Sorø og tillige olie til Ringsted. Desuden udgik der fra KRB's hovedspor i Ringsted et over 1 km langt sidespor til en række private virksomheder, der havde egne stikspor herfra, se Ole-Jørn Kochs skitse, og hertil var der også efter krigen en hel del transporter, men da de for en stor del kun skulle køres til og fra Ringsted st. gav det ikke nogen væsentlig indtægt for KRB - men en del besværlige rangertræk.

Om KRB's trafik i banens sidste år beretter O-J Koch bl.a.: "Den daglige drift ... afvikledes med SM 5, der alle ugens dage kørte 5 dobbeltture til Ringsted. (Når SM 5 var på værksted, benyttedes almindeligvis ØSJS SM 14', Østbanens eneste serie 1 skinnebus). Søndag eftermiddag kørtes en tur til Ringsted med Triangelvogn, og den returnerede til Køge ca. 4 1/2 time senere, mindre end 1/2 time efter skinnebussen - en noget "mystisk" køreplan, som må skyldes togforbindelser i Ringsted. På hverdage kørtes 2 omgange til Ringsted med Triangelvogn - de sidste år almindeligvis M 4". På formiddagsturen havde man stykgodsvogn med til Ringsted, og den blev henstillet ved varehuset.

Under formiddagsopholdet i Ringsted rangeredes evt. godsvogne til sidesporene i byens udkant, se vedlagte skitse. Jeg har en gang været med på en sådan rangertur med en svensk O-vogn, læsset med tømmer til Holten Lange. Det var noget af en oplevelse, for samtidig med en skarp kurve stiger banen kraftigt ud af byen. Man tog tilløb gennem hele spor 7 (KRB's perronspor), og efterhånden som hastigheden faldt op ad bakken gearedes ned med dobbelt udkobling. ... M 3 og M 4 var altid vendt med snuden mod Køge, når de trak eller trykkede vogne ud til sidesporene, for så stod de bedre fast.

LNJ M 6 og C 2, udrangerede i Jægersborg 1953. Bemærk de "udvendige" trykluftslanger mellem vognene, som holder klar til ophugning på Stålvalseværket i Frederiksværk. Herfra købte HFHJ i øvrigt M 6 og lod den ombygge til den sære, 3-akslede personvogn, HFHJ C 28. (foto: Neckelmann)

LNJ M 4 på en af sine sidste arbejdstogopgaver: Stenballastering. Fotograferet på Ørholm holdeplads 26/10 1958 med bl.a. DSB PH 7468, ex SFJ PC 788, Arlöf 1906 - en typisk SFJ-godsvogn - på krogen. (Foto P.T., ark. BW)



På grund af industriernes beskaffenhed, var det altid læsede vogne, man slæbte op ad bakken: Tømmer til Holten Lange, møbeltræ til Heimdal, jern til Rimas og gas/olie til Shell."

På eftermiddags-Triangelturen hentede man naturligvis igen stykgodsvognen i Ringsted og medtog ellers, hvad der var af godsvogne i det omfang, man havde maskinkraft til.

En gang imellem kunne der være lidt flere godsvogne, end en Triangelvogn kunne klare, og det siges, at man i så fald kunne finde på at køre 2 Triangler i forspand, men i tilfælde af større antal godsvogne eller udflugtstog kunne man i reglen, efter 1953, låne et af ØSJS's diesellokomotiver - eller i yderste nødsfald et damplokomotiv, hvoraf ØSJS havde 2 stk. driftsklare helt til KRB's lukning.

Man kørte dog også en gang imellem et udflugtstog med en Triangelvogn i hver ende af en kort stamme DSB-personvogne, så var der ingen problemer med at løbe om, når man skulle hjem igen.

KRB M 3 ex ME 32 blev ved KRB ombygget med lukket bagperron, og det så ud, som om man "bare" havde flyttet bagvæggen ud til bageste pufferplanke, idet bagdøren sad skævt til venstre, som den hele tiden havde gjort på grund af vognens "skæve" midtgang (2 + 3 pladser i bredden).

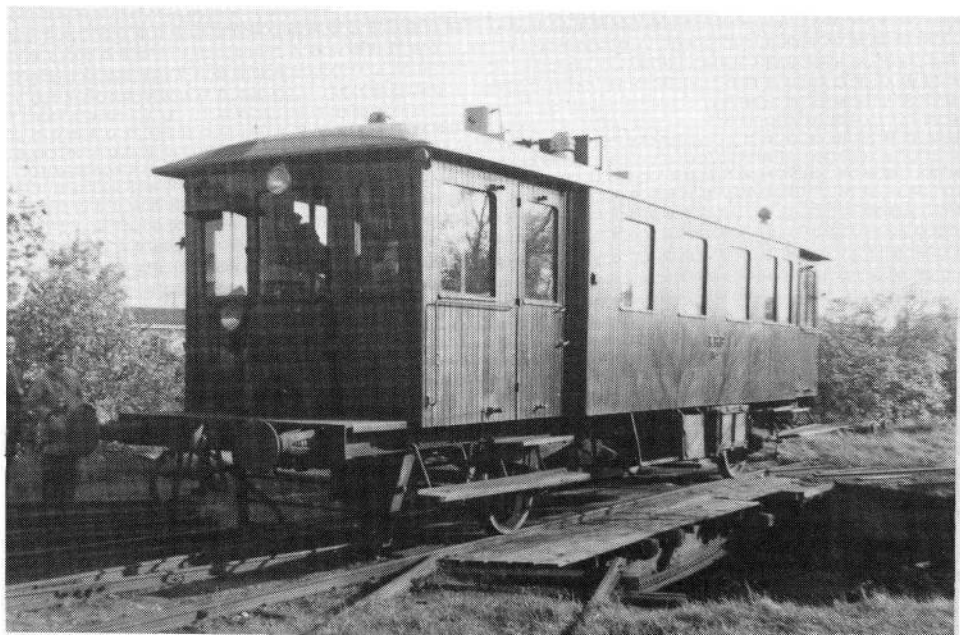
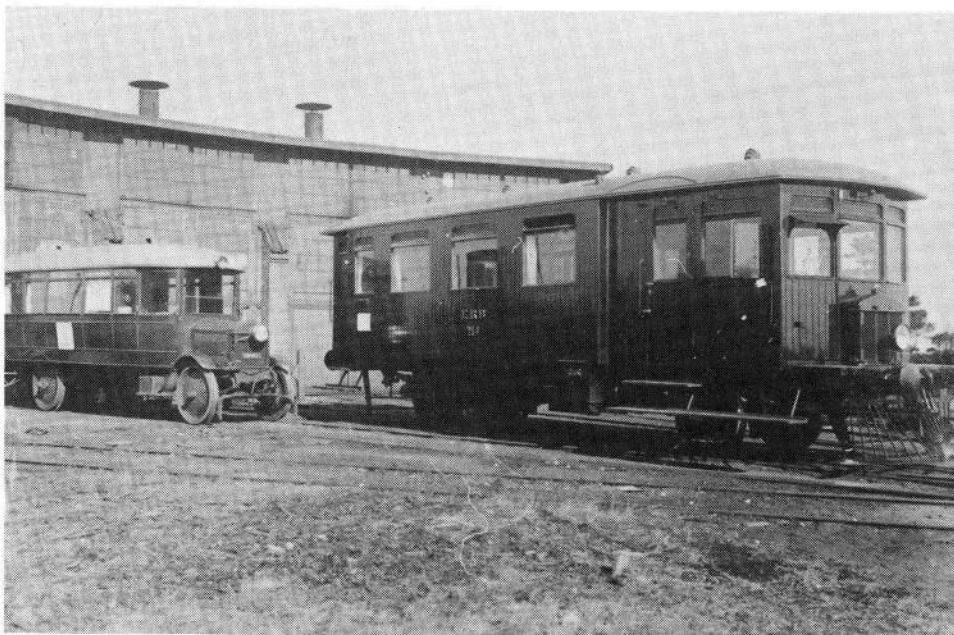
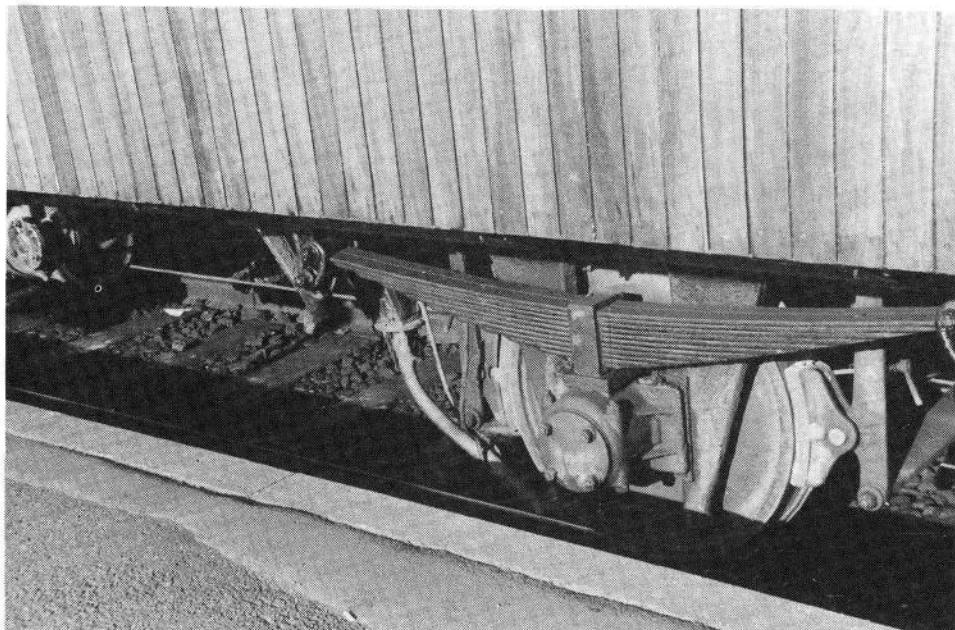
Vognen blev også ligesom M 1 og 2 forsynet med "Fiskeræk" - et stativ under vognen til anbringelse af fiskekasser - hensynsfuldt anbragt foran afløbsrøret fra toiletet.

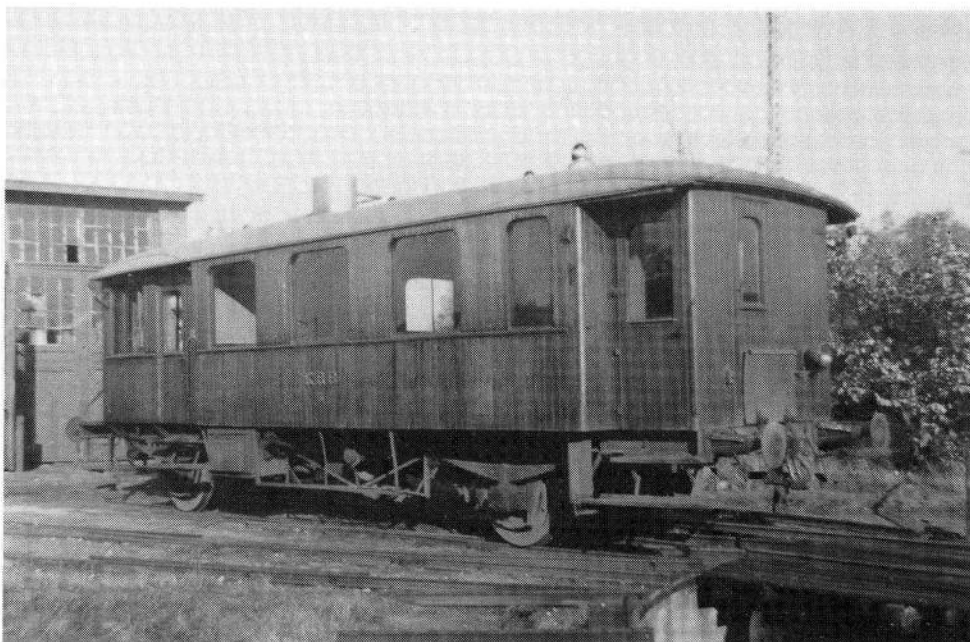
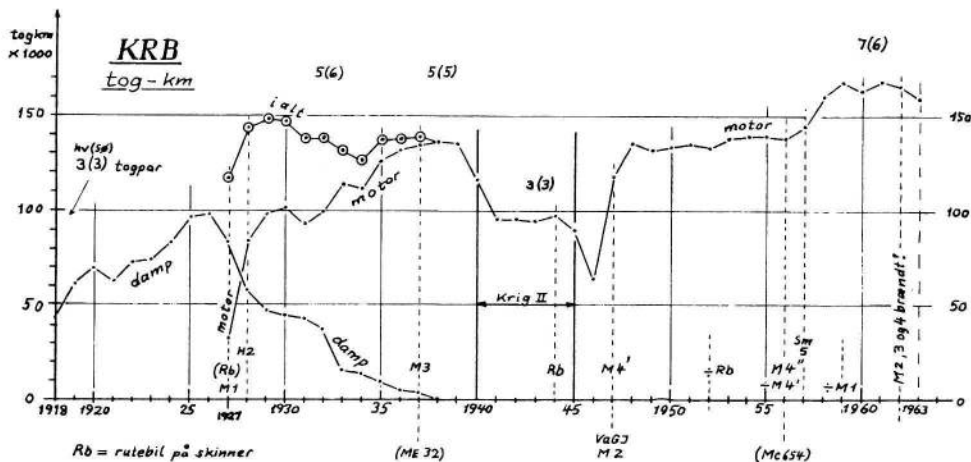
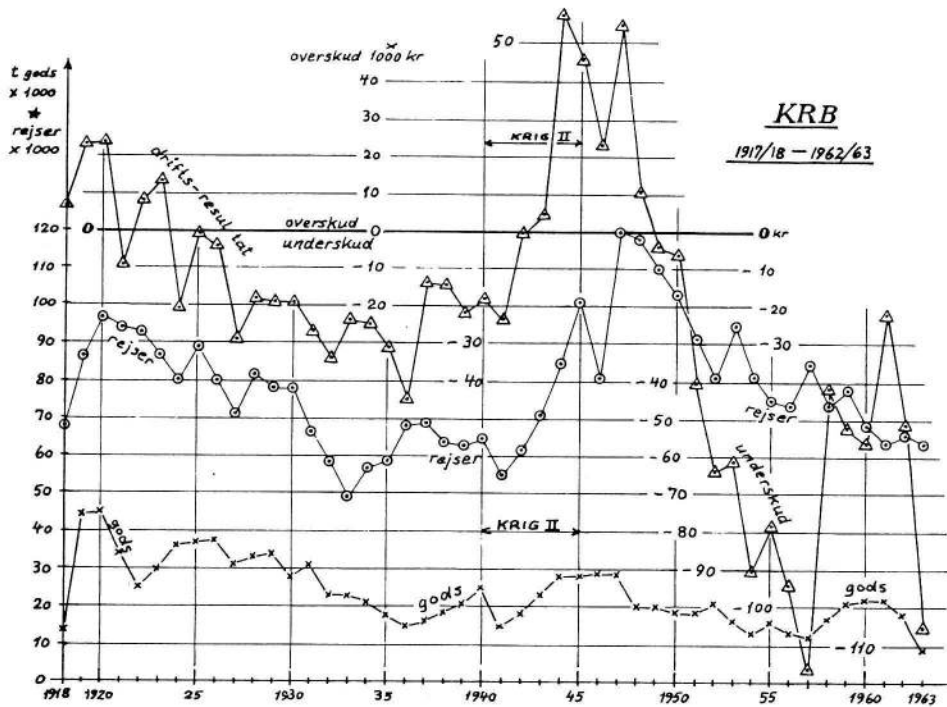
Krigstidens gasgenerator af fabrikatet Bukh anbragtes foran på vognen i venstre side over venstre puffer, men nåede kun knap nok op til tagkanten. Den blændede helt den venstre forrude, mens de to andre ruder gik fri. En spinkel jernstige til

LNJ M 4 og 5 beholdt deres oprindelige, simple fjederophæng uden supplerende evolut- eller skruefjedre i fjederbukkene. (foto: HGA 1985)

Her ses den flunkende nye KRB M 1 ved siden af den unægtelig meget lille AHTJ M 3, der vist flunker knap så meget. Bemærk brev-indkastet i M 1's bagende og lige foran det hvide brevkasseskilt ses spejlbilledet af M 3's forlygte i M 1's blanke lak, Køge 1927. (ark. P.T.)

KRB M 2, banens benzin-dieseleelektriske Triangelvogn med førerrum og overgang i begge ender. Kun KS M 2 var af en lignende type, men ombygget fra en personvogn. Platformen fortil er ikke oprindelig, men et levn fra gasgeneratortiden. Vognen har her dieselmotor og ingen køler i gavlen, Køge vest, 1961 (foto: MC)





generatorens top førte tæt op ad generatoren til en platform i vinduskarmhøjde for brændselspåfyldning - og videre derfra op til taget til inspektion af den der anbragte flade tagkøler og tilhørende ekspansionsbeholder. Foran den almindelige køler var anbragt en mindre gaskøler. Efter krigen, da vognen fik dieselmotor, fjernedes den traditionelle motorkøler helt fra for-gavlen og erstattedes med en skærm af plade, der lukkede hullet, hvor køleren havde siddet, ganske som vi kender det fra ØSJS's M 1, 3 og 4 - et ØSJS-design?

Både hos ØSJS og hos KRB ser vi, at Triangelvognenes tagkølere (bortset fra de tidligere MC"-vognes MO-kølere) forsvinder mere og mere, og det skulle iflg. O-J Koch skyldes, at man havde sammenkoblet kølesystemet med centralvarmesystemet med ekspansionsbeholder under loftet i førerrummet plus den store vandpote på taget til eet system, hvorved kølevandsmængden blev så stor, at man i kolde perioder helt kunne undvære tagkølerne og sågar kunne få brug for at fyre i centralvarmekedlen for at holde tilstrækkelig varme i passagerafdelingen. Dette må have været særlig udtalt, da vognene fik dieselmotorer, der udnytter brændstoffet bedre end benzindmotorerne og derfor ikke skal have bortskaffet så megen varme i kølesystemet.

De tidligere DSB MC"-vogne med MO-kølere havde ikke vandpote på taget (ØSJS M 2" og KRB M 4"), og jeg har selv (på ØSJS) oplevet, at man ved hård rangering i sommervarme med M 2" måtte til at åbne mere for tagkølerne for at undgå overkog af kølevandet, men det var jo heller ikke lige sagen at åbne for varmen i passagerafdelingen!

KRB M 4" ex MF 54/MC" 654 var ikke ændret noget videre hos KRB, men havde dog fået fiskeræk under vognens højre side. Den havde 3 MO-kølere på taget og havde bevaret den åbne bagperron.

Bivognene

KRB anskaffede oprindeligt ikke specielle bivogne til motorvognene. Banens almindelige personvogne - 3 ialt - var af typen "store trævogne": 2 midtgangsvogne A 1 og 3 med ren III kl. på træbænke og 1 sidegangsvogn B 2 med 2 II kl. kupeer med

KRB (M) 3, ex ME 32, Køge Vest, 1961. Bemærk den lukkede bagperron med "skæv" bagdør og lanterne for baglæns kørsel. På taget den store ekspansionsbeholder, men ingen tagkøler. Under vognen "fiskeræk". (foto: MC)

polstrede sæder og 3 III kl. kupeer med træbænke. Begge typer havde toilet og de vejede 13,4 hhv. 14 t, så det var ret tunge drenge - ikke specielt velegnede til motorbivogne og da slet ikke til den svage benzin-elektriske M 2.

Skal man tro DSB's fortegnelser over privatbanevogne, der desværre ikke rækker længere frem end til 1937, havde ingen af disse vogne indtil da fået "motorbivognsudstyr": trykluftbremse, egenvarme eller rullelejer. De var altså stadig ret tungtløbende og kunne i motortog ikke opvarmes, så de var kun brugbare hertil om sommeren og måtte køre med betjent skruebremse.

Måske har en eller flere af dem fået trykluftudstyr efter 1937, hvor KRB helt havde kvittet dampdriften, derom haves desværre ingen oplysninger. Under krigen har man dog nok haft brug for dem i visse tog, og skulle de køre som mellemvogn mellem to motorvogne, måtte de i det mindste have fået trykluftledning.

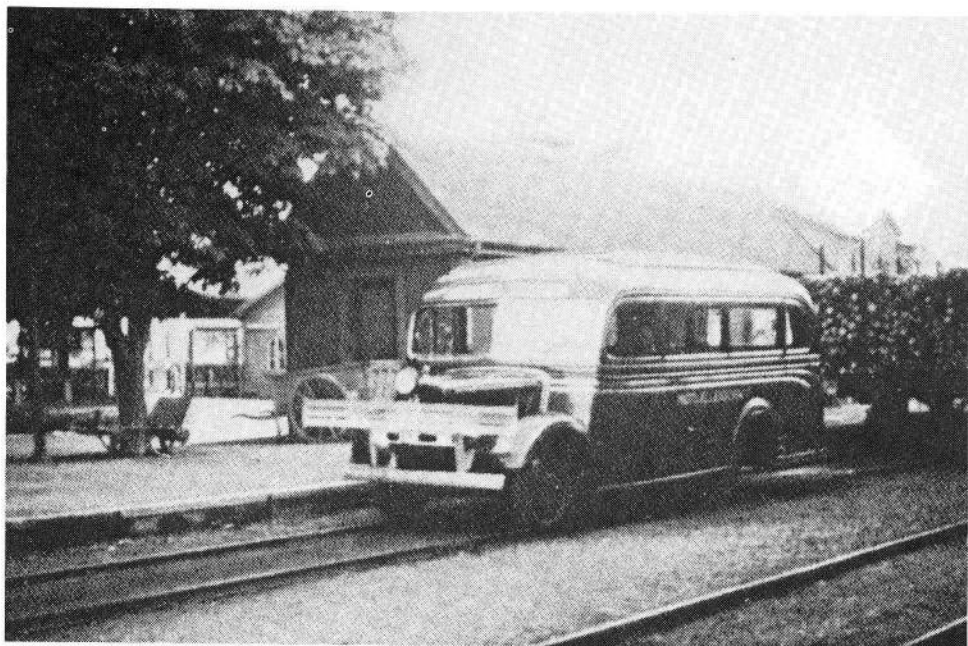
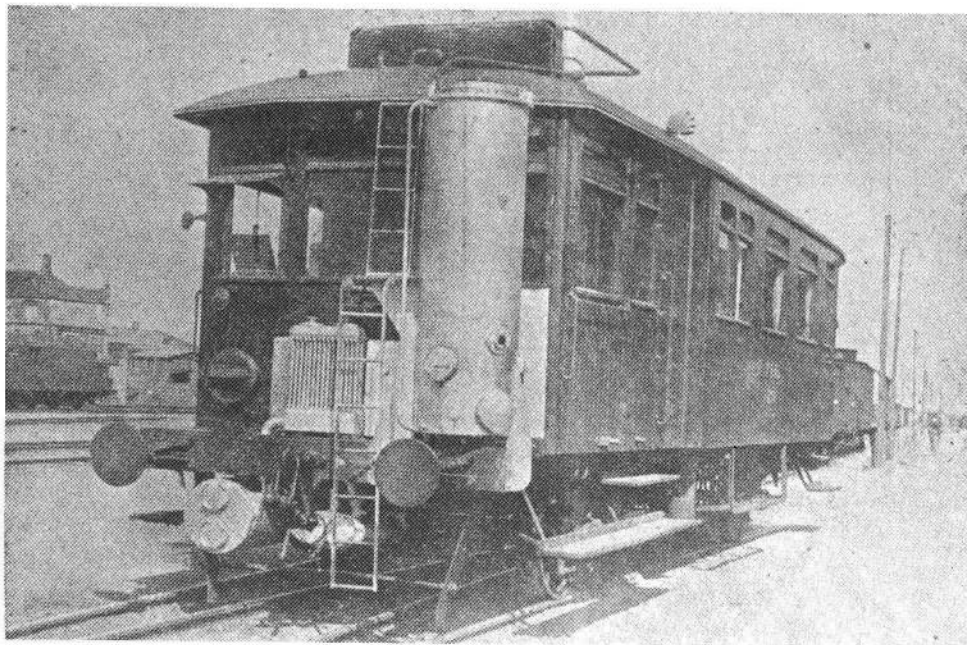
På billeder af KRB's 25 års jubilæumstog i 1942 ses oprangeringen M 2 - personvogn - M 3, men personvognen synes at være en mindre vogn end KRB's egne, måske en lejet DSB-vogn (FD?).

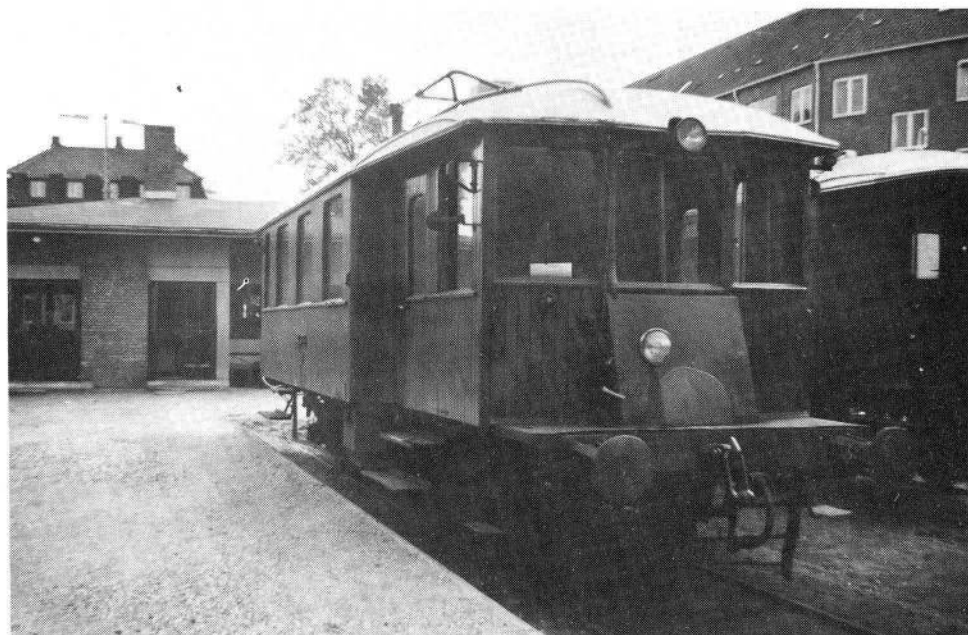
I 1945 solgte KRB de 2 midtgangsvogne A 1 og 3 til HHJ (Aarhus-Odder) og beholdt altså kun den tungeste og formentlig sværest sælgelige B 2 til eget brug. Endelig i 1956 udrangerede man B 2 og købte i stedet fra DSB FD 4805 (ØJSJ købte samtidig FD 4806). Hos KRB overtog FD-vognen den gamle vogns betegnelse B 2: bronzetal og -bogstaver flyttedes blot over fra den gamle til den nye vogn. Den blev KRB's eneste "rigtige" motorbivogn. Man havde åbenbart kun sjældent brug for flere passagerpladser, end der var i sel-

KRB M 1 i fuld "krigsudrustning" dvs. med gasgenerator fra "Bukh". Gasgeneratoren anbragtes på ganske samme måde på M 3. Bemærk den ekstra motorkøler på taget - det fik M 3 også, og bag ved den en stor ekspansionsbeholder. (foto fra Bukh-brochure)

KRB's første "skinnebus" var en Bedford rutebil fra 1938, i 1944 omdannet med jernbanehjul og gasgenerator. Den blev døbt "Midtsjællanderen" og kørte et par dobbeltture daglig det meste af tiden indtil 1952 og udrangeredes endeligt i 1953. Køge Vest 1948. (foto: BW)

KRB M 4 var den tidligere VaGJ M 2, der havde kørt med gasgenerator på VaGJ, hvorfra tagkølerarrangementet og mangelen på frontkøler menes at stamme. Den fik ved KRB en 120 hk benzinmotor og tjente banen knap 10 år, til de anskaffede en brugt DSB MC"-vogn, som vi kalder M 4". Bjevskov station, 1948 (foto: BW)





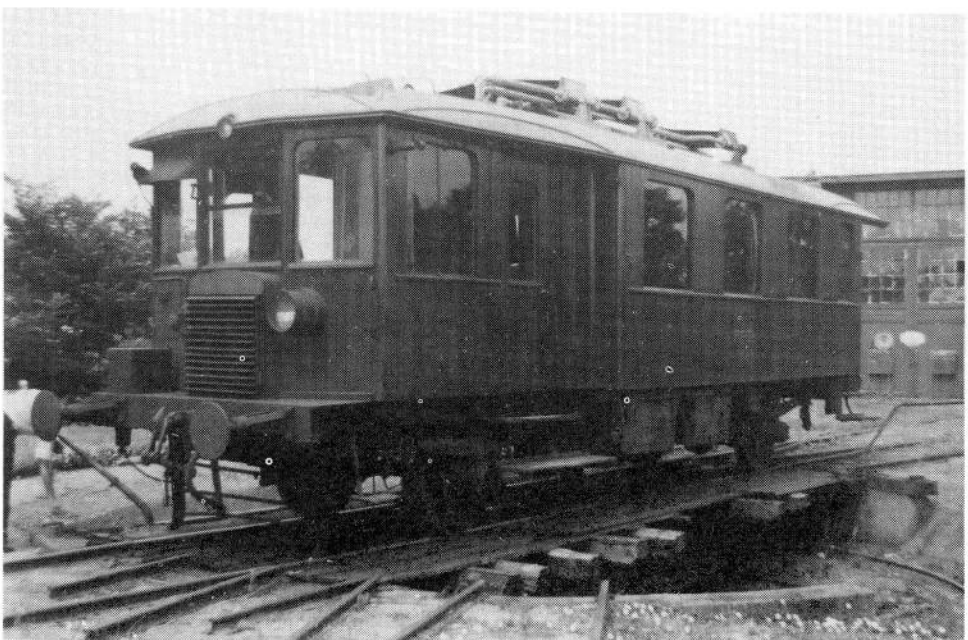
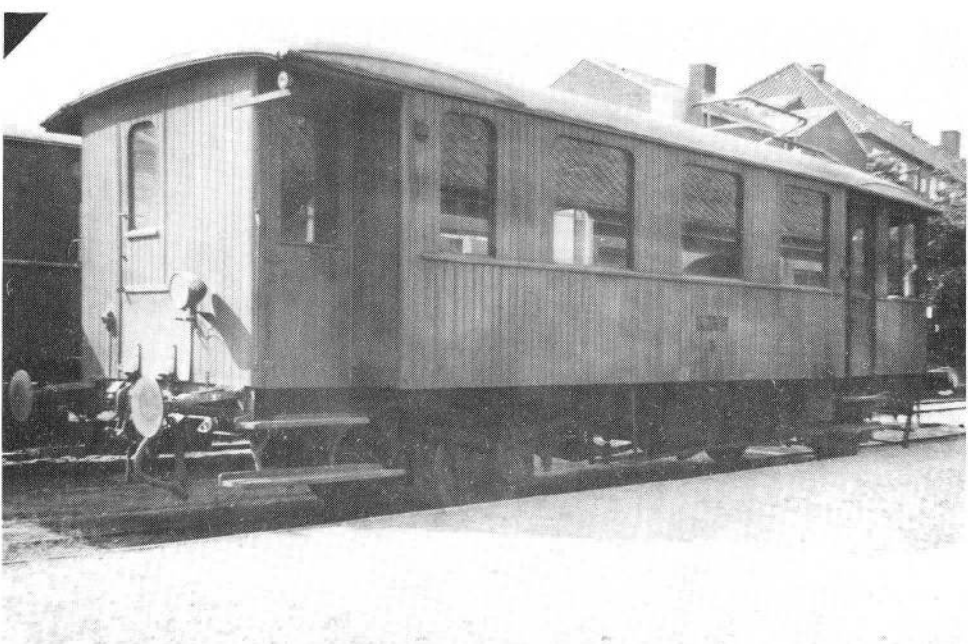
ve motorvognen(e), så man benyttede hovedsagelig deres overskydende trækraft til at medføre godsvoгне efter behov.

I øvrigt kunne KRB formentlig i nød og betryk låne små motorbivogne hos ØSJS, der før krigen havde ikke mindre end 6 små, meget lette hundekasser fra 1879 og siden fik indrettet 5-6 nyere vogne til brug i motortog - som omtalt ovenfor under omtalen af ØSJS's brug af brugte DSB motorvogne.

Det pudsige billede af motortog, der holder ved Københavnsvej trinbræt i Køge, viser M 3 med godsvoغن QC 30 på slæb. Måske har denne vogn været anvendt som "rumpeged" i visse motortog, altså som rejsegodsvoغن - NB! uden luftbremse eller -ledning. Måske var cyklerne "indskrevet rejsegods"?

Mærkeligt nok voksede gods-transporterne noget sidst i 1950'erne, og underskuddet, der 1957 havde overskredet de 110.000 kr., faldt overraskende til kun omkring de 50.000 kr. i de følgende år. Alligevel skulle man ikke være nogen særlig habil spåmand for at se, at banen ikke havde langt igen, og 1963 kørte det sidste tog på KRB - efter en meget besværlig tid kort forinden, da remisen i Køge brændte ned den 9. januar 1963 og rev M 2, 3 og 4" med sig i faldet, så man nu pludselig kun havde skinnebussen tilbage!

Det lykkedes hurtigt at låne en af ØSJS' Triangelsvogne i stedet, men da ØSJS' værksted så brændte kun 1 uge efter, hvorved ØSJS' M 3 (ex ME 42) også brændte, ømmede ØSJS sig, så KRB måtte ud til mere fremmede baner for at låne motorvogne. Det lykkedes at låne HVJ M 5 fra OHJ ("Lille Johannes" fra TKVJ), men efter at den havde kørt nogle dage, kolliderede den ved Gummersmarke station med en lastbil og blev grundigt afsporet, så den blev stående i ugevis i frost og sne uden sporforbindelse. Så måtte man alligevel til ØSJS, der forbarmede sig og udlånte den lange, oprindelig 3-akslede Triangelvogn M 1. Den havde nu kun



KRB M 3 med dieselmotor og skrå jernkasse fortil, hvor køleren før sad, arrangement å la ØSJS! Bemærk MO-køleren på stilk under tagkanten. En tilsvarende findes i det diagonalt modsatte hjørne af forperronen. Bemærk også lygte på baggavlen og på den anden side af døren ringeledningsstikkåsen. Køge Vest, 1962 (begge foto: Søren Jørgensen)

KRB M 4", ex DSB MC" 654, stort set uændret hos KRB. Bemærk MO-kølerne på taget. De 2 batterikasser lævnede ikke plads til fiskekasser under venstre side. Køge Vest, 1960. (foto: MC)

2 aksler og een dieselmotor, men kunne stadig styres fra begge ender, og det blev den, der kørte KRB's sidste tog søndag den 31. marts 1963.

Alkjær

RETTELSE TIL ME PÅ SNNB

Fra FDSB (Foreningen Dalmose-Skelskør Banen) meddeles, at M 5, den tidligere ME 35, nu er udstyret med en Scania Vabis busmotor, så den atter er spillevende og kan benyttes i veterantoget.

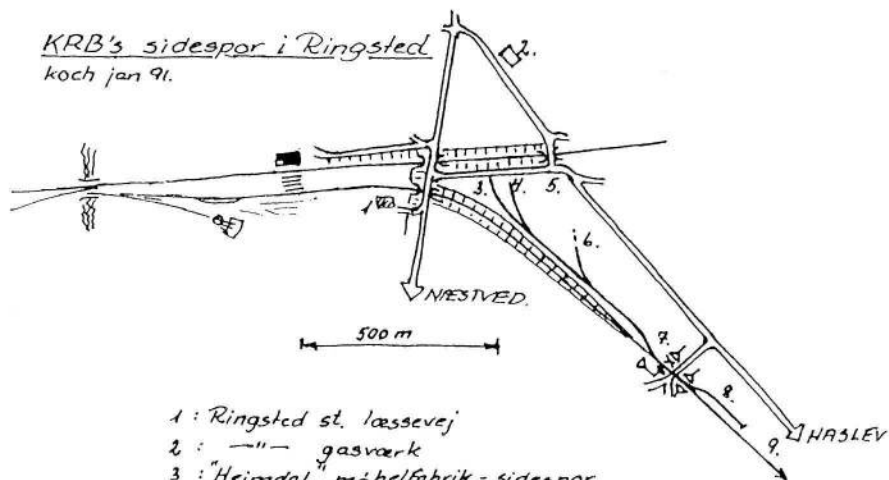
MP 1" og 2" er også, sammen med bænkevognen G 69, kommet til FDSB, sammen med roegodsvognen PR 305, og MP 2" og G 69 er køreklare, mens MP 1" er under reparation.

Alle SNNB-køretøjerne: Damploko nr. 3, M 4 og 5 samt de ovennævnte vogne tilhører Hermind, men er stillet til rådighed for veteranbanen siden 1979.

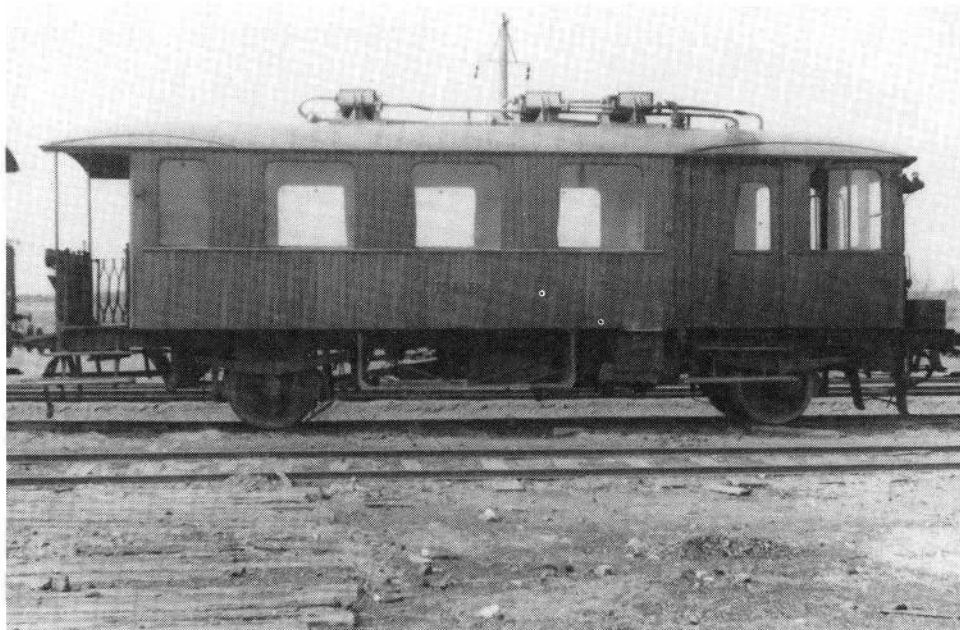
FDSB har endnu en SNNB-vogn: BC 21, der dog endnu mangler undervogn, men den agtes også gjort køreklar hen ad vejen. Det er en 2-akslet II/III kl. vogn, der kun har været benyttet i damptog - og senere som sommerhus!

Derimod haves til brug i motortog desuden OKMJ A 11, en ren II kl., 2-akslet "lille, stor travogn", der efterhånden "moderniseres" med plydssæder.

H.A.



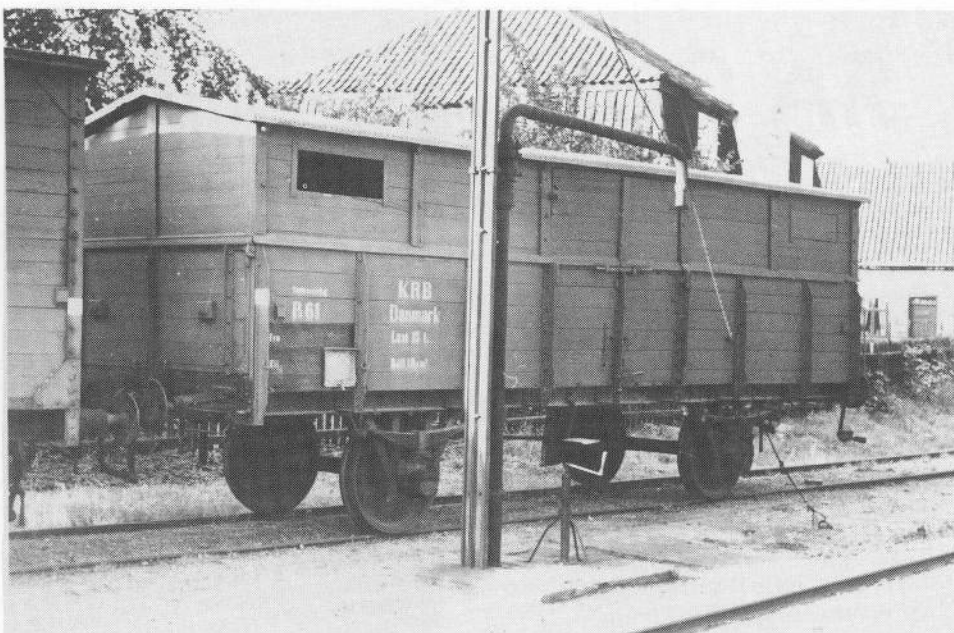
- 1 : Ringsted st. læssevej
- 2 : — " — gasværk
- 3 : "Heimdal" møbelfabrik - sidespor
- 4 : Holten lange tømmerth. - sidespor ind i lade
- 5 : Tjerkvæslageri - sidespor?
- 6 : Maskinfabrikken RIMRS - sidespor
- 7 : Kornsilø
- 8 : SHELL - sidespor
- 9 : Produkthandel sidespor(?)



KRB M 4" fik efter bedste KRB-tradition et fiskeræk under højre side, mens M 3 havde denne facilitet under begge sider. Hårlev, 1961 (foto: JB-P)

Kolding Sydbaner Q 1 og 4, Scandia 1911, kom til OHJ i 1950, hvor de fik de nye nr. 360 og 361. I 1960 kom de til KRB, hvor de erstattede mindre velholdte, opslidte vogne som bl.a. faste stykgodsvogne i Triangeltoget. 1963 endte de som ØSJS QC 193 og 194. (foto: O-J. Koch)

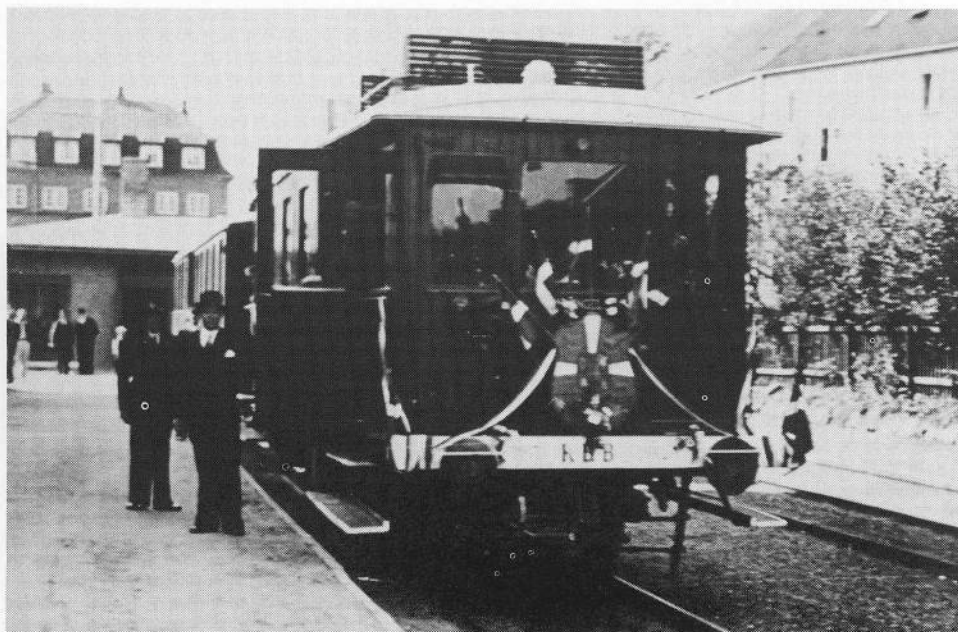
KRB PJ 61 var en af 6 åbne vogne af PF-type, som KRB lod omdanne til lukkede vogne i 1918-1921 efter DSB-forbillede. De hed oprindeligt litra P, men fik som lukkede litra PL og - efter forstærkning til 15 t last - litra PJ, der nu og da kørte som stykgodsvogn i Triangeltoed. (foto: Guldbæk)



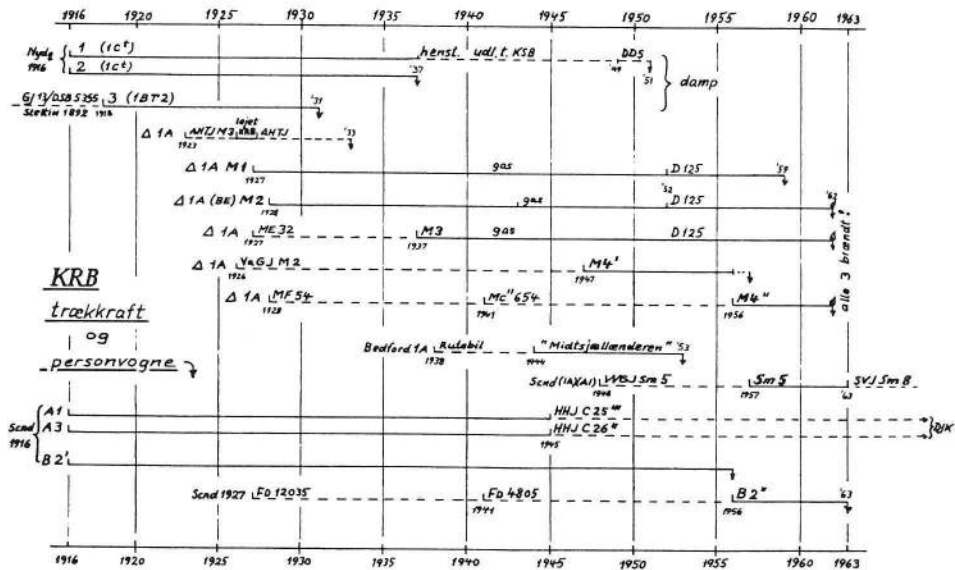
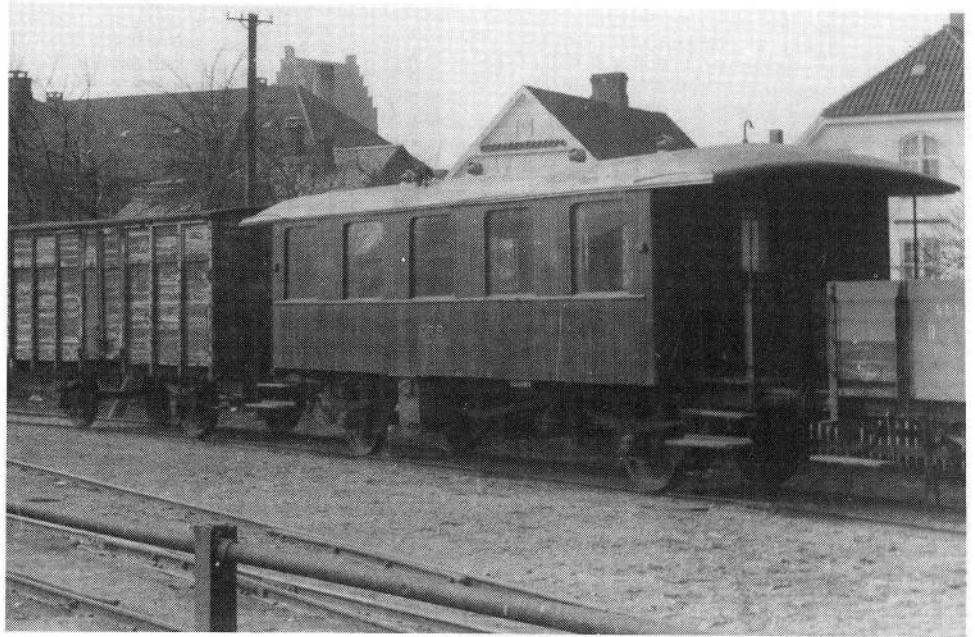
KRB A 1 som HHJ C 25''' i Odder 1964. KRB B 2, som banen havde til 1956, havde et ganske lignende udseende, men var indrettet som sidegangsvogn - banens "fine" vogn - som vi kun har et dårligt billede af. (foto: JB-P, 1964)



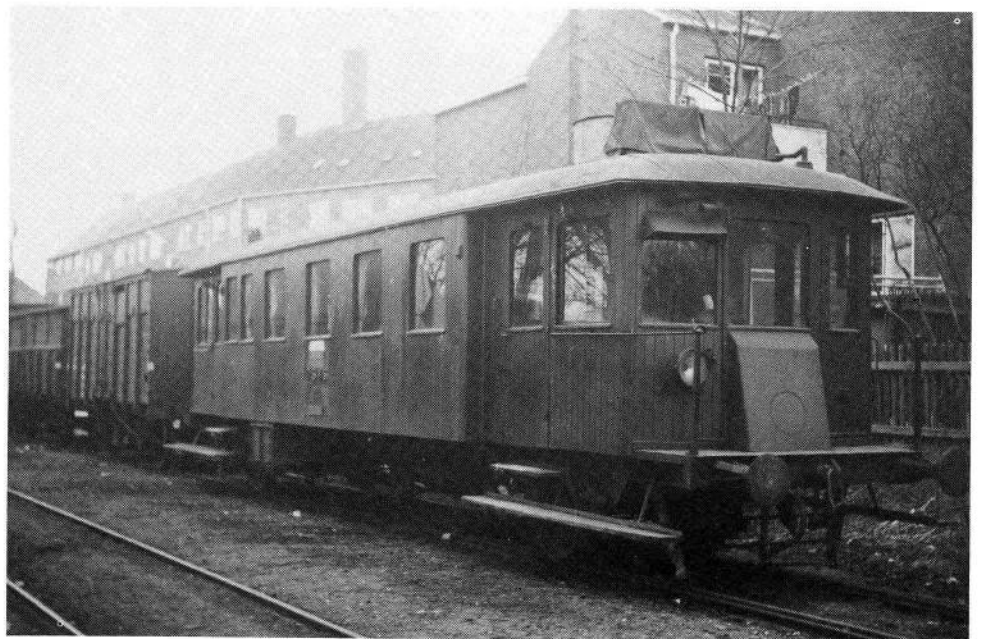
KRB's 25 års jubilæumstog 1942. Oprangering: M 2 og M 3 samt en ikke identificeret 5 fags mellemvogn, måske en DSB FD? M 2 har endnu ikke fået gasgenerator! (ark. P.T.)



KRB B 2" var "bare" en DSB FD-vogn, men det ses, at den havde koksfyrd og rullelejer, og den havde trykluftbremse og fjedrende lædersæder. Køge Vest, 1960. (foto: JB-P)



ØSJS M 1 i 2-akslet dieseludgave på Køge Vest, søndag den 24. marts 1963, kun 7 dage før banens lukning. Den står her med motoren i tomgang for at holde varmen og var under opsyn fra stationen, da remisen var brændt. Godsvognene er ikke koblet til, den kørte solo om søndagen. (foto: O-J. Koch)



H.-H.-OVERFARTEN 100 ÅR

HELSINGØR-HELSINGBORG OVERFARTEN 1892-1992 (2. del)

Træk af overfartens historie i anledning af, at det den 10. marts 1992 er 100 år siden, de danske statsbaner påbegyndte regelmæssig færgefart mellem de to sundbyer.

Automobilerne vinder frem

I årene op til 1930 fik statsbanerne voksende problemer ved alle overfarter, nemlig det stigende antal automobiler, der kom til overførsel. Problemet var i første række ikke så let at løse, da alle færger kun var indrettet til overførsel af passagerer og jernbanevogne. Det eneste frie område på vogndækket var jernbanesporet, og skulle der medtages automobiler, kunne de kun anbringes i sporarealet. Herved optog de pladsen for eventuelle jernbanevogne, der normalt havde forrang af hensyn til tog- og køreplaner. Resultatet blev derfor, at bilisterne ikke så sjældent blev udsat for lange ventetider.

På Helsingør-Helsingborgoverfarten blev man på nævnte tidspunkt også i stigende grad konfronteret med problemet. Statsbanerne måtte også her - ikke mindst under hensyn til at overfarten var en international forbindelse - principielt hævde, at færgerne primært skulle overføre

jernbanevogne på de tider, der var fastlagt i køreplanerne; automobiler kunne så medtages i det omfang, det derefter var muligt. Med kun 1 færge i fart og under hensyn til overholdelse af de planmæssige afgang, var det meget vanskeligt at indlægge ekstrature.

Problemerne tilspidsedes som nævnt i slutningen af tyverne, men statsbanerne var ikke indstillet på at ændre i den daglige sejlplan, der indeholdt 8 å 9 dobbeltture. En af grundene til denne holdning var, at det store antal automobiler for langt størstedelens vedkommende kom til overførsel i de 3 sommermåneder, hvor problemerne med lange ventetider følgelig opstod, medens der for den øvrige del af året ikke var problemer af betydning.

Denne holdning fik et privat selskab, Nordisk Rute- og Færgefart A/S, København, til at beslutte at etablere en autofærgefart mellem Helsingør og Helsingborg. Af den danske Marine købte man en udrangeret minekran - minekran nr. 4 - der var bygget i 1884, lod skibet forlænge med ca. 10 meter, indrettede i den nye del under dæk spise- og ikke-rygersalon samt stirrids og kiosk, medens dækket blev ombygget således, at der blev plads til 18-20 almindelige personautomobiler. Færgen fik navnet **ASA THOR**; den havde følgende hoveddimensioner:

skema senere

Færgen fik et efter nutidens opfattelse lidt ejendommeligt udseende. Den var efter ombygningen på prøvetur i Sundet den 12. juni 1931, og den følgende dag begyndte den sejladsen med 11 dobbeltture på hverdage og 13 dobbeltture på søn- og helligdage. Færgen sejlede kun i sommermånederne. Efter sæsonens afslutning ophørte sejladsen og blev først genoptaget ved sommersæsonens begyndelse det følgende år bortset fra nogle dage omkring påsketid.

ASA THOR fik i 1933 det gamle dampmaskinlæg udskiftet med 2 stk. Bukh dieselmotorer hver med en ydelse på 150/165 ihk og senere samme år fik skibet en rigtig lysmaskine til afløsning af en dynamo drevet ved et remtræk af den ene hovedmaskine, hvorfor der kun havde været lys ombord under sejlads. I denne skikkelse sejlede skibet til sejladsens ophør i 1939.

Overfor denne konkurrence måtte statsbanerne reagere. I sommeren 1931 blev reservefærgen indsat som ren automobilfærge, hvorefter der på overfarten blev sejlet 10 dobbeltture på hverdage, på lørdage 14 dobbeltture og søndage 18 dobbeltture. Men med kun 1 færgeleje i hver af de to overfartsbyer var sagen ikke så ligetil endda. Ved

Dampfærgehavnen i Helsingør omkring århundredeskiftet (Foto: Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg)



ASA THOR, dimensioner

Største længde, m	36,00
Største bredde i vandlinie, m	6,80
Største bredde på bildæk, m	8,65
Dybgang, m	1,80
Maskinanlæg:	
2 stk. 2-cylindrede kompond dampmaskiner.	

at indrette oplæggerlejet i Helsingør til et primitivt autofærgeløje med en kun 6 m lang broklap lykkedes det imidlertid allerede i 1931 at tilvejebringe 2 færgeløjer i Helsingør, medens et tilsvarende automobilfærgeløje inderst i Centralhamnen i Helsingborg kunne tages i brug i 1932.

Påbegyndelsen af den private færgefart mellem Helsingør og Helsingborg gav imidlertid også anledning til, at statsbanerne besluttede at anskaffe en decideret automobilfærgeløje til overfarten. Jernbanefærgerne var trods forskellige mindre ændringer og forbedringer ikke helt velegnet til overførsel af automobiler, og ikke mindst gjaldt det om at billiggøre driften, hvilket kun kunne ske ved anskaffelse af en motorfærgeløje.

Bygningen af den nye færgeløje blev kontraheret med Nakskov Skibsværft A/S. Stabelafløbningen fandt sted den 22. marts 1935, hvor færgen fik navnet **KRONBORG**. M/F KRONBORG kom på mange måder til at repræsentere en nytænkning indenfor statsbanerne, såvel med hensyn til indretning som i teknisk henseende. Færgen havde følgende hoveddimensioner:

Kronborg, hoveddimensioner

Største længde over konsoller, m	45,02
Største længde over stævnene, m	44,35
Største bredde over fenderliste, m	11,57
Dybgang, middel på last, m	2,55
Maskinanlæg:	
1 stk. 6-cylindret 4-takts dieselmotor af FRICHS' fabrikat, type 6300 CS, der ved 320 o/m ydede 770 ihk.	
Max. fart på last, knob	10,75
Overførselskapacitet:	
Almindelige personautomobiler, stk.	28
Antal rejsende:	
Med fuld last af automobiler	475
Uden automobiler	724

M/F KRONBORG gik i fart ved overfarten den 15. maj 1935, og den var efter den tids forhold en meget moderne færgeløje, blandt andet som følge af, at salonerne var anbragt over bildækket, hvorved passagererne kunne nyde udsigten over Sundet under sejladserne. På de gamle færger var som allerede nævnt næsten alle lukkede passagerfaciliteter under dæk; på M/F KRONBORG var det kun apteringen for færgens besætning, der var under dæk.

I teknisk henseende betegnede M/F KRONBORG også noget nyt, idet færgen kun havde 1 hoveddieselmotor, men alligevel en skrue i hver ende. Skrueerne kunne af vagthavende maskinmester skiftevis indkobles i overensstemmelse med ordrerne på maskintelegraf. Den tekniske indretning svarede i store træk til den i 1933 byggede lille jernbanefærgeløje MORSØ, hvorved en billigere drift blev muliggjort med deraf følgende mulighed for udvidet sejlads.

M/F KRONBORG kom i begyndelsen ud for en række uheld, der hurtigt medførte, at færgen fik øgenavnet KLODS HANS. Den sejlede normalt kun i sommertiden, hvorved det blev muligt at sende den til assistance ved Masnedøoverfarten i december 1935, hvor Masnedøbroen var blevet ødelagt ved påsejling af en engelsk damper. Overfarten var derved blevet afbrudt, hvorfor en nødforbindelse blev oprettet mellem Masnedø og Orehoved. Denne nødforbindelse kunne grundet lavt vand kun opretholdes ved benyttelse af M/F KRONBORG og den gamle hjuldampfærgeløje THYRA, der som tidligere nævnt i 1898 var kommet til Masnedø-Orehovedoverfarten

fra Helsingør-Helsingborgoverfarten.

På Helsingør-Helsingborgoverfarten sejlede M/F KRONBORG - når bortses fra krigsårene og de første efterkrigsår - uafbrudt helt til 1972. Da var den forlængst blevet overhalet af den enorme vækst i overførslen af automobiler. Men som alternativ til ASA THOR var den et fint kort for statsbanerne.

Den anden verdenskrig - og de første år derefter

I 1935 kom den tidligere Lillebæltsfærgeløje DAN til Helsingør-Helsingborgoverfarten i forbindelse med den foran nævnte færgerokade ved Lillebæltsbroens ibrugtagning, hvorefter H/F KRONPRINSESSE LOUISE, der i 1922 var kommet tilbage til Helsingør-Helsingborgoverfarten, efter en ganske kort tid ved Lillebæltsoverfarten umiddelbart før nedlæggelsen blev udrangeret. I 1937 kom yderligere efter Storstrømsbroens indvielse den tidligere Lillebæltsfærgeløje FYN, der efter Lillebæltsoverfartens nedlæggelse havde sejlet på Masnedø-Orehovedoverfarten, også til Helsingør-Helsingborgoverfarten, nu under navnet SVEA. De to tidligere Lillebæltsfærger svarede i mange henseender til S/F HELSINGBORG, kun var nogle dimensioner lidt større.

S/F DAN og S/F SVEA var herefter fast stationeret ved Helsingør-Helsingborgoverfarten, hvor de - dog efter gennemgribende ombygninger i halvtredserne - sejlede til helt op i halvfjerdsenerne, til de blev udrangeret.

Tiden op til den anden verdenskrig var som nævnt i forrige artikel karakteriseret af en stor stigning i antallet af rejsende og nedgang i godsbefordringen helt ned til 42.000 tons i et driftsår. Antallet af overførte automobiler viste derimod stor stigning, ikke mindst efter indsættelsen af automobilfærgeløjen KRONBORG, og antallet af overførte automobiler i det sidste driftsår før besættelsen udgjorde knap 40.000.

Den 1. september 1939 udbrød den anden verdenskrig, og den 9. april 1940 blev Danmark besat. Færgefarten mellem Helsingør og Helsingborg blev straks afbrudt den 9. april, men senere genoptaget. Men antallet af færgeture var stærkt reduceret i forhold til trafikken før krigen, periodisk helt ned til 2 dobbeltture daglig.

Straks efter besættelsen indførte den tyske besættelsesmagt i Helsingør under ledelse af den berygtede Gestapochef Juhl - kaldet gestapo-Juhl - en skarp kontrol med såvel rejsende som gods. Gestapo i Helsingør var særdeles effektiv, men helt mindre illegale forsendelser kunne man trods alt ikke, men for de, der deltog i dette illegale arbejde, var det med stor personlig risiko.

Jernbanefærgeløjet i Helsingør, der ved krigens begyndelse havde været benyttet i næsten 50 år, trængte efterhånden stærkt til istandsættelse, idet det kun

havde været repareret efter branden i 1927. Da trafikken skulle opretholdes uden afbrydelser og reparationen forventedes at blive ret omfattende, valgte man at bygge et nyt jernbanefærgeleje på automobilfærgelejets plads og samtidig flytte dette mod nord. Arbejdet stod på i alle besættelsesårene og var først afsluttet i 1947, hvorefter der i Helsingør fandtes 2 jernbanefærgelejer med en klaplængde på henholdsvis 24 meter (1. leje) og 18 meter (2. leje) og 1 automobilfærgeleje.

Da 2. verdenskrig var forbi og landet befriet, vågnede rejse-lysten igen, og mange danske ville en tur til Sverige, der for de fleste stod som et slaraffenland med forretninger, der bugnede med varer, der forlængst var forsvundet fra de danske butikker. Da der igen blev lukket op for turistrejser over Sundet, var tilstrømningen til færgerne derfor overvældende, således at køerne af forventningsfulde 1-dages turister ved visse lejligheder slangede sig rundt på havnepladsen ved færgerne. Dette til trods for, at hver rejsende kun havde lov til at købe et meget lille beløb i svensk valuta, som absolut ikke gav mulighed for "vilde" indkøb.

I de første efterkrigsår begyndte man indenfor statsbanerne at overveje en modernisering af færgerne ved Helsingør-Helsing-

borgoverfarten. Det var dog ikke de 2 sejlene færges, S/F DAN og S/F SVEA, der var i tankerne, men derimod dampfærgen S/F OREHOVED, der havde sejlet på Masnedøoverfarten og ligesom S/F FYN(SVEA) var blevet overflødig ved Storstrømsbroens indvielse i 1937. S/F OREHOVED havde derefter været uden fast beskæftigelse, men havde dog efter en mindre ombygning til kombineret jernbane- og autofærge sejlet en del på Storebæltsoverfarten under krigen. Specielt som natpostfærge, hvilket havde bibragt den øgenavnet NATJAGEREN. Færgen var nu overflødig ved Storebæltsoverfarten, hvorefter det blev besluttet efter overvejelser hvori også de svenske statsbaner deltog, at lade færgen gennemgå en omfattende modernisering, og derefter indsætte den på Helsingør-Helsingborgoverfarten.

Ombygningen af S/F OREHOVED, der blev udført af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S, blev påbegyndt den 31/10 1949 og var afsluttet således, at færgen den 4. juni 1950 igen kunne gå i fart. Hele overbygningen og apteringen var fornyet, og skibet fremstod nu i en helt ny skikkelse med kun 1 skorsten midtskibs og et meget mere moderne udseende.

Færgens aptering var nu indrettet således, at der kun fandtes saloner, lukafer m.v. under vogndækket, medens den plads,

der tidligere var optaget af siddehusene, havde kunnet inddrages, således at der her kunne blive plads til en række personautomobiler. Midtskibs var det gennemgående jernbanespor, som enten kunne benyttes til jernbanevogne eller høje køretøjer som lastbiler eller busser. Uden jernbanevogne kunne færgen medtage ca. 40 almindelige personautomobiler.

Det oprindelige maskinanlæg blev bibeholdt, da det ikke havde været muligt at fremskaffe nye dieselmotorer, hvilket egentlig havde været tanken. De 3 oprindelige skotske dampkedler blev fjernet, og i stedet blev indsat 2 stk. oliefyrede vandrørskedler af værfets egen konstruktion. Endvidere blev de hidtidige lysmaskiner erstattet med større anlæg, og der blev installeret elektriske maskintelegrafer i stedet for de hidtidige mekaniske.

Alt i alt må ombygningen af S/F OREHOVED, der efter ombygningen fik navnet **KÄRNAN**, karakteriseres som vellykket, selv om der i begyndelsen var en del vanskeligheder med de nye vandrørskedler.

Efter ombygningen sejlede færgen i 20 år på Helsingør-Hel-

Bilfærgen ASA THOR i Helsingør havn 1931 (Foto: Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg)



HALSINGBORG. Hamnen.

singborgoverfarten - når bortses fra nedenfor omtalte brand - i det væsentlige uden særlige uheld.

Den 10. april 1952 lå færgen i autofærgelejet i Hålsingborg parat til afgang med 40 automobiler og 500 rejsende ombord, da der udbrød brand i kedelrummet. S/F KÅRNAN blev alvorligt beskadiget ved branden, men ingen mennesker kom noget til. Den omfattende reparation blev foretaget ved Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S og blandt andet måtte hele passagerapteringen fornyes. I forbindelse med reparationen blev der installeret et skumslukningsanlæg, der omfattede næsten hele skibet, og samtidig fik færgen et radaranlæg.

I 1951/52 blev S/F DAN ved Nakskov Skibsværft ombygget på samme måde som S/F KARNAN, dog blev det gamle hovedmaskinanlæg udskiftet med dieselmotorer. I 1957/58 blev S/F SVEA (der i 1949 havde gennemgået en mindre modernisering) ved Aalborg Værft A/S også ombygget til motorfærge (ombygningen var så omfattende, at stort set kun skroget blev genanvendt), hvorefter der ved Helsingør-Helsingborgoverfarten kun var én kulfyret dampfærge tilbage, nemlig den gamle S/F HELSINGBORG, der i 1946 havde fået navnet **GLYNGØRE** efter at den var blevet omstationeret til Sallingundoverfarten som reservefærge ved denne overfart. S/F GLYNGØRE sejlede dog meget på Helsingør-Helsingborgoverfarten både som afløserfærge og som assistancefærge, da trafikken på overfarten efterhånden var stærkt stigende.

Det var en opdæmmed rejse-lyst, der i disse år kom til udfoldelse efter krigs- og efterkrigsårenes restriktioner, og efterhånden som forholdene blev friere og almindelige mennesker uden problemer kunne købe deres eget automobil, kom der flere og flere af disse til overførsel. Der var dog måske en lille dæmper på tilstrømningen, i Sverige havde man stadig venstrekørsel, som måske kunne virke afskrækkende på nogle danske bilister.

Som det var gået i 1931, således kom det også til at gå i halvtredserne. Der kom en konkurrent på overfarten, da LB-færgen **BETULA** den 28. maj 1955 påbegyndte sejladsen over Sundet mellem Helsingør og Hålsingborg. Rederiet var Liniebuss International A/B.

S/F **BETULA** var på det tidspunkt godt kendt i Danmark, idet den året før havde sejlet som privat Storebæltsfærge med nogen succes, chartret af den dengang kendte skibsreder Jørgen

Jensen. Indsættelsen af S/F **BETULA** mellem Helsingør og Hålsingborg kom til at danne indledningen til en ny tid på overfarten og det danske monopol på færgesejladsen var brudt.

Trafikken over Helsingør-Helsingborgoverfarten var i halvtredserne som allerede foran berørt i stadig stigning, og behovet for mere sporplads på Helsingør station voksede, men som forholdene var, fandtes der ingen udvidelsesmuligheder på det til rådighed stående jernbaneterræn. Eneste udvidelsesmulighed ville være opfyldning af arealer i Øresund, men denne mulighed var ikke gennemførlig på dette tidspunkt. Tilfældet kom imidlertid til hjælp. Den 12. august 1955 udbrød der brand i stationens østre remise, der blev stærkt beskadiget. De efterfølgende overvejelser resulterede i, at det under hensyn til den kommende motorisering af statsbanernes trækraft ikke længere ansås for nødvendigt at have en remise øst for hovedsporene, da de ulemper, der var forbundet med at nedlægge remisen, var langt mindre end de fordele, der kunne opnås ved at disponere over remisearealerne til udvidelse af såvel togvejs- som depotspor.

Ombygningen blev herefter gennemført, hvorved der blandt andet blev tilvejebragt 2 godstogsspor med længde henholdsvis 520 og 510 meter, ligesom udtrækssporet øst for hovedsporene i stationens sydende blev forlænget, således at det svarede til behovet for rangering med de længere godstogsstammer. Herudover skete der en del andre ændringer i stationens sporanlæg og sidst men ikke mindst fik stationen et moderne sikringsanlæg, der blandt andet indeholdt forbedrede muligheder for en hurtigere og billigere udveksling af overførselsvogne.

Når man ser på planen for stationens ombygning m.v. falder det straks i øjnene, at ombygningen ikke indeholdt nogen forbedring af forholdene for de automobilrejsende. Automobiler til overførsel måtte fremdeles holde i kø på Strandvejen. Selv på dette tidspunkt kunne ingen forestille sig den enorme stigning af rejsende i netop denne kategori.

På svensk side var forholdene heller ikke gode, men en stor forbedring var det dog, da 2. jernbanefærgeleje i Hålsingborg blev taget i brug i 1953.

Nye færger

Den store vækst i trafikken krævede efterhånden også flere færger på overfarten. De gamle færger havde vanskeligt ved at

magte trafikken, og som sædvanligt var det navnlig om sommeren at forholdene var vanskelige, og der opstod lange ventetider. Selv om færgerne efter de foretagne ombygninger var blevet bedre egnede til den kombinerede trafik med både jernbanevogne og automobiler, kneb det mere og mere, navnlig med overførselen at de stadig større busser og lastautomobiler, der kun kunne overføres på sporarealet, hvor den frie højde på vogn-dækket var tilstrækkelig. Var sporet optaget af jernbanevogne kunne automobiler af nævnte kategorier ikke medtages, hvilket naturligvis skabte utilfredshed. I denne forbindelse må det erindres, at den lille automotilfærge **KRONBORG** kun kunne overføre personautomobiler, hvorfor store køretøjer altid var henvist til befordring med jernbanefærgerne.

Den første nye jernbanefærge til Helsingør-Helsingborgoverfarten i mere end 50 år var **M/F HELSINGØR**, der gik i fart den 18. juni 1955. Færgen, der i sine dimensioner var noget større end de gamle færger og som var udstyret med et dieselelektrisk maskinanlæg, fulgte i sin indretning i alt væsentligt de gamle retningslinier med en forholdsvis lille overbygning og hele apteringen under dæk. Færgen betød i denne henseende ingen større forbedring for de rejsende, der dog selvfølgelig havde gavn af den forøgede overførselskapacitet, indsættelsen af færgen ved overfarten betød.

I 1960 kom endnu en ny færge til overfarten, nemlig **M/F HÅLSINGBORG**, der i store træk svarede til **M/F HELSINGØR**, men dog havde et lidt kraftigere og anderledes maskinanlæg. De to færger havde følgende hoveddimensioner:

I årene 1955/65 steg trafikken over Helsingør-Hålsingborgoverfarten for alle transportarter. Stigningen blev af statsbanerne anslået til 5% årligt. I Helsingør udgjorde navnlig det stigende antal automobiler til overførsel efterhånden et hastigt voksende problem ikke mindst som foran nævnt om sommeren, hvor overførselskapaciteten var fuldt udnyttet.

Nye konkurrenter

Imidlertid var statsbanerne som tidligere nævnt siden 1955 ikke alene om at besøge trafikken over Sundet. Liniebuss-selskabet indsatte i 1961 en nybygget bilfærge - **M/F PRIMULA** - som i sin indretning var væsentlig bedre end statsbanernes hidtidige færger når bortses fra **M/F KRONBORG**, navnlig ved det

M/F HELSINGØR

Største længde over stævnene, m	80,00
Største længde mellem stopbomme, m	76,15
Største bredde på spant, m	12,90
Største bredde på fenderlisten, m	13,38
Dybgang ved last, m	3,60
Bruttoregistertonnage, tons	1123,17
Maskinanlæg:	
6 stk. dieselgeneratorer á 425 hk,	
1 stk. dieselgenerator på 255 hk.	
Fremdrivningsmotorer:	
2 stk. á 1050 hk.	
Max. fart, knob	11
Overførselskapacitet (for begge færger):	
3 truckvogne eller 8 almindelige godsvogne	
eller 55 personbiler.	
1000 rejsende. Dette tal blev senere	
reduceret til:	
Antal rejsende med fuld vognlast	640
Antal rejsende på særlige betingelser	800
Senere således:	
M/F HELSINGØR	499
M/F HÄLSINBORG	550

M/F HÄLSINBORG:

Største længde over stævnene, m	80,90
Største længde mellem stopbomme, m	75,97
Største bredde på spant, m	12,90
Største bredde på fenderlisten, m	13,38
Dybgang ved last, m	3,60
Bruttoregistertonnage, tons	1047,12
Maskinanlæg:	
9 stk. dieselgeneratorer á 370 hk.	
Fremdrivningsmotorer:	
2 stk. á 1300 hk.	
Max. fart, knob	12,5
Overførselskapacitet, se under M/F HELSINGØR	

store bildæk med stor frihøjde og de rummelige saloner ovenover dette, hvor de rejsende kunne se ud på Sundet under overfarten. LB-selskabets aktiviteter og antallet af automobilfærger øgedes i de følgende år væsentligt, og denne med statsbanerne konkurrerende overfart, der havde fået anvist kajplads ved statshavnens østkaj ved

Kronborg blev en betydende trafikfaktor på Øresund med hensyn til overførsel af rejsende og automobiler mellem Helsingør og Helsingborg. I 1980 overtog SFL - Scandinavian Ferry Lines A/B - færgefarten med tilhørende færger. De svenske statsbaner er via et datterselskab medejer af Scandinavian Ferry Lines A/B.

Også på anden måde fik stats-

banerne konkurrence på Øresund. De små populære sundbusser begyndte sejladsen i 1958 og har siden stået for en betydelig del af passagertrafikken mellem Helsingør og Helsingborg.

Nye udvidelser i Helsingør

Udvidelserne i 1957/58 af Helsingør station viste sig allerede i begyndelsen af 1960'erne at være utilstrækkelige, og det blev derfor besluttet at foretage en ny udvidelse af Helsingør station og området ved færgelejerne. Udvidelsen kunne som allerede omtalt kun ske ved, at der øst for den daværende vej langs stationens østlige side blev udført en inddæmning og opfyldning ud i Øresund.

Arbejderne blev påbegyndt i slutningen af 1966. Herefter blev der tilvejebragt plads til endnu 4 depotspor for godstog samt en offentlig parkeringsplads for 100 personautomobiler. Endvidere blev der plads til en opmarchplads for ca. 300 automobiler til overførsel med færgerne. Mod Øresund blev det inddæmmede areal indfattet af en strandpromenade, som gav udmærkede betingelser for lystfiskere. Mellem de offentlige parkeringspladser og opmarchpladsen løb Færgevej, som på dette stykke forbandt den gamle Strandvej med stationspladsen.

Det nye anlæg kunne i det væsentlige tages i brug den 29. juni 1968. Under anlægsarbejdernes udførelse blev der foretaget en del ændringer i forhold til det oprindelige projekt, hvoraf skal nævnes indførelsen af drive-in billetsalg i opmarchpladsens sydlige ende ved indkørslen, hvorved det blev nødvendigt at flytte den projekterede servicestation og endvidere måtte en projekteret toiletbygning i den modsatte ende også flyttes.

Når ovenstående projekt blev fremsat og gennemført i 1966/68 må det iøvrigt ses i forbindelse med den omstændighed, at Sverige gik over til højretrafik den 3. september 1967, hvorfor man ventede en stor stigning i antallet af automobiler til overførsel på overfarten. Endvidere spillede anskaffelsen af den nye og i forhold til de hidtidige færger noget større færge **M/F NAJADEN** ind i beslutningerne. M/F NAJADEN repræsenterede den første af en ny færgetype på Helsingør-Helsingborgoverfarten, hvor hele passagerapteringen fandtes over vogndækket. Dette havde så stor frihøjde overalt, at alle typer automobiler kunne befordres uanset hvor på vogndækket de blev



Travlhed i Helsingør Færgehavn 22/4 1957
(Foto: Ib V. Andersen)

Hoveddimensioner for M/F NAJADEN, M/F KÄRNAN og M/F KRONBORG

	M/F NAJADEN	M/F KÄRNAN	M/F KRONBORG
Største længde oven stævnene, m	87,94	87,94	87,94
største længde mellem stopbomme, m	80,40	80,40	80,49
største bredde på spant, m	12,90	12,90	12,91
største bredde på fenderliste, m	13,38	13,38	13,38
dybgang, middel på last, m	4,00	4,00	4,00
Bruttoregistertonnage, t	1553,20	1579,53	1667,43
max. fart, knob	13,25	12,50	12,50

Maskinanlæg:

M/F NAJADEN

Fremdrivning:

5 stk. 6-cylindrede ikke-reversible, tryksmurte dieselmotorer af trunktypen, B&W type 621-MTBH-30 hver med en ydelse på 610 ehk ved 800 o/m og med turboladere af Brown Boveris fabrikat, direkte koblet til hver sin jævnspændingsdynamo.

Forsyning af bordnet:

3 stk. 6-cylindrede ikke-reversible, tryksmurte dieselmotorer af trunktypen, Frichs type 6185 CT, hver med en ydelse på 300 ehk ved 750 o/m og med turboladere af Brown Boveris fabrikat, direkte koblet til hver sin vekselspændingsgenerator.

Fremdrivningsmotorer:

2 stk. 1700 hk elektromotorer af Thriges fabrikat, udført som dobbeltmotorer.

M/F KÄRNAN og M/F KRONBORG:

Fremdrivning:

4 stk. 8-cylindrede ikke-reversible, tryksmurte dieselmotorer af trunktypen, Frichs type 8185 CUT, med en ydelse på 800 ehk ved 1000 o/m max. kontinuerlig ydelse og 880 ehk ved 1000 o/m ved forcering i højst 5 minutter.

Forsyning af bordnet:

M/F KÄRNAN: 3 stk. 3-cylindrede ikke-reversible, tryksmurte dieselmotorer af trunktypen, Frichs type 3185, hver med en ydelse på 150 ehk ved 750 o/m, direkte koblet til en vekselspændingsgenerator af Brown Boveris fabrikat.

M/F KRONBORG: 3 stk. 6-cylindrede ikke-reversible dieselmotorer af Scania's fabrikat type GAS 11-05, hver med en ydelse på 174 bhk ved 1500 o/m direkte koblet til en vekselspændingsgenerator af E.C.C.s fabrikat 400 V, 150 kVA/120 kW, 3 faser.

Overførselskapacitet for alle 3 færger: 3 truck-personvogne eller 6 almindelige, store godsvogne eller 55-60 almindelige personautomobiler samt 640 passagerer med fuld vognlast og 800 passagerer på særlige betingelser (vogne og biler kun på sporarealet, øvrige del af vogndækket frit).

Byggested og år:

M/F NAJADEN: Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S, 1967

M/F KÄRNAN: Svendborg Skibsværft A/S, 1970

M/F KRONBORG: Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S, 1973.

Oplysningerne gælder ved færgernes levering fra byggeværfterne.

placeret. Disse forbedringer var ret afgørende for statsbanernes andel i den samlede trafik via Helsingør-Helsingborg, og de 3 senere anskaffede færger til Helsingør-Helsingborgoverfarten var da også af samme type omend med ændrede maskinanlæg.

Efter at de ovenfor nævnte udvidelsesarbejder var udført, skulle der ikke gå lang tid, før nye arbejder ved de faste anlæg i Helsingør måtte iværksættes. Grunden var den, at det i foråret 1970 blev konstateret, at alle 3 færgelejer var stærkt medtaget af rusttænger i spunsjerne, og at en stor reparation straks var nødvendig. Endvidere viste det sig, at en stor del af det sand, hvoraf færgepiererne bestod, var forsvundet, således at de på piererne stående bygninger måtte nedrives for at piererne kunne blive genopbygget.

Det blev derefter besluttet at foretage en gennemgribende istandsættelse af færgelejerne og samtidig opføre en færgeterminal til afløsning af de gamle bygninger. Når man gik så radikalt til værks, havde det også forbindelse med den igangværende udskiftning af færgerne, hvorfor terminalen skulle kunne benyttes til begge de to færgetyper, der efter M/F NAJADEN's og M/F KÄRNAN's indsættelse på overfarten indtil videre ville blive tale om, den ældre hvor landgangspassagererne gik ombord eller i land via vogndækket eller vingedækkene og den nye, hvor passagererne kom ombord eller i land via salondækket.

Den nye terminal blev taget i brug den 4. juni 1973. Hovedbygningen i 2 etager blev opført inderst på pier 2 med indgang i gadeniveau fra Færgevej til en vestibule. Herfra var der videre

forbindelse til landgange til de "små" færger i begge jernbanelærgelejer.

Fra vestibulen var der via en rullende trappe adgang til 1. sal, hvor der var indrettet venterum m.v. for publikum. Fra venterummet var der ad lukkede gange forbindelse til landgange til de "store" færger. Ombord- eller ilandstigningen skete her som nævnt direkte til eller fra salondækket.

Venterummet i terminalbygningen stod tillige i direkte forbindelse med Helsingør station via en lukket gangbro over Færgevej, således at det var muligt at komme direkte til/fra perroernerne og til/fra færgeterminalen uden at skulle passere den stærkt trafikerede Færgevej i gadeniveau. Udover de nævnte publikumsfaciliteter rummede terminalbygningen billetkontor, vekselkontor samt andre lokaler

for statsbanerne, politi- og toldmyndigheder.

Den sidstnævnte gangbro betød et stort indgreb i den kendte restaurant SUNDKROEN og skamferede derudover den smukke facade på den gamle stationsbygning. Heldigvis blev murmaterialet gemt for det tilfælde, at muren senere på et eller andet tidspunkt skulle retableres, hvad naturligvis ingen kunne vide noget om ved færgeterminalens opførelse. Denne forudseenhed har imidlertid bevirket, at stationens facade har kunnet genopbygges efter gangbroens fjernelse i forbindelse med det nye terminalbyggeri i 1991 med de oprindelige materialer således, at det i dag næppe kan ses, at der i ca. 20 år har været en stor gennembygning af murværket på dette sted.

Ombygningen og istandsættelsen af færgelejerne blev foretaget i perioden januar 1971-juni 1972.

Travle år - fornyelsen af færgemateriellet

I årene omkring 1970 var sejladserne med statsbanernes færger på Helsingør-Helsingborg-overfarten navnlig i sommertiden meget intens. Man disponerede over 6 jernbane- og 1 automobilfærge, som alle sejlede på den nævnte årstid.

Til afviklingen af trafikken fandtes i hver af de to overfartsbyer som tidligere nævnt 2 jernbanefærgelejer og 1 automobilfærgeleje. Sidstnævnte blev normalt i dagtimerne besejlet af den lille automobilfærge KRONBORG, men ved spidsbelastninger blev en af de gamle jernbanefærger - eksempelvis M/F DAN eller M/F SVEA - også indsat som ren automobilfærge med anløb af automobilfærgelejerne.

Med 5 eller 6 jernbanefærger i fart og kun 2 jernbanefærgelejer på hver side af Sundet skete det ofte, at færgerne i disse år udenfor færgehavnene måtte afvente et ledigt færgeleje. Det gav en dårlig afvikling af trafikken med længere overfartstid til følge og heraf igen forsinkelser for såvel tog- som vejtrafikken.

Sejladserne med de mange færger gav hyppige afgang til glæde for det rejsende publikum, men var næppe særlig økonomisk rentabel. Når statsbanerne imidlertid sejlede med så mange færger samtidig, var det naturligvis ud fra ønsket om at yde den størst mulige indsats med det forhåndenværende færgemateriel til afviklingen af den meget store trafik. Men færgernes kapacitet var for lille, og en fornyelse af færgemateriellet blev derfor efterhånden mere og mere påkrævet både på grund af

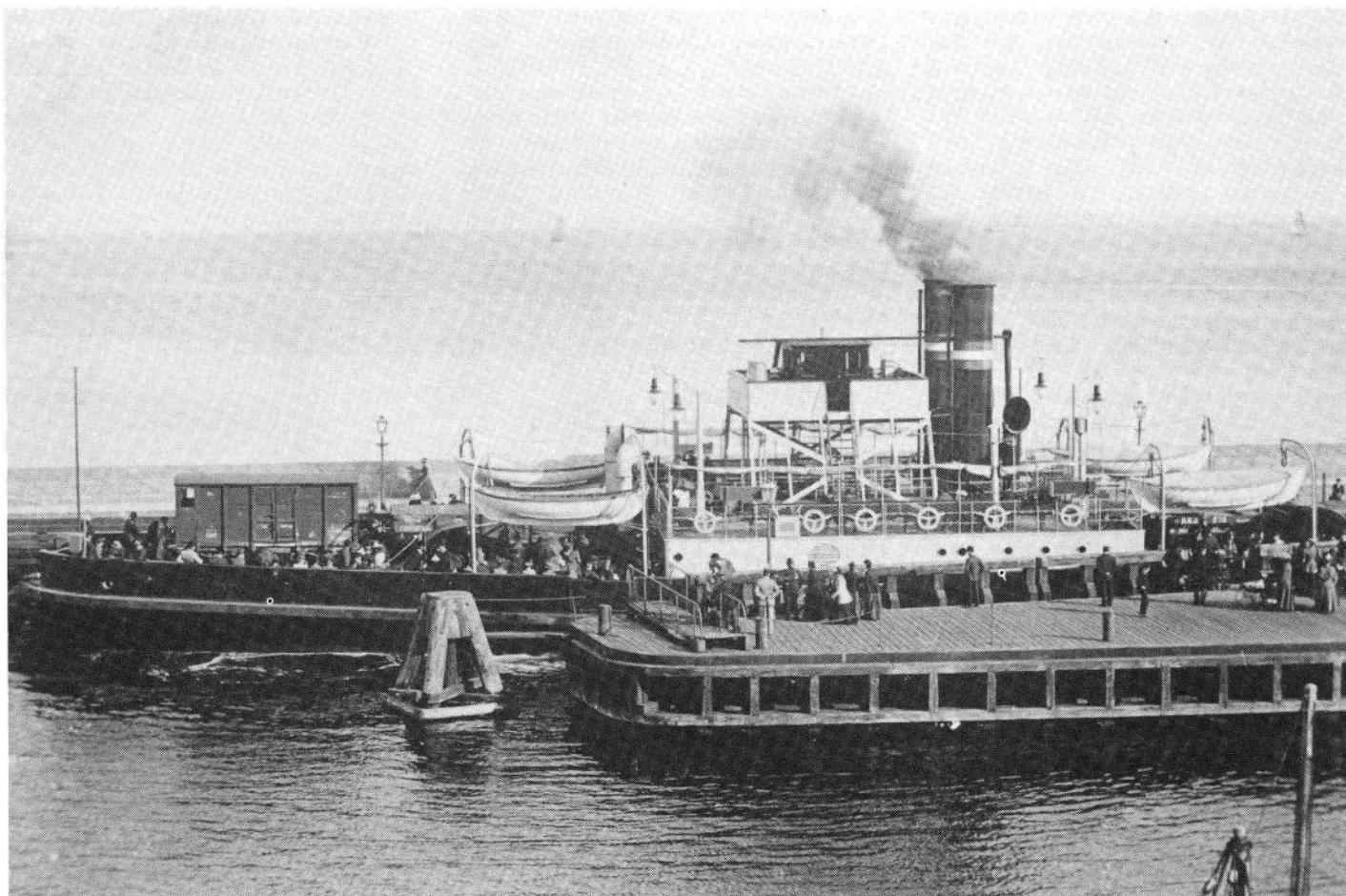
det opståede kapacitetsproblem, men også på grund af færgernes alder.

En vis fornyelse var dog allerede i gang. I 1964 udgik den gamle dampfærge GLYNGØRE (oprindelig HELSINGBORG), medens den nye M/F NAJADEN som tidligere nævnt blev indsat på overfarten i 1967. Denne færge var som allerede anført af en helt ny type og i god overensstemmelse med tidens krav om komfort og bekvemmeligheder.

I 1970 kom M/F KÄRNAN til og i 1973 den nye M/F KRONBORG. Den sidst anskaffede færge til overfarten er M/F HOLGER DANSKE, der blev leveret i 1976. M/F HOLGER DANSKE har ikke tidligere været omtalt i SIGNALPOSTEN, hvorfor der i et senere nummer vil blive bragt en artikel om denne færge, i hvilken forbindelse vi også vil komme lidt ind på de 3 andre nævnte færger af den "store type".

I takt med anskaffelsen af de nye færger blev de gamle færger ved Helsingør-Helsingborgoverfarten udrangeret. I 1970 S/F KÄRNAN der senest fik navnet SENIOR. (Færgen, der oprindelig var bygget i 1916 under navnet OREHOVED er den eneste færge ved statsbanerne, der har sejlet under 3 forskellige navne). I

H/F THYRA i færgelejet i Helsingør 1894
(Foto: Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg)



1972 blev automobilfærgerne KRONBORG udrangeret, i 1973 M/F DAN og i 1979 M/F SVEA.

Endnu en begivenhed fik betydning for trafikken over Helsingør-Helsingborgoverfarten i disse år. Fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 3. juni 1973 blev de personførende tog mellem København H. og Københavns Frihavn inddraget, hvorefter nattogene mellem København H. og Stockholm blev omlagt til overførsel via Helsingør-Helsingborg. Færgerne mellem Københavns Frihavn og Malmø (normalt M/F MALMØHUS) medtog dog fremdeles rejsende, men ved de skete ændringer faldt passager-tallet ved overfarten så meget, at det blev besluttet helt at op-høre med persontrafikken, hvilket skete fra vinterkøreplanens ikrafttræden den 28. september 1975. Færgeforbindelsen Københavns Frihavn-Malmø var herefter en ren godsfærgelinie, som fortsatte til den 3. november 1986, hvor DAN-LINK projektet, der blandt andet omfattede en godsfærgeforbindelse Københavns Frihavn-Helsingborg, blev iværksat.

Store forandringer på overfarten

DAN-LINK projektet var en del af en større samlet aftale mellem de svenske statsbaner (SJ), de tyske forbundsbaner (DB) og de danske statsbaner (DSB) om en forbedret godstrafik gennem Danmark mellem Skandinavien og kontinentet. Den direkte årsag til aftalen beroede på forskellige forhold, hvoraf især kan nævnes de nye transportformer som containere, veksellad og løstrailere og i denne forbindelse kravet og ønsket om en hurtigere befordring af godset mellem afsender og modtager.

Statsbanerne var som følge af udviklingen kommet i klemme mellem på den ene side lastbilerne og på den anden truslen om, at transittrafikken ville komme til at gå udenom Danmark - eksempelvis ved indsættelse af store jernbanefærger mellem Sverige og kontinentet. I den forbindelse var Helsingør-Helsingborgoverfarten en flaskehals, da de eksisterende fergehavne og specielt fergehavnen i Helsingør ikke på deres daværende beliggenhed kunne udbygges til en væsentlig større trafik end den allerede forekommende.

Endnu et forhold gjorde sig efterhånden gældende, nemlig den stærke og stadig stigende togtrafik på den sjællandske kystbane navnlig over strækningen Hellerup-Helsingør, hvor de mange og stadig større godstog samt gen-

nemgående internationale person- og sovevognstog i stigende grad blev mærkbar for den lokale regionale trafik.

Det største problem var imidlertid Helsingør-Helsingborgoverfarten, hvor de forholdsvis små færger kun havde en begrænset kapacitet. Hver færge kunne kun overføre 6 á 7 godsvogne eller 3 store personvogne pr. enkelttur. Dette forhold gav navnlig problemer for overførslen af de gennemgående godstog.

Forholdet var det, at godstogene efterhånden var kommet op på ret betragtelige størrelser - helt op til 1800 tons togvægt. Disse togstammer skulle derfor ved passagen af Helsingør-Helsingborgoverfarten deles i, henholdsvis samles af, vogntræk svarende til færgernes sporkapacitet. Dette indebar megen sejlads - 8 á 9 enkeltture pr. godstog - med færgerne og megen rangering, der var ret tidskrævende. For de internationale gennemgående persontog betød den begrænsede sporkapacitet på færgerne, at overførslen af et tog i nogle tilfælde måtte ske med flere færger. Hertil kom, at rangeringen til og fra færgerne var stærkt generende for trafikken på Færgevej, gaden foran stationsbygningen.

Fælles for de skitserede forhold var, at passagen af Øresund var ret tidskrævende, hvilket efterhånden blev mere og mere uheldigt som følge af de stigende krav om kortere transporttid for såvel person- som godstrafikken.

Aftalen om "Danmarksvejen" som projektet om forbedringerne i den gennemgående jernbanegods- trafik mellem Skandinavien og kontinentet via Danmark blev kaldt, blev underskrevet i Köln den 5. april 1984 af generaldirektørerne for de tre involverede jernbanestyrelser (DSB, DB og SJ). Hovedpunkterne var oprettelsen af den tidligere nævnte godsfærgerute Københavns Frihavn-Helsingborg, hvor der sidstnævnte sted skulle bygges et nyt godsfærgeleje i sydhavnen og anlægges en ny godsbanegård i forbindelse hermed, og en udbygning af Rødby-Puttgardenoverfarten således, at der her blandt andet hele året kunne sejles med mindst 5 færger.

Det var forudset, at den nye forbindelse kunne åbnes den 1. juni 1986, men på grund af, at ombygningen af det østre leje i Københavns Frihavn ikke var færdig til dette tidspunkt (tidsplanen var meget stram), kunne sejladsen først påbegyndes den 3. november 1986. Fra svensk side blev indsat den nybyggede godsfærge M/F ØRESUND og fra

dansk side M/F DRONNING ING-RID fra Storebæltsoverfarten, idet den til overfarten anskaffede færge M/F TREKRONER - først i december 1986 var færdig fra Nakskov Skibsværft efter forlængelse og ombygning. Den 22. december 1986 gik M/F TREKRONER i daglig fart på ruten Københavns Frihavn-Helsingborg.

Åbningen af den nye godsfærgerute betød, at godsvognstrafikken over Helsingør-Helsingborgoverfarten ophørte fra nævnte tidspunkt den 3. november 1986, hvorefter de to ældste færger M/F HELSINGØR og M/F HELSINGBORG blev udbudt til salg.

De nævnte trafik anlæg i Helsingborg Sydhavn var kun en del af de meget store investeringer, der blev truffet bestemmelse om til forbedring af trafikforholdene i Helsingborg. Byen havde lige siden åbningen af færgestationen haft det problem, at forbindelsen til byens anden jernbanestation - Centralstationen, der lå ved Järnvägsgatan noget sydligere end færgestationen - foregik ad et forbindelsesspor i gadeniveau. Med den stigende trafik i havnen og den gennem årene stærkt øgede vejtrafik blev det efterhånden mere og mere generende, at de ofte meget lange rangertræk (og indtil 1967 også enkelte persontog), der kørte mellem færgestationen og Centralstationen, afskar haveområdet fra den øvrige del af byen eller omvendt. Kørslen foregik efter bestemmelserne meget langsomt og tog derfor ret lang tid. Foran rangermaskinen gik altid en mand med et rødt flag for at advare de vejfarende om toget, og dette billede fra Helsingborg blev gennem årene et velkendt fotomotiv fra den svenske sundby.

Det var ikke fordi, der ikke havde været forslag fremme om en løsning på de nævnte problemer tidligere. Sagen havde været fremme i 1945, men de store omkostninger ved de forskellige projekters gennemførelse havde hidtil hindret deres virkeliggørelse. Nu blev det i 1984 ved den såkaldte "Bangårdsavtalet" mellem de svenske statsbaner og Helsingborg kommune bestemt: 1) at bygge det ovenfor nævnte nye godsfærgeleje med tilhørende faciliteter i Helsingborg Sydhavn, 2) at bygge nye færgelejer for såvel tog- som bilfærger i Södra Hamnen ved Hamngatan og samme sted en ny fællesterminal for tog, biler og færger, 3) at bygge en ny enkeltsporet jernbanetunnel under Helsingborgs centrum fra den nye fællesterminal til Tågagatan nord for den hidtidige færgestation, hvorved

de tidligere nævnte trafikproblemer i byen ville forsvinde.

Med bygningen af den nye fællesterminal var det endvidere tanken, at der skulle ske en sammenlægning af de hidtidige færgeruter drevet af henholdsvis de danske statsbaner og SFL. De meget store arbejder, der skulle indebære en stor ændring af bybilledet i Helsingborg tog deres begyndelse i 1987.

Så vidt den svenske side af Helsingør-Helsingborgoverfarten, som vi vil vende tilbage til senere. Det var indlysende, at en tilsvarende fornyelse måtte ske på dansk side, men indtil videre blev det aftalt mellem SJ og DSB, at Helsingør kommune, statshavnen og statsbanerne inden et år skulle fremlægge et forslag til en ny fællesterminal ved de daværende statsbanefærgelejer i Helsingør for såvel DSB som SFL.

Denne del af fællesprojektet blev på grund af forskellige forhold en del forsinket, og først i sommeren 1990 kunne arbejderne med bygningen af den nye færgeterminal i Helsingør påbegyndes. Det var dog ikke sådan, at der på dansk side ikke var sket nogen udvikling i mellemtiden, idet det såkaldte "Prinsessefærgeprojekt" var blevet realiseret. Baggrunden for projektets gennemførelse var denne.

Med indsættelsen af de 2 nye store færger på Kalundborg-Århusoverfarten - M/F PEDER PAARS og M/F NIELS KLIM - blev de 2 hidtidige færger på denne overfart, M/F PRINSESSE ANNE MARIE og M/F PRINSESSE ELISABETH, overflødige i 1986. De to færger, der var bygget henholdsvis i 1960 og 1964 og som senere var blevet moderniseret, var fremdeles meget an-

vendelige, men alligevel var der nogen usikkerhed om deres fremtidige skæbne.

M/F PRINSESSE ANNE MARIE blev efter at være taget ud af fart på Kalundborg-Århusruten oplagt i Knudshoved, medens M/F PRINSESSE ELISABETH som led i en mindre færgerokade i sommeren 1986 blev afløser for M/F KALUNDBORG på Samsørutten. M/F KALUNDBORG blev i stedet afløser for M/F FYNSHAV på Bøjden-Fynshavoverfarten, hvorfra M/F FYNSHAV kom til Helsingør-Helsingborgoverfarten. På denne måde blev der i sommeren 1986 tilvejebragt en tiltrængt kapacitetsforøgelse ved 3 af statsbanernes overfarter.

M/F FYNSHAV betød dog ingen større kapacitetsforbedring på Helsingør-Helsingborgoverfarten, hvor den udelukkende sejlede med personautomobiler. Færgen bakkede i regelen hele vejen i retningen Helsingør-Helsingborg - til nogen undren for passagererne. Men derved undgik man at foretage 2 svajninger på den korte overfart. Overfartstiden var i det store og hele den samme, om man bakkede eller sejlede retvendt og foretog de to svajninger. Efter sommertiden vendte de to færger M/F FYNSHAV og M/F KALUNDBORG tilbage til deres normale overfarter, medens M/F PRINSESSE ELISABETH dels sejlede som afløserfærge dels var oplagt.

I foråret 1987 blev det besluttet, at de to "Prinsessefærger" efter en ombygning skulle indsættes på Helsingør-Helsingborgoverfarten som rene automobilfærger. Færgerne blev derefter sendt til Howaldswerke - Deutsche Werft i Kiel - for at blive ombygget og klargjort til deres nye fartområde. Beslutningen om ombygning af færgerne i

udlandet vakte en del opsigt ikke mindst på grund af værftskrisen og den store arbejdsløshed her i landet. Prisen for ombygningerne var imidlertid afgørende.

Ved ombygningen blev de to færger forsynet med nye ror, medens det ene hængedæk blev fjernet. Samtidig blev hovedmotorernes ydelse nedsat fra 11.000 hk til 8.000 hk, hvilket er fuldt tilstrækkeligt for sejladsen på den korte Helsingør-Helsingborgoverfart. Endvidere blev færgerne udstyret med vendbare skruer og senere på året endvidere med bovpropeller for at forbedre manøvrevenen, hvilket specielt ved anløb af link-spanlejet (se nedenfor) i Helsingør havde vist sig nødvendigt for en sikker sejlads.

På passagerdækket skete der ligeledes en række forandringer. Dog forblev restauranten for og den tidligere 1. kl. salon urørt. Til gengæld blev der blandt andet indrettet et supermarked samt udført en ny port til passagerlandgangen. Ombygningen omfattede herudover forskellige andre mindre områder.

Det nye færgeleje i Helsingør blev bygget udenfor statshavnens søndre mole øst for de daværende jernbanefærgelejer som et såkaldt link-span leje, d.v.s. et flydende leje. Det ankom til Helsingør den 27. april 1987 bugseret af 2 slæbebåde, og dagen efter kom Københavns Havnens store flydekran HERKULES for at assistere ved bygningen og monteringen af det nye færgeleje. I land blev der udført forskellige mindre ændringer, der blandt andet betød, at Færgevej øst for stationsbygningen fik et lidt ændret forløb.

I Helsingør var det gamle automobilfærgeleje i den indre havn blevet nedlagt i 1977 og erstattet af et nyt ved siden af de to eksisterende jernbanefærgelejer umiddelbart nordvest for disse. Dette færgeleje blev nu ombygget, således at det passede til "Prinsessefærgerne", der skulle anløbe lejet med forstævnen. Det svenske militær opsatte landgangsbroen ved det nye leje således, at der blev forbindelse med de eksisterende landgangsbroer og dermed med færgestationen.

Det var planlagt, at den nye forbindelse skulle tages i brug fra den 1. juni 1987, og M/F PRINSESSE ANNE MARIE var da også ankommet til Helsingør den 30. maj og havde straks påbegyndt indøvningssejladserne. Da link-spanlejet - pontonlejet imidlertid først var færdigt den



Helsingør station med gangbro til færgerne, 19/4 1989 (Foto: Ib V. Andersen)

5. juni 1987, kunne ordinær sejlads først påbegyndes fra denne dato.

Den festlige indvielse af den nye overfart fandt sted den 14. juni 1987 og skulle blandt andet havde foregået som en folkefest på opmarchpladsen i Helsingør. Meget dårligt vejr ødelagde arrangementet, som med langt færre deltagere end ventet blev henlagt til vogndækket på M/F NAJADEN.

M/F PRINSESSE ELISABETH ankom først til Helsingør den 20. juni 1987. Den var blevet forsinket på grund af en knækket krumtapaksel i den ene hovedmotor, en skade, der først var blevet opdaget under ombygningen på det tyske skibsværft.

Indsættelsen af "Prinsessefærgerne" gav anledning til endnu en færgerokade, idet M/F NAJADEN nu kunne omstationeres til Bøjden-Fynshavoverfarten, der herved fik en tiltrængt kapacitetsforøgelse. Den hidtidige færge på denne overfart - M/F FYNHAV - blev efter nogle utilfredsstillende prøvesejlads på Samsørutens bortsolgt i 1989.

Ligeledes blev de gamle færger M/F HELSINGØR og M/F HÅLSINGBORG - populært kaldet undervandsbådene på grund af deres forholdsvis lille overbygning - som foran nævnt - bortsolgt (i 1987) iøvrigt til fortsat sejlads i udlandet, hvorefter statsbanerne på Helsingør-Helsingborgoverfarten udover "Prinsessefærgerne" kun disponerede over de 3 jernbanefærger M/F KÄRNAN, M/F KRONBORG og M/F HOLGER DANSKE.

Sejladsen med "Prinsessefærgerne" har ikke været uden problemer, idet link-span pontonlejet i Helsingør, der er bygget uden moledækning mod Øresund, er meget udsat ved specielt sydøstlige vindretninger, hvorfor sejladsen ved større vindstyrker herfra må indstilles. Man havde ved færgelejts bygning forudset, at dette kunne ske enkelte dage om året, hvilket også har været tilfældet i den forløbne tid.

Den endelige udbygning af Helsingør-Helsingborgoverfarten - den nye færgeterminal i Helsingør

Den seneste udvikling ved udbygningen af Helsingør-Helsingborgoverfarten er formentlig de fleste interesserede bekendt fra dagspressen og fagbladene, hvorfor der her - også af pladsmæssige grunde - kun skal omtales de mere væsentlige punkter i forbindelse med de nu afsluttede

bygge- og anlægsarbejder samt enkelte andre ting af mere speciel art.

I de første år efter principbeslutningen om sammenlægningen af de 2 færgeoverfarter (DSB og SFL) blev der arbejdet dels på planerne om anlægget af en ny terminal i Helsingør og dels om de nye store jernbanefærger, der skulle afløse de hidtidige væsentlig mindre statsbanefærger.

Men det var ikke meget, der kom ud til offentligheden om, hvordan de fremtidige overfartsforhold mellem Danmark og Sverige på dette sted skulle blive. Så lidt var det, at daværende trafikminister Knud Østergaard i foråret 1989 offentligt beklagede sig over manglende information. Disse udtalelser satte gang i debatten, og der blev i den følgende tid efterhånden som planerne blev kendt fremsat mange synspunkter om projektet. En del af informationerne var indeholdt i et lokalplanforslag for området fra april 1989.

Af lokalplanforslaget fremgik det, at der for så vidt angik færgeterminalbygningerne i Helsingør var tale om et ret ambitiøst projekt som - hvis det blev gennemført - ville give ideelle forhold både i terminalbygningen og den med denne sammenbyggede stationsbygning. Forslaget mødte megen kritik og blev efterfølgende reduceret i ikke ringe grad. Blandt andet forsvandt de planlagte forretninger i terminalbygningen samt 2 trappetårne på henholdsvis den østligste og vestligste perron på Helsingør station med tilhørende gangbro over sporene ca. 150 meter syd for stationsbygningen. Ved gennemførelsen af dette sidstnævnte projekt ville der være blevet tilvejebragt en fortrinlig direkte forbindelse for

gående mellem Helsingør by og færgeterminalen, hvilket ikke er tilfældet nu, hvor al gående trafik til og fra terminalen og Helsingør by må passere den østligste perron og for en stor dels vedkommende gennem stationens forhal.

Ligeledes forsvandt en projekteret dækmole for det såkaldte "Prinsessefærgeleje", der blev flyttet fra sin tidligere placering til yderst i den nye færgehavn. Herved eksisterer de tidligere omtalte problemer for "Prinsessefærgerne" stadig med de deraf følgende ulemper.

Også de projekterede nye jernbanefærger til overfarten gav anledning til kritik, hvorfor der også for så vidt angår denne del af det samlede projekt skete ændringer, hvorved de nye færger ikke blev helt så store som oprindeligt foreslået. Et af argumenterne for denne ændring var, at de oprindelige store færger tog udsigten til Kronborg.

Det oprindelige færgeterminalprojekt i Helsingør kunne imidlertid slet ikke stå mål med den tilsvarende terminal i Helsingborg. Terminalen i Helsingborg - NYA KNUTPUNKTEN - har været et meget stort byggearbejde, som har krævet en betydelig investering. Terminalen og de i denne forbindelse udførte bygge- og anlægsarbejder er meget imponerende, hvorfor det er overraskende, når det oplyses, at den nye terminal var det mindst omfattende forslag, der fremkom, da det blev besluttet at udbygge og ændre overfartsholdene mellem Helsingør og Helsingborg.

Med bygningen af NYA KNUTPUNKTEN har svenskerne omsider fået oprejsning for mange års mindreværdsfølelser. Den gamle færgestation i Helsingborg, der blev opført i slutningen af for-



rige århundrede, var jo bygget af træ, og selv om den gennem årene er blevet vedligeholdt i nødvendigt omfang, tog den sig jo ikke ud af noget særligt i sammenligning med den statelige stationsbygning, som i 1891 blev taget i brug i Helsingør.

Inden arbejdet med bygningen af den nye terminal i Helsingør kunne iværksættes, måtte der indgås en samarbejdsaftale mellem statsbanerne og de svenske statsbaner. Det trak ud med forhandlingerne, der i det væsentlige drejede sig om to ting, nemlig dels at DSB i tilfælde af, at SJ skulle sælge datterselskabet SFL, skulle have indflydelse på, hvem der i så fald kunne accepteres som køber og dels ønskede de danske statsbaner, at SJ frafaldt erstatningskravet for den forsinkede åbning af færgeterminalen i Helsingør. Omsider blev forhandlingerne afsluttet med et for DSB tilfredsstillende resultat.

Anlægsloven blev vedtaget med stort flertal i Folketinget den 30. marts 1990, hvorefter bygge- og anlægsarbejderne kunne påbegyndes i juli samme år. Endvidere kunne der nu afgives ordre på de to nye store kombinerede jernbane- og automobilfærger til overfarten, 1 for dansk regning og 1 for svensk regning.

Indtil aftalerne om sammenlægningen af de to færgeoverfarter tilhørende henholdsvis DSB og de svenske statsbaners datterselskab SFL, var DSB's andel af den samlede overfart kun 25%, medens de svenske statsbaner havde 75% (100% af SFL og 50% af den af statsbanerne (DSB) drevne overfart). Dette forhold ønskede DSB naturligvis at ændre, således at hver af de to parter har lige stor andel i den sammenlagte overfart. Også på

dette punkt blev der opnået enighed mellem DSB og SJ.

Den nye overfart blev herefter organiseret således, at et nydannet dansk/svensk selskab - SCANDLINES A/S - forestår driften. Formand for bestyrelsen i dette selskab er DSB's generaldirektør Peter Langager, medens selskabets direktør er svensk. Med i ledelsen er desuden 2 danske og 2 svenske embedsmænd.

A/S SCANDLINES chartrer det nødvendige færgemateriel hos henholdsvis de danske statsbaner og SFL, idet der udover de to nye jernbanefærger påregnes sejlet med de to danske "Prinsessefærger" (M/F PRINSESSE ANNE MARIE og M/F PRINSESSE ELISABETH - førstnævnte dog normalt kun i en 3 måneders sommerperiode) samt de to nyeste SFL færger (i 1992 indtil sommerperiodens afslutning måske 3). De respektive ejere af de nævnte færger står selv for bemanningen, restauranter og supermarkeder m.v.

Den nye færgeterminal i Helsingør blev tildels anlagt og bygget på et opfyldt område øst for den hidtidige opmarchplads for automobiler til overførsel med statsbanefærgerne. Endvidere er der som netop nævnt foretaget forskellige ny-, til- og ombygninger af stationsbygningens kompleksets østlige side ud for perronerne.

Anlægs- og byggearbejderne begyndte i juli 1990, og tidsplanen var meget stram, idet projektet var forsinket allerede fra begyndelsen. Hertil kom, at DSB-overfarten, hvis opmarchbaner delvis blev en del af byggepladsen, skulle opretholdes i fuld drift, dvs. sejlads med 3 jernbanefærger og 2 automobilfærger i det meste af byggepe-

rioden.

De store anlægsarbejder i Helsingør og Helsingborg nødvendigvis gjorde dog en række omlægninger i trafikken efterhånden som arbejdet skred frem. Således i september 1990 i Helsingør, hvor det gamle automobilfærgeløje midlertidigt måtte tages i brug af M/F PRINSESSE ANNE MARIE. Færgen anløb færgeløjet over hækken, men passede ikke i løjet. Forbindelsen mellem færge og den eksisterende broklap måtte derfor tilvejebringes ved nogle midlertidige foranstaltninger (understøtning af broklappen og en bjælke på færgens konsol) samt en ekstra broklap, der blev løftet på plads af en mobilkran, der var placeret ved siden af færgeløjet. (Den ekstra broklap var den, der i 1984 i Korsør blev benyttet ved M/F KONG FREDERIK IX, da denne færge sejlede sommersejlad Korsør-Kiel). Samme fremgangsmåde blev benyttet ved linkspanlejets flytning til den fremtidige placering i den nye færgehavn i dagene 24/5 - 2/6 1991. Den 3. juni 1991 blev link-spanlejet påny taget i brug af "Prinsessefærgerne".

Fra den 19. august 1991 blev sejladsen med jernbanefærgerne indskrænket, idet M/F KÄRNAN blev taget ud af drift. Fra samme tidspunkt medtog jernbanefærgerne ikke længere landgangspassagerer, men kun jernbanevogne og automobiler. Forinden var færgestationen i Helsingborg fra den 10. juni 1991 delvis blevet nedlagt (ophør af persontrafikken), idet trafikken til dels var blevet overflyttet til NYA KNUTPUNKTEN. Indtil den 19/8 1991 blev ekspeditionen af landgangspassagerer dog opretholdt på den gamle færgestation, men fra denne dato blev sejladsen med "Prinsessefærgerne" omlagt til NYA KNUTPUNKTEN, hvorfor landgangspassagererne herefter måtte benytte denne terminal.

Med kun de to "Prinsessefærger" i fart til landgangspassagerer, kunne en tilfredsstillende fartplan for denne kategori af rejsende ikke længere opretholdes med statsbanefærger. For at bøde på dette forhold indsatte statsbanerne derfor fra den 19. august 1991 flyvebåden **TRANEN** i persontrafikken mellem Helsingør og Helsingborg i dagtimerne. Overfartstiden med denne var kun 10 minutter, men billetprisen var den samme som med færgerne.

Bygge- og anlægsarbejderne i Helsingør var som allerede nævnt



Der rangeres i 1. leje i Helsingør Færgeshavn, 27/5 1961 (Foto: Ib V. Andersen)

trods de vedtagne beskæringer i det oprindelige projekt af betydeligt omfang. Dels blev der tale om en ny terminalbygning m.m. og dels om to nye færgelejer samt ombygning af et bestående. Alle tre færgelejer blev forbundet med terminalbygningen og dermed Helsingør station med lukkede glasdækkede gangbroer, hvorved landgangspassagererne er beskyttet mod vind og vejr på vejen mellem terminal og færge. Herudover blev opmarschområdet for motorkøretøjer væsentligt udvidet.

Som måske den største nyskabelse må nævnes det store nye jernbanefærgeleje for de meget brede jernbanefærger, der er anskaffet til overfarten. Færgelejet, der ved et nyt klappspor står i forbindelse med Helsingør station, er bygget på nordsiden af den pier, på hvis sydside link-spanlejet for "Prinsessefærgerne" er placeret. Disse færgelejer blev oprindeligt benævnt leje A og B. Terminalens tredje færgeleje til brug for de tidligere SFL-færger er det tidligere 1. jernbanefærgeleje, der efter at sejladsen efter sommerfartplanen ophørte den 19. august 1991 er blevet fuldstændig ombygget til automobilfærgeleje. Dette færgeleje blev i de oprindelige planer benævnt 1. leje, hvad fremdeles er gældende, hvorimod de to foran nævnte nye færgelejer nu kaldes henholdsvis 2. og 3. leje.

I forbindelse med byggearbejderne blev det nødvendigt at flytte den i sin tid meget omstridte bronzestatue af billedhuggeren Rudolph Tegner "Herakles og Hydraen". Siden 1932 havde statuen haft sin plads ved promenaden ikke langt fra 1. færgeleje ud mod Øresund. Nu blev kunstværket midlertidigt anbragt ud for Helsingør Roklub et stykke syd for den nye færgeterminal ved Strandvejen.

Det er tidligere i artiklen blevet nævnt, at bygge- og anlægsarbejderne i Helsingborg var af betydeligt større omfang end i Helsingør. Her skal kun lige skitseres, hvilke forandringer, der blev tale om på svensk side.

Et vigtigt led i det samlede projekt, således som det tidligere er nævnt, var bygningen af den ca. 1.400 meter lange enkeltsporede jernbanetunnel under Helsingborgs centrum. Herved forsvandt mange trafikale problemer. Samtidig kunne i tilslut-

ning hertil den kombinerede centralstation under bus- og færgeterminalen til afløsning af den hidtidige færgestation og centralstationen tages i brug, hvilket skete den 10. juni 1991. I denne del af projektet indgik endvidere fornyelsen af en jernbanebro i den nordlige del af Helsingborg samt en omfattende renovering af den 14 km lange jernbanestrækning Kattarp-Ängelholm, der havde været lukket for trafik siden 1982. Ved gennemførelsen af disse arbejder blev opnået, at den svenske Väst kustbana nu føres gennem Helsingborg, hvilket ikke havde været tilfældet tidligere, med deraf følgende trafikale forbedringer.

Selve terminalbygningen er et imponerende bygningskompleks, der udover faciliteter til afvikling af jernbane-, bus- og færgetrafik også indeholder butikker, restauranter, kontorer, hotel m.v. Fra gadeplan kommer man ind i en meget stor ventehal, hvorfra brede rulletrapper fører videre op i etagerne. Fra terminalen er der adgang til færgerne via glasoverdækkede gange.

Ved færgeterminalen er bygget 2 nye færgelejer begge af den brede konstruktion. Det sydligste af disse færgelejer, der er forberedt til senere etablering af sporforbindelse mellem færge og land, besejles af "Prinsessefærgerne", hvorfor dette leje har en bevægelig inderste del, således at lejet kan få en for "Prinsessefærgerne"s stavn passende form. Det mellemste færgeleje er et bredt jernbanefærgeleje, hvorover overførslen af jernbanevogne foregår. Det tredje og nordligste færgeleje er et rent automobilfærgeleje, der hid-

til er og også i fremtiden skal besejles af de tidligere SFL-færger.

Med hensyn til det færgemateriel, der skal benyttes på overfarten forholder det sig således, at overførselskapaciteten er meget uensartet. Mindst overførselskapacitet har de hidtidige SFL-færger med 105 personbilenheder, derefter kommer "Prinsessefærgerne" med 140 personbilenheder, medens de store nye kombinerede jernbane- og automobilfærger (som rene automobilfærger) kan overføre, hvad der svarer til 240 personbilenheder.

De nye kombinerede jernbane- og automobilfærger (Dansk: **M/F TYCHO BRAHE** og svensk: **M/F AURORA AF HELSINGBORG**) der er bygget i Norge hos Langsten Slip- og Båtbyggeri A/S, Tomrefjord, er usædvanlige i forhold til de hidtil benyttede færger på Helsingør-Helsingborgoverfarten og afviger på mange måder fra disse, ikke mindst i teknisk henseende. Største længde er 111,20 meter, største bredde 28,20 meter, dybgang 5,50 meter og max. fart 14,9 knob. Færgerne er forsynet med 3 jernbanespor med en samlet længde på 265,9 meter, hvorved der samtidig kan overføres 9 jernbanevogne hver med en længde på 27,5 meter. M/F TYCHO BRAHE vil senere blive omtalt her i bladet i serien **DANSKE JERNBANEFÆRGER**.

Indvielsen

Den nye sammenlagte færgeoverfart blev officielt indviet den 4. november 1991 i overværelse af blandt andre den danske Dronning og den svenske Konge. Som altid ved sådanne lejligheder blev der udtalt de bedste



ønsker for overfartens fremtid, men desværre skete der allerede den 6. november 1991 det beklagelige uheld, hvor M/F TYCHO BRAHE med forholdsvis høj fart sejlede ind i færgelejet i Helsingør, hvorved et stort antal rejsende kom til skade, ligesom der opstod omfattende skader på såvel færgen som færgelejet.

Uheldet medførte, at M/F TYCHO BRAHE måtte gå på værft for at få udbedret skaderne, hvorefter M/F KRONBORG, der var blevet oplagt den 4. november 1991 om morgenen, påny gik i fart for overførsel af jernbanevogne. Dette betød, at klapsporet til det nye færgeleje måtte afbrydes, og forbindelsen til det gamle 2. færgeleje retableres. M/F KRONBORG sejlede derefter helt til om morgenen den 17. december 1991, hvor M/F TYCHO BRAHE - efter at færgelejet også var blevet istandsat - påny overtog sejladsen med jernbanevogne.

De to gamle jernbanefærger ved overfarten - M/F KÄRNAN og M/F KRONBORG - blev, efter at M/F TYCHO BRAHE var sat i fart igen, udbudt til salg. M/F HOLGER DANSKE - den nyeste jernbanefærge ved Helsingør-Helsingborgoverfarten - afsejlede den 10. november 1991 til Fredericia Skibsværft, hvor den siden er blevet ombygget til sejlads på Samsøruten Kalundborg-Koldby Kaas. Her gik den i fart den 2. februar 1992.

De omfattende anlægsarbejder ved den nye færgeterminal har udover de nævnte ændringer af stationskomplekset medført en del forandringer af spornettet på Helsingør station. Ikke mindst som følge af nedlæggelsen af de gamle jernbanefærgelejer og anlægget af det nye. En del

af det gamle jernbaneareal er nu udlagt til vej, der fra en nyanlagt rundkørsel syd for indkørslen til opmarchområdet vest om denne og en ny parkeringsplads m.v. og øst om stationsterrænet fører forbi stationsbygningerne til gaden foran stationens hovedbygning (Færgevej).

Den 10. marts 1992 var det som tidligere nævnt 100 år siden, den første jernbanefærge begyndte regelmæssig sejlads på Helsingør-Helsingborgoverfarten. Næsten alt er forandret i dette tidsrum. I Helsingør er således kun den gamle stationsbygning tilbage fra den tid, hvor trafikken over Øresund tog et spring ind i en udvikling, der er fortsat lige siden og som ikke mindst i de senere år er gået med stormskridt. Helsingør-Helsingborgoverfarten har gennem årene fået stadig stigende betydning for samfærdselen mellem Danmark (og kontinentet) og Sverige og dermed med det øvrige Skandinavien.

Ib V. Andersen

Rettelser/tilføjelser til SIGNAL-POSTEN nr. 1/1992:

Side 31, 1. spalte nederst til 2. spalte øverst; omtalen af H/F KRONPRINS FREDERIK:

En sætning var faldet ud, således at teksten blev forkert. I afsnittet skal rettelig stå:

I august 1898 blev den nye hjuldampfærge KRONPRINS FREDERIK, der var bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S, med byggenummer 71, stationeret ved Helsingør-Helsing-

borgoverfarten, hvorefter H/F THYRA afgik til Masnedøoverfarten, hvor den kom til at sejle indtil Storstrømsbroen blev taget i brug i 1937. Da også den nye hjuldampfærge KRONPRINS FREDERIK i det væsentlige svarede til de andre færger ved overfarten, skete der ingen forandringer i trafikmæssig henseende.

Side 32, 1. spalte, sidste afsnit. I teksten mangler et klokkeslet; der skal stå:

Den 24. oktober 1927 var det imidlertid ved at gå galt i Helsingør, idet der kl. ca. 03.30 udbrød en voldsom brand i politi- og toldbygningen, der var opført

Side 31, 3. spalte m.fl.: Den i 1902 anskaffede skruefærge hed **HELSINGBORG**.

Redaktørens bemærkning: Forfatteren og undertegnede har haft en disput om navnet Helsingborg - staves det med **e** eller **ä**??

Byen Helsingborg hed sådan før 1910 og hedder det igen efter 1970. I den mellemliggende periode var navnet Hälsingborg. Vi er blevet enige om, at skrive Helsingør-Helsingborgoverfarten, altså med **e**, da det er den danske stavemåde. Byen He(ä)lsingborg er så vidt muligt stavet i overensstemmelse med den tidsperiode, der nævnes.

Jeg har været hele teksten igennem for at rette i overensstemmelse med ovenstående, men beder på forhånd om be-be, hvis jeg ikke skulle have ramt rigtigt i alle tilfælde. (Holtrup)

SLOW MOTION

En lille historie fra "gamle dage" - dog ikke ældre end fra afdøde Jens Otto Krags statsministertid.

Det tog, hvori han ved en bestemt lejlighed befandt sig i, var et af dem, der gjorde begreberne privatbane og langsom bane synonyme.

Til sidst gik det helt i stå. Krag fik fat i togføreren, fortalte hvem han var og spurgte, om der ikke kunne gøres noget for at få toget i gang igen. Svaret var: - Der er ikke noget at gøre. Om du så var stationsforstanderens søn, ville det ikke hjælpe det mindste.



EN SP-SPECIALITET:

INDUSTRIBANER og andet godt LANGS BRENNER-RUTEN

Denne beretning bygger i første række på en rejse til Firenze og Venezia foretaget 13/10 - 22/10 1990.

Brenner-ruten fører jernbane, motorvej og landevej over Alperne via Brennerpasset, der er det lettest passable Alpepas, idet det kun når op i 1370 m højde og er uden nævneværdige tunneller.

Ruten begynder i denne fremstilling i München og fører ved Rosenheim ind i Inn-dalen, der passerer Alpernes nordlige kæde i en bred og venlig gennembrudsdal løbende udgravet under Alpernes hævnning. Innsbruck i 574 m højde nås efter kun 132 m stigning, og her begynder den egentlige rute mod passet.

Innsbruck kan også nås ad en langt mere spændende rute over Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald og Scharnitz, der i 1184 m højde passerer den op til 2900 m høje nordlige kæde. Kan du få fat i et antikvarisk eksemplar af Bådeckers rejsefører fra før første verdenskrig, kan du læse en beskrivelse af banen med angivelse af højder og længder af broer, tunneller og gallerier.

Mellem Rosenheim og Innsbruck findes adskillige forgreningsstationer, men disse sidelinier skal ikke omtales her.

Fra Innsbruck til Brenner stiger banen knap 800 m og løber et enkelt sted ind i en sidedal for at vinde højde.

I Brenner skiftes loko, idet strømstyrke og frekvens i Italien åbenbart er en anden. De østrigske loko trækkes bort af de italienske, som derefter overtager toget. Et italiensk dobbeltloko bremser/trækker legende let 18 boggiepersonvogne i rimelig fart ned fra/op til passet.

Nedturen til Sterzing/Vipeteno følger Eisack/Isarco-floden, men også her foretages en længere afstikker ind i en sidedal, og da banen løber på samme bjergside, sker vendingen i en vendetunnel med - efter hastighed og hjulstøj at dømme - lille kurveradius. Fra den imponerende Franzenfeste/Fortessa udgår Pustertalbanen til Østtirol.

Allerede i Bozen/Bolzano er vi nede i godt 200 m højde igen, og kort efter er floden Etsch-Adige endog sejlbare. I hvert fald i gammel tid, da der

nu er mere forretning i at anvende vandet til vandkraft. Adige-dalen fører mod Meran/Merano, der også kan nås med jernbane.

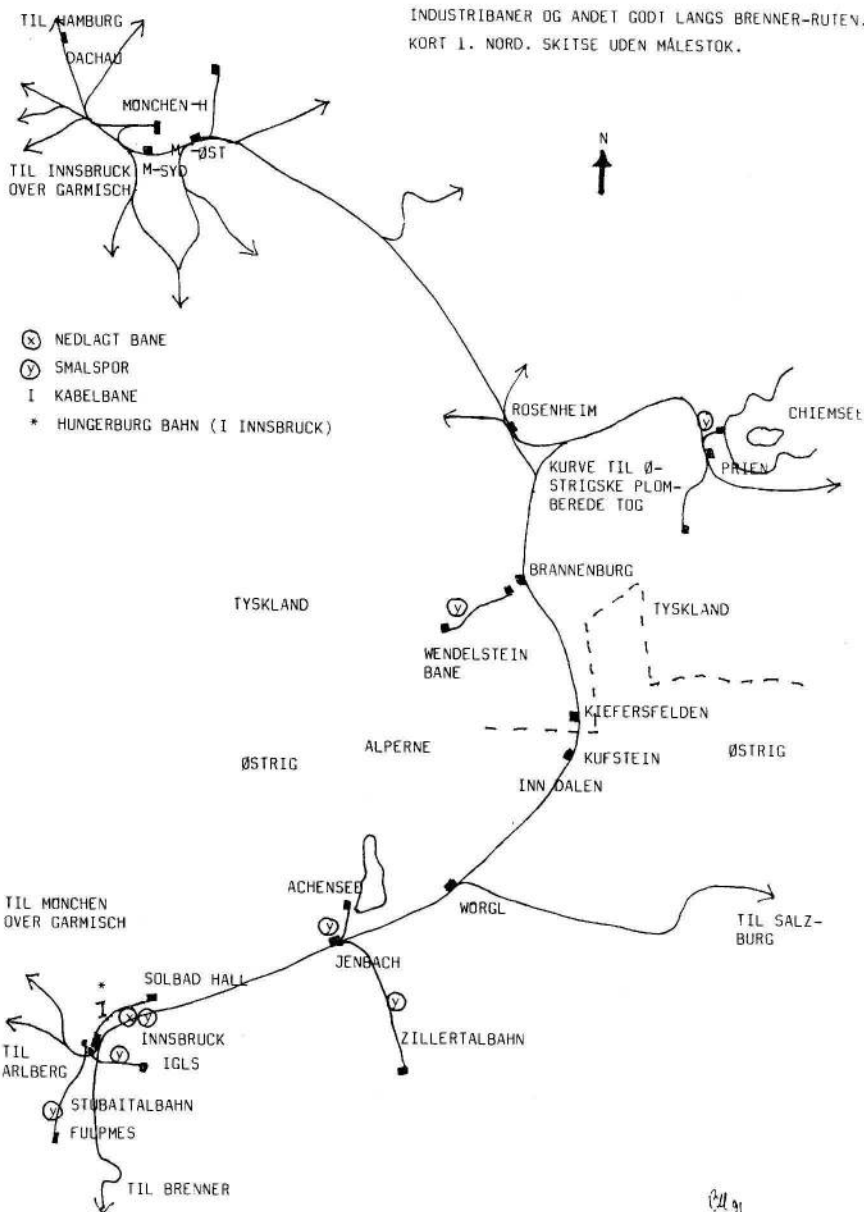
Brennerbanen ender i Verona på kanten af Po-sletten, men denne beretning fortsætter til Firenze og Venezia.

Såvel bane som landeveje er stærkt belastede for ikke at sige overbelastede. Navnlig østrikerne prøver at begrænse den altødelæggende lastbiltrafik og flytte i hvert fald noget af den over på banen som vekselladtog og/eller trailertog. Dalenes befolkning kan ganske enkelt ikke dag og nat leve med den tunge lastbiltrafik, der af sparehensyn normalt benytter landevejen og ikke motorvejen, hvortil der kræves betaling.

Derfor er der flere projekter under opsejling til udbygning af banen. Nogle steder forekom det, som om man var ved at udbygge strækninger med trediespor. Andre steder er der planer om at bore nye tunneller for at undgå de mest kurvede strækninger, bl.a. arbejdes der på at omgå Innsbruck i en længere tunnel, idet den sydlige udkørsel sker ret besværligt gennem en canyonagtig dal med mange kurver. Også den italienske højdevindingsløjfe vil man undgå ved et nyt tunnelanlæg. Min kilde har dog ikke oplyst, om lokoen kan klare de forøgede stigninger, der bliver en følge af baneudretningerne. (Måske bliver banen i virkeligheden længere, hvis man blot giver kurverne større radius, men sådan var det vanskeligt at forstå den kilden led-sagende skitse).

INDUSTRIBANER

I udgangspunktet, München sås fra toget flere værksbaneloko,



men der kan ikke gives eksakte oplysninger om antal, type og steder.

Den kendteste Münchener-industrianelokalitet, Papirfabrikken i Dachau, er ejer af et gammelt, men velholdt DWK-loko, der ydermere er i daglig drift. Trods flere passager er det dog endnu ikke lykkedes at se lokomotivet fra toget. Dachau - mest kendt som hjemsted for en koncentrationslejr under Hitler-regimet - ligger nord for München.

Lige ved grænsen til Østrig i **Kiefersfelden** har en afdeling af Heidelberger Zement AG til huse. På fabrikkens normalspor sås et Köf-loko, men den interessante 900 mm elektriske bane, der bringer kalken fra kalkbruddet - iøvrigt beliggende i Østrig - til fabrikken, kunne ikke iagttages fra toget. Husk passet, hvis du vil bese denne bane!

I **Wörgl** - den første større station efter grænsestationen Kufstein ligger vandkraftværket Untertalwerke Wörgl. Her sås et nor-

malsporet O&K-loko på værkets sidespor. Værket er et af TIWAG's mange kraftværker langs Inn-floden. TIWAG står formentlig for Tiroler Wasserkraft Werke.

Også i **Jenbach** har TIWAG sikkert stadig stationeret privatloko - et 1435 mm dieselloko af typen V 36. Kraftværket udnytter en del af Achensee's vand, der egentlig skulle løbe ud i Tyskland, men det ledes gennem rør og turbiner til Inn-dalen.

Den beslægtede virksomhed på tysk grund, Innwerke AG råder over ca. et dusin vandkraftværker med tilhørende smalsporbane til borttransport af bildele, cykler og træer, der fiskes op af vandet, inden det ledes gennem turbinerne. Banerne her har overvejende sporvidden 800 mm eller 930 mm, men ses ikke fra toget.

I Jenbach ligger endvidere lokomotivfabrikken Jenbacher Werke. Her kan værksloko ses fra toget. Ydermere kan man være heldig at se materiel klar-

gjort til aflevering. Fabrikken bygger såvel normalsporloko fortrinnsvis rangerloko som smalsporloko, normalt til minedrift.

Formentlig i **Waidbruck/Ponte Gardena** eller en af de følgende småbyer i retning mod Bozen/Bolzano ligger en papirvirksomhed, der besidder et nu oprustet dieselloko.

Bozen/Bolzano, der er en større by, er hjemsted for et stålværk med to værksloko.

Fra den sydlige frakørsel fra Brenner-motorvejen til Bozen passerer et større industriområde med en del jernbanespor, og her er der sikkert også værksloko. Jeg mindes at have set skyggen af et par stykker, kendelige på en fra De italienske Statsbaner (FS) afvigende farve, men jeg har aldrig undersøgt sagen nærmere, skønt jeg ofte har kørt her. Når temperaturen overstiger de 30°C forsvinder ligesom en del af lysten til at forske industribaner.

I **Branzoll/Bionzolo** ses en større, noget umotiveret godsbanegård med foruden FS-farvet lokomateriel også loko i afvigende farve - formentlig privatejet. Stationen kan være centrum for Sydtirols frugtavl. (Sydtirol har siden afslutningen af første verdenskrig været under italiensk forvaltning, men befolkningen er stadig overvejende af østrigsk afstamning og tysktalende. Derfor tosproget-heden, tysk/italiensk).

Endelig skal nævnes, dog noget uden for Brenner-linien, et stålværk **vest for Padova** med i hvert fald et privat rangerloko.

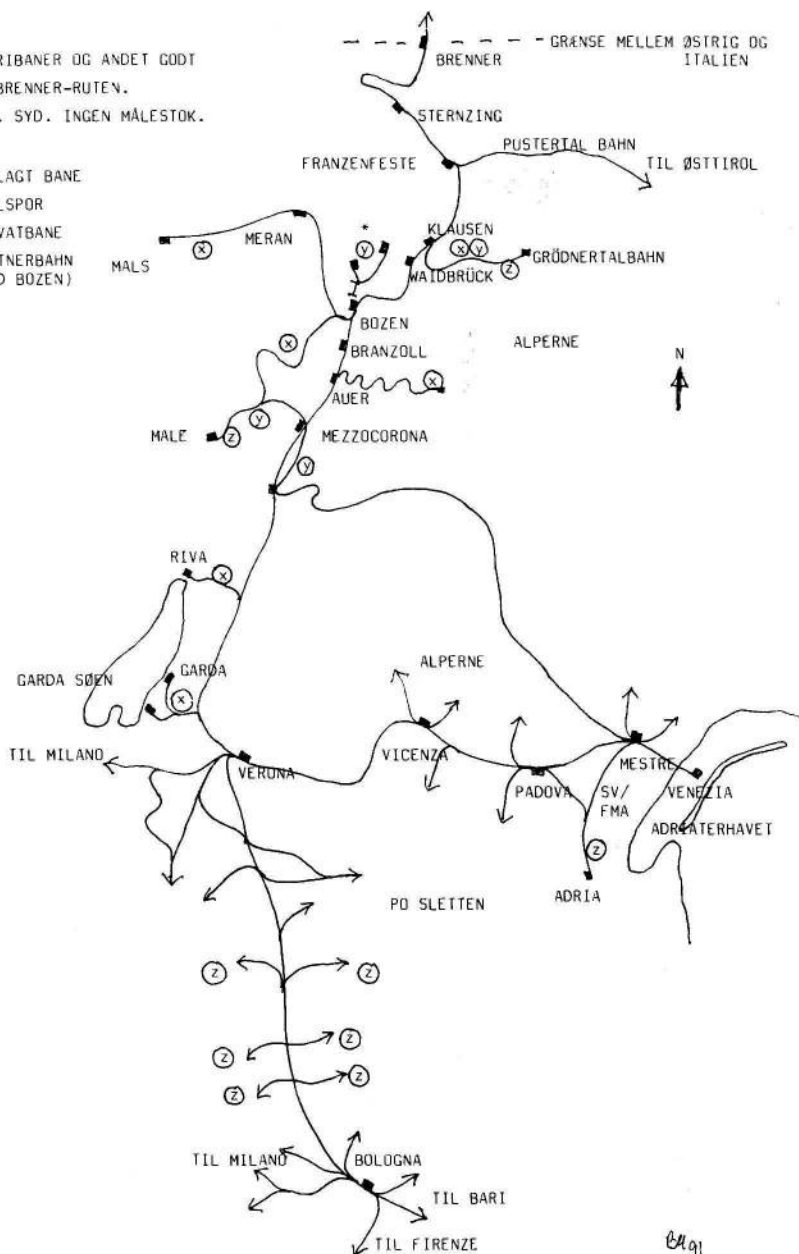
FS-DAMP

Dampdriften sluttede ret sent i Italien, officielt i sommeren 1976, men endnu i efteråret samme år sås en del damploko i drift (Bozen og Padua), og rundt om ved lokodepoterne ses endnu hensatte damploko, dog næppe nok som strategisk reserve, men snarere som en pendent til DSB-damp, altså til museums- og udflugtskørsel. Enkelte af dem kommer dog næppe mere ud at køre, idet de står på et betonfundament, her med et tysk ord kaldet Denkmalsloko, idet et egnet dansk ord mangler.

Det første loko af sidstnævnte type står i **Klausen/Chiusa** meget nær stationen, og det var tilsyneladende smalsporet, muligvis fra den forlængst nedlagte 760 mm bane gennem Grödnertal/Val Gardena. Banen havde en fortid som østrigsk militærbane - derfor den typisk østrigske sporvidde - og udgik mærkeligt nok fra Klausen og ikke fra Waidbruck/Ponte Gardena, der lå lige ud for Grödnertal, men betydeligt lavere.

INDUSTRIBANER OG ANDET GODT
LANGS BRENNER-RUTEN.
KORT 2. SYD. INGEN MÅLESTOK.

- ⊗ NEDLAGT BANE
- ⊙ SMALSPOR
- ⊚ PRIVATBANE
- * RITTNERBAHN (VED BOZEN)



Lidt nord for **Verona** muligvis mellem Brenner-landevejen og banen står ved indkørslen til en fabrik et FS-rangerloko som denkmal. Stationen forekom at være den anden efter Verona mod Trento.

Under åben himmel står således i **Verona-depotet** fire repræsentativt udvalgte damploko, og på et værksted stod yderligere et. De er lidet fotograferbare fra Brenner-linien, men bedre fra Bologna- eller Veneziastrækningerne afhængig af solen. Iøvrigt kan man få adgang til depotet, hvis man forud skriver et pænt brev. Måske får man adgang blot ved henvendelse ved porten, hvis man ikke får akutte sprogvanskeligheder med portneren.

På **Vicenza-depotet** står et nydeligt denkmal synligt fra banen. Også i **Bologna-depotet** sås et damploko.

SPORBYGNINGSFIRMAER

Italien har ud over mange andre mærkværdigheder også den ejendommelighed, at sporvedligeholdelse i vid udstrækning er privatiseret. FS har kun få bane-tjenestetroljer og rette- og stoppemaskiner. Langt det meste sporvedligeholdelsesarbejde udføres af private firmaer. Der var ingen forskel at mærke på strækninger vedligeholdt af private firmaer og strækninger vedligeholdt af FS. Sporet lå overalt perfekt - sine steder noget bedre end f.eks. sporet ned gennem Sønderjylland.

Når man så i Italien ser et sporarbejde, vil der på nærmeste station henstå et udvalg af entreprenørens maskiner, tårnvogne, motortroljer, skarvevogne og sikkert ofte loko malet i festlige farver og tydeligt privatmærket. Disse loko var i

overvejende grad af tysk afstamning, hvorfor mange tyske entusiaster nærmest valfarter til Italien. Der sås adskillige Köf'er, men også ældre MaK-loko med stangtræk, både to-, tre- og firekoblede. Også nyere loko, f.eks. toakslede O&K'ere eller KHD'ere sås. Måske er man endog så heldig at passere et af sporvedligeholdelsesfirmaernes materieldepoter. Disse sås flere steder beliggende ved en mindre landstation lige uden for en større by.

Kun undtagelsesvis får man i farten fat i stationsnavnet. Et af dem var **Sct. Benetto**, der imidlertid ligger mellem Bologna og Firenze uden for den egentlige Brenner-linie.

PRIVATBANER

Her er vi imidlertid langt uden for emnet, men vi industribaneentusiaster er vel næppe fanatikere, der kun interesserer os for industribaner. Vi interesserer os for jernbaner og specielt for industribaner.

Privatbaner er lige som industribaner blot baner, der ikke er statsbaner og derfor med afvigende materiel, hvad der ofte betyder mere spændende og i hvert fald ikke standardiseret materiel - måske endog lidt ældre og museumspræget?

Chiemsee-banen udgår fra Prien på Salzburg-linien ikke langt fra Rosenheim, hvor Inn-floden forlader Alperne. Denne bane er 1000 mm og kører om sommeren ned til Chiemseen med 100-årige dampdrevne kasseloko.

I Brannenburg, dog i nogen afstand fra stationen udgår den ligeledes smalsporede og ikke meget kendte **Wendelstein-bane**, der forøvrigt sidst i 1990 fik nye og meget hurtigere tandhjulsmotorvogne.

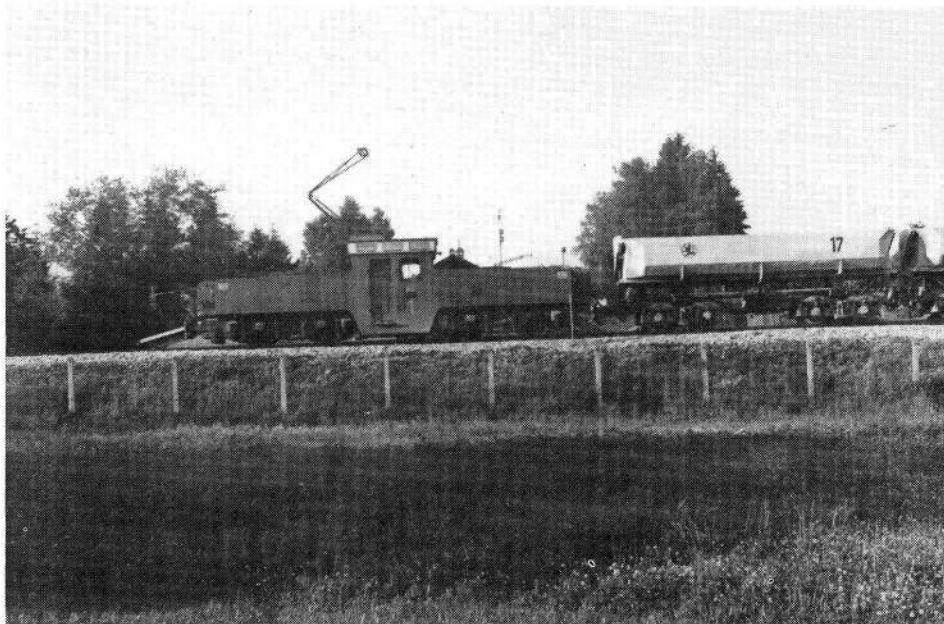


Fig. 1. Heidelberger Zement AG, Kiefersfelden, E 1, BBC 5082/1927, der indtil 1967 kørte som Rheinischen Braunkohlenwerke 1081. Oprindeligt dog Roddergrube i Brühl nr. 55. Sporvidden er 900 mm, vægten 60 t og effekten 3x111 kW. Foto: GB 1977.

Fig. 2. Damploko opstillet på fundament som "denkmal" i Vicenza. Lokoet er FS' Gr 625-type. Nummeret kendes ikke. Lokoet byggedes bl.a. af Schwarzkopf i 1921 som krigsskadeerstatning, og serien bestod efterhånden af 188 loko. De er beregnede til persontog på bjergrige strækninger, dog ikke med for lange stigninger. Lokoet her har Caprotti-styring. Foto: BH 20/10 1990.

I Østrig ligger det allerede nævnte Jenbach, der er sæde for ikke mindre end to privatbaner, nemlig **Achensee-banen**, en 1000 mm dampdrevet tandhjulsbane, der har depot nordøst for stationen, hvor lokoen henstår eller rangerer, når de ikke er ude på linien. Banen kører kun om sommeren. Allerede i efterårsferien er der lukket og slukket. Også denne bane har nyligt fejret 100 års jubilæum, og lokomotiverne er de oprindelige!

Den anden bane i Jenbach er **Zillertalbahn**, og den optager hele stationens sydlige flanke. Det velholdte vognmateriel står fremme, når det ikke er i brug, og det skulle være mærkeligt, om ikke et eller andet stykke trækraft skulle rumstere rundt på 760 mm sporene. Selv i efterårsferien var der dampdrevne turisttog, idet banen med stort held har luret veteranbaneklubberne kunsten af. I sommerperioden køres formentlig damptog daglig for turisterne, der strømmer til fra hele verden.

TIWAG's loko i Jenbach er allerede nævnt.

Innsbruck, Tirols hovedstad har flere af de fra Østrig så



Fig. 3. Det italienske sporbygningsfirma SpA. Scala Virgilio & Figli, Montevarchi, lok T 4057 (firmaet havde mindst fire loko) MaK 1000 249/1963, ex Wanne - Bochum - Herne Eisenbahn V 14 (nu WHE = industribane i Ruhr). Selv med fire loko i firmaet er det høje lokonummer næppe berettiget. Der er imidlertid ingen tvivl om, at lokoen her som ved andre lignende firmaer er nummereret i FS' nummersystem. Bogstavet T står uden tvivl for arbejdskøretøj. Billedet er taget i Incisa, formentlig på Po-sletten af HE 1987.

Fig. 4. Achenseebahn 1, Floridsdorf 701/1889 ved Achensee fotograferet af BH i 1980. Lokomotivet kører her på vandret bane under omløbet på stationen. Da det er bygget til en skrående tandhjulsbane, hælder det noget her. Da lokomotivet endnu eksisterer, har det altså passeret 100-års fødselsdagen. Det er sponsoreret af Jenbach kommune, der godt ved, at det trækker turister til.

Fig. 5. Igelstog, som jeg husker det. Senere anvendte man en yngre type veteranmateriel, men i 80'erne ændredes strømforholdene, så Innsbruckssporvogne kan køre her. Sidst jeg så toget her, anvendtes det som informationskiosk på en autobanerasteplads på Brennermotorvejen. Postkort.



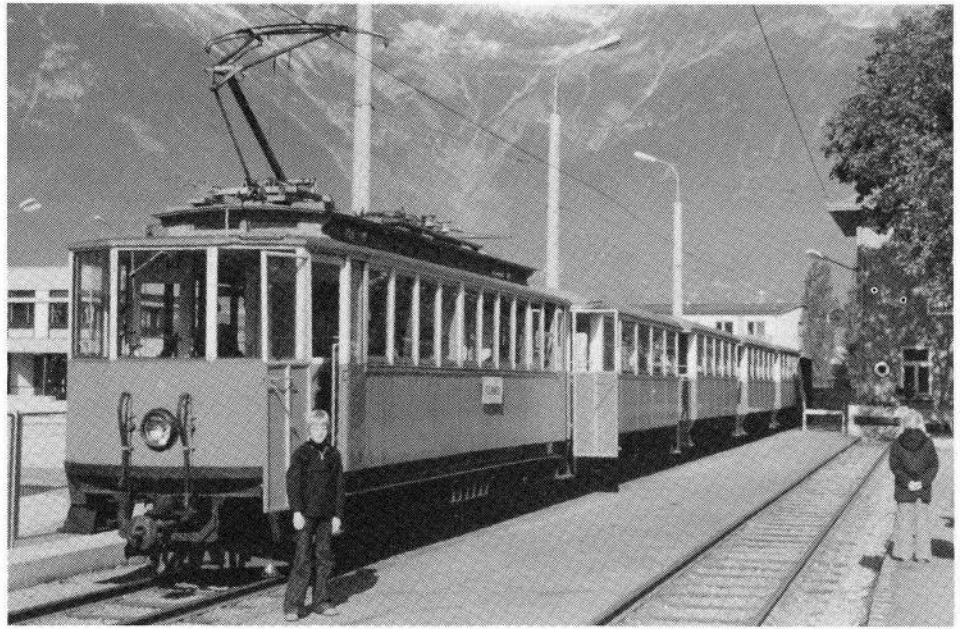
kendte elektriske baner, der en en mellemting mellem en jernbane og en sporvejslinie.

Byen har stadig metersporet sporvognsnet omend det efterhånden er beskåret. Vognparken er nu moderne DÜWAG-ledvogne, men for blot 14 år siden kørte stadig veteranbanemateriel rundt. En af linierne kørte fra banegården til Solbad Hall, hvor sol dog betyder salt, men bad = bad - altså en kurbadeby. Denne linie er dog forlængst nedlagt. I byens sydlige udkant ligger to banegårde lige ved siden af hinanden. Fra den østligste udgår den sporvognslignende bane til Igls beliggende 300 m over Innsbruck på en grusterrasse. Det materiel, jeg her kørte med i min barndom, så jeg sidst opsat som blikfang på en motorvejsrasteplads mellem Europabroen og Brennerpasset.

Den vestlige banegård er udgangspunkt for **Stubaitalbanen**, der gennem tunneller arbejder sig op på terrassen ad en næsten lodret bjergside. Heroppe bliver banen, men den passerer dog et par sidedale på jernbroer, hvor toget kører direkte fra bro ind i en tunnel. Endestationen Fulpmes ligger i dalbunden, som nås gennem to hårnålesving. Også denne bane blev drevet med veteranmateriel, men jeg mener, at strømforsyningssystemet for nogle år siden er ændret, så sporvejene kan køre helt til endestationen. Banen hører ikke til de, der normalt skrives hjem om, men jeg mener absolut, at den (stadig) er et besøg værd. Man kan uden videre stå ude foran hos føreren, hvis man ellers kan være der for indfødte og ikke bliver uvenner med de medbragte høns, der åbenbart også skulle løbe rundt i førerkabinen.

Bozen i Sydtyrol havde en lignende 1000 mm Überlandstrassenbahn, kaldet **Rittnerbahn/Ferrovie del Renon**. Den førte fra byens nu nedlagte sporvejsnet op ad bjergsiden til de ellers utilgængelige områder, der hænger på bjergene nord for byen. Linien endte i Klobenstein/Collalbo.

Hoveddalen med Adige-floden er bred og fører mod vest til Meran/Merano. Brenner-linien fører fra Bozen nordpå gennem Eisack/Isarco-dalen - en canyon



kaldet Sachenklemme, hvor den lokale befolkning siden folkevandringstiden med større eller mindre held har prøvet at stoppe fremmede. Romerne gjorde imidlertid kort proces, idet de anlagde en ny vej op over canyonen. Endnu vildere er Talferdalen, hvor en nymodens landevej gennem mindst tyve tunneller tiltvinger sig adgang til området. Næsten lige så mange borge har gennem tiderne prøvet at holde fremmede borte. De ind-

Fig. 6. Stubaitalbahn i 1976. Toget medførte kun en personvogn, idet de øvrige gemtes til skolebørnstoget retur fra Innsbruck. Banen er fra 1904, men denne vogn, TW 4, er dog ikke af første serie, men næppe stort yngre. Pantograf og endeperroner er ikke originale. Nu kører her også moderne ledvogne. Det er min søn, der tager lidt af ud-sigten. I baggrunden den 2500 m høje Nordkette, der allerede så småt er sneklædt. Foto: BH.



Fig. 7. Rittnerbanens TW 4, Nesselndorf/Alioth 22485/1910 i Oberbozen. Trods alderen, ser den velholdt ud. TW står for Triebwagen. Førstnævnte er vognbyggeren - sidstnævnte leverandøren af det elektriske udstyr. Banen forløber i godt 1000 m højde, og fotografen er GB, der besøgte stedet i 1989.

fødtes veje møder man endnu stedvis her. Ganske smalle udhuggede hylder med to hjulspor slidt op til ti cm ned i klippen. De har været brugt indtil for en snes år siden. Bare fremtiden ikke er kommet for sent her. Der ses kun børn og bedste-forældre, der høster med håndkraft og bærer høet hjem i store "lagener". Maskiner kan ikke køre på bjergsiderne - ja, jeg ville ikke bevæge mig på bjergsiderne. Snublede man, fik man måske ikke fodfæste igen før Bozen?

Passagerer til bjergplateauet benyttede sporvejsbivognene fra Bozen. Ved bjergfoden erstattedes sporvognen af et tandhjulsloko - også elektrisk drevet, der skubbede bivognene op. Vel oppe overtog en ny sporvogn den videre transport. I 1964 faldt toget imidlertid ned, hvorefter tandhjulsbanen likvideredes, men banen oppe på plateauet bibeholdtes og kører fremdeles. Materiellet er stadig af ældre dato for at sige det mildt. Forbindelsen fra byen er nu en moderne svævebane, der lander i Oberbozen/Soprabolzano midt på linien, så banen nu er en gaffelbane, hvis ene gren ender i Klobenstein og den anden i Maria Himmelfahrt/Assunta. For en snes år siden anlagde man ydermere en moderne bilvej derop, som i

utallige hårnålesving når plateauet. Fra den østligste endestation kan man på en lille times tid nå nogle meget flotte eksemplarer af de på egnen ikke helt ualmindelige jordpyramider, som naturen danner på stejle områder med stor nedbør, hvis mennesket ved sin indgriben prøver at presse jorden til mere, end den kan være med til.

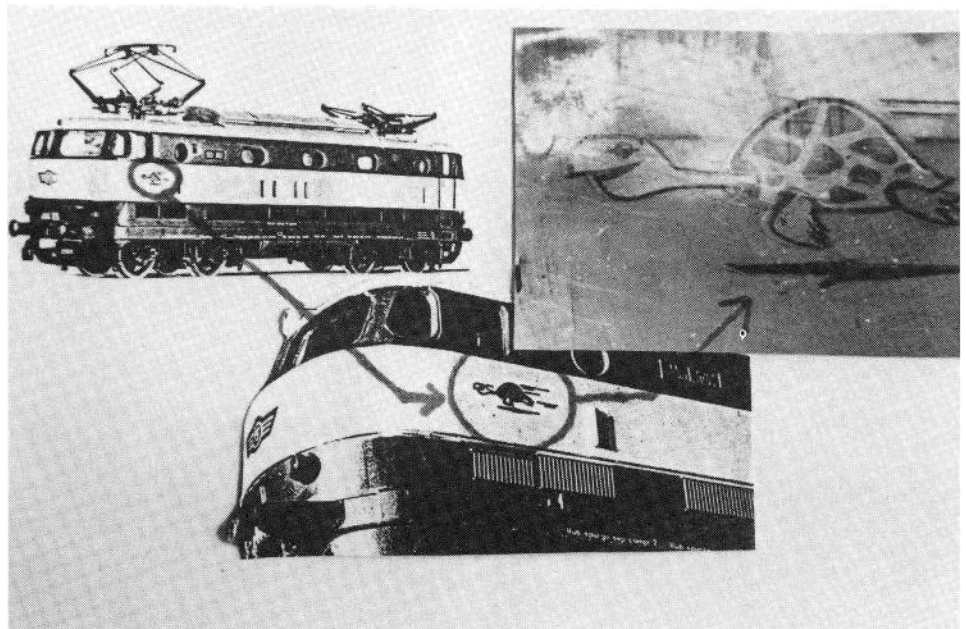
Efter anden verdenskrig blev det italienske jernbanenet stærkt beskåret. Det gik således ud over en bane fra Bozen til Mendel/Mendola, selv om der dog i dag resterer en mindre kabelbanerest? Også en bane fra Auer/Ora forsvandt. Stadig eksisterer en smalsporbane fra Trento til Malé (vi er nu uden for Sydtilrol - det tosprogede område). I Mezzocorona krydser den Brenner-linien og fører ind i en si-

dedal mod vest. Tidligere lå den i vid udstrækning langs hovedbanen, sine steder med tre-strengt spor på stationerne, men tilsyneladende er den nu forlagt, så den kun sporadisk ses. Banen virker velholdt, og der køres med elektriske motorvogne. Sporvidden er ukendt. Den synede metersporet, men netop i Italien anvendtes 950 mm, og de 5 cm kan næppe afgøres i farten. Skønt lysten ikke har manglet, har jeg aldrig haft lejlighed til at se nærmere på dette anlæg, som Jane's World Railways ikke, såvidt jeg kan se, omtaler, og som statsbanernes (FS naturligvis) køreplan kun nævner med mig uforståelige forkortelser. Generelt ser det ikke ud til at FS' køreplan overhovedet skelner mellem eksisterende og nedlagte privatba-



Fig. 8. Dieselmotorvogn FMA AL 602 mærket FIAT forlader Venezia SL spor 11. Skønt nummernet som FS-vogn sås ikke FS-materiel af den type (og alder). Over dæmningen fører nu siden midt i 70'erne fire spor, og banegården havde mere end en snes perronspor. Spor 13 er afspærret. Dagen før var der sporarbejder - undtagelsesvis udført af FS selv - men nu var sporet frit. Afspærringen var på typisk italiensk vis ikke fjernet. Foto: BH, 1990.

Fig. 9. Nyere italienske lokomotiver er elektriske to- eller tre-truckede, sidstnævnte ledede, malet i festlige farver. En del 424 og 636 er dog endnu brune. Her viser jeg den totruckede E 444 også med italiensk humor kaldet skildpaddeklassen (tartaruga). Skildpadden ser dog noget stresset ud? E 656 fører en alligator (caimano) og en nyere konstruktion et springende, hvidt kattedyr. Det kan man da forstå, men en skildpade for et internationalt eksprestog med tillægsbillettvang!! Lokoet er Rivarossis E 444 091, men skildpadden sad på E 444 075. Jeg beklager refleksen. Foto: BH-fotomontage.



ner for så vidt, at de nedlagte fortsætter som buslinier (eller godsbaner). Baner til Riva og Garda m.v. - begge ved Gardasøen er forlængst nedlagt.

Vest for Venezia i Veneto-provinsen ligger en privatbane kaldet **Ferrovie Mestre - Adria** (FMA). Banen var tidligere sammen med provinsens øvrige privatbaner samlet i selskabet Società Veneto (SV), men dette selskab er nu revnet. Mestre er Venezias forstad på fastlandet, og her sås for nogle år siden et SV-mærket dieselloko forspændt et godstog, mens persontoget bestod af en aldrende FIAT-motorvogn. Dieselloko og motorvogne er af samme type som på den af FS drevne "bjergbane" mellem Mestre og Trento.

Også mellem Verona og Bologna krydses hovedlinien af ex SV-drevne baner. Skønt Adria-linien kun befordrede omkring 20.000 t gods årligt, rådede den dog først i 1980'erne over tre dieselloko. Med trekvart million passagerer var der bedre brug for de fem motorvogne, som førnævnte Jane har skrevet banen for.

Efterhånden har jeg passeret Alperne mange gange både med tog og i bil, og hver gang har jeg noteret mig, hvad der bød sig af udsigt til banemæssige ting. Skal man imidlertid studere tingene nærmere, bør man nok anvende en anden teknik. Man står vel næppe af sit tog med en hårdt tilkæmpet pladsbillet blot for at se en bumler, at rejse nogle stationer tilbage for at se på et sporbygningsloko, der måske allerede er kørt igen, inden man ankommer, men man kunne jo vælge sig en region ud og se nærmere på den. Her har du så forhåbentlig lidt af en vejviser. Der skulle gerne være ikke så lidt mere at se på, end her er beskrevet; thi i farten har jeg uden tvivl overset et og andet. En enkelt gang først i 1950'erne har jeg gjort turen med bumletog gennem Østrig, hvor der var togskitte i Kufstein, Wörgl, Jenbach, Innsbruck og Brenner. Fra en to-akslet personvogn med åbne endeperroner var der virkelig god udsigt. En sådan tur giver også visse muligheder for nærmere studier, men i egen medbragt bil kan man på en måde bedre gøre studier.

Detailorienteringskort og litteraturlister er med forsæt udeladt; thi de ville sprænge pladsrammerne. Kort skal du alligevel have fat i, hvis du vil af sted.

Helt uden for programmet skal måske lige nævnes, at en stor del af den endnu ikke solgte bestand af DB V 220 i 1990 hen-

står i Rosenheim-depotet, hvor de er dejligt nær Italien, hvortil en del allerede er afhændet. Turen er allerede kommet til dampens afløser!

Bent Hansen

KLUBNYT



Foreningen

De Bornholmske Jernbaner

Torsdag den 27. februar 1992 afholdt DBJ sin ordinære generalforsamling og kunne notere et godt fremmøde.

Af formanden Sten Møllers beretning fremgik det, at foreningens udstilling på Gudhjem station i sommeren 1991 havde været en succes. Stationen, der er fredet, fungerer nu som lokalmuseum, og udstillingen holdtes i anledning af 75-året for Almindingen-Gudhjem banens åbning. Foruden mange DBJ effekter kunne Jesper Reinfelt og Mogens Petersens DBJ modeller ses på udstillingen, disse flotte og meget naturtro modeller blev dybt beundret sommeren igennem. Udstillingens plakater var iøvrigt med motiv fra SIGNAL-POSTENS årgang 1968.

I DBJ arbejdes der ihærdigt på at få genskabt en jernbanestrækning på Bornholm. Flere muligheder har været undersøgt, og i øjeblikket arbejdes der med et projekt for strækningen Åkirkeby-Kristianshøj. Dette projekt har Åkirkeby kommune og andre offentlige myndigheder vist stor interesse for. Det er hensigten, at en kommende bane skal være med 1 meter sporvidde og foreningen har gennem 1991 arbejdet på at finde rullende materiel, som helst skulle have en vis lighed med det, der engang har kørt på Bornholm, med denne sporvidde. Til dette arbejde er der bevilget ca. 50.000 kr. i tilskud, bl.a. EF-midler.

Sten Møller



Fotoarkivets samlinger består af en mængde negativer, der desværre ikke alle er lige lette af lave kopier fra. Ca. 15% er ikke i format 24x36, så hvis kopien skal omfatte hele motivet kræver det et forstørrelsesapparat af lidt større karakter end arkivets nuværende. Men ved at bruge en indsats til 6x6 negativer istedet for rammen til 24x36 kan man lave udsnitsforstørrelser - dette er forsøgt i serie 5.

Serie 5: Rundt om litra E

E 970 Odense, 1954
E 964 Roskilde, 1938
E 986 Næstved, 1944
E 978 Godsbanegården, 1960
E 972 Fredericia, 1939
E 984 Roskilde, 1952
E 987 Hellerup, 1968
E 972 Gedser, 1938
E 993 Glostrup, 1956
E 966 Orehoved, 1937.

Serie 6: Braget i Hellerup (Godstogsafsporing 13/2 1964)

10 billeder ialt (ikke 18x24):
Vogne, spor, brodele og køreledningsmaster.

Vi fik et par tilkendegivelser om interesse for 18x24 cm. så hermed tilbydes serien om E-maskiner også i dette format. Prisen for disse er 14,- kr. pr. stk., altså 140,- kr. for en serie. Porto er stadig 10,- kr.

Format 13x18 cm er stadig at få for 100,- kr. pr. 10 billeder; serie 6 kan kun fås i dette format.

Bestilling sker ved indbetaling til Giro 7 12 53 05, DMJK, fotoarkivet, postbox 601, 2200 København N.

Bestillinger skal være os i hænde senest 30. juni 1992. Udsendelsen sker senest en måned efter denne dato.

Med venlig hilsen

Fotoarkivaren.

Bøger om
JERNBANER

Emneliste kan frit
rekvireres fra

RANDERS 
ANTIKVARIAT

Hospitalsgade 3. Tlf. 86 41 00 29

IDEER DERUDEFRA

SPORSPÆRRER OG AFLØB

Blandt de mange grundlag for "Ideer derudefra" indtager detaljerne en væsentlig plads, uagtet at de hidtil ikke er blevet behandlet udover en artikel om kombineret vej- og ånderføring i SP 27/4.

I denne artikel trækkes derfor en i reglen overset del frem til behandling, nemlig sporspærre og andet sikringstilbehør i forbindelse med især læsse- og depotspor.

Det kan ikke nægtes, at mange før i tiden havde den opfattelse, at der i forvejen var så rigeligt med kilder til afsporing, at man ikke behøvede at etablere yderligere på modelbanen!

Men det lader sig heller ikke nægte, at mange hidtil oversete - eller udeladte - detaljer kan være med til at "levendegøre" et anlæg og i hvert fald pynte på et endda nok så lille og beskedent.

Fra Schmedes*) citeres: "I en Indkørselstogvej aflaaes som Regel ikke blot de Sporskifter, der skal befares af et indkørende Tog, men der indstilles og aflaaes en Togvej gennem hele Stationens Længde. Som Regel aflaaes for de forskellige Togveje ikke blot de modgaaende Sporskifter, men ogsaa de medgaaende, navnlig naar disse er centralbetjent. Nabosporskifter i tilsluttende Forbindelsesspor aflaaes

desuden som Regel sammen med Togvejens Sporskifter som Dækningssporskifter for Togvejen, det vil sige: I en Stilling, der viser bort fra denne. I tilsluttende Spor lægges der ofte særlige Afløbssporskifter - uden Bagspor - eller Sporspærre til Dækning af Togvejen."

*) J.A. Johannesen & H. Schmedes: Vejledning til Forstaaelse af Stations- og Strækningssikringsanlæggene. De Danske Statsbaner. Jernbaneskolen. 1919.

Det er de sidste linier i citatet, der er grundlaget for denne artikel, sammenholdt med en stribe billeder fra mit arkiv, som jeg håber kan give idegrundlag for efterfølgelse.

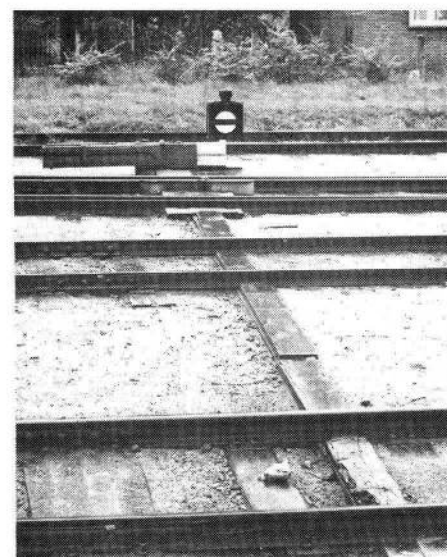
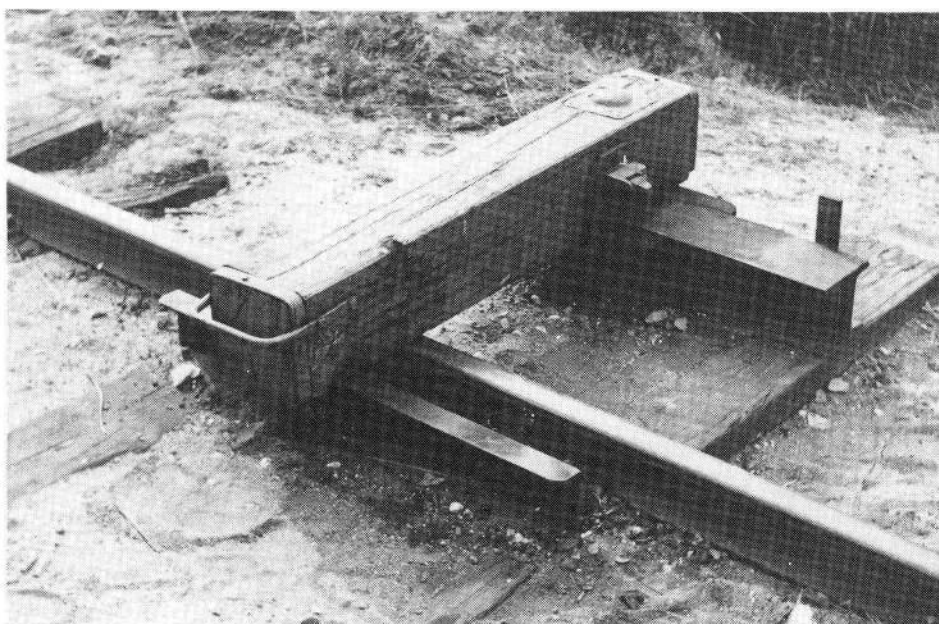
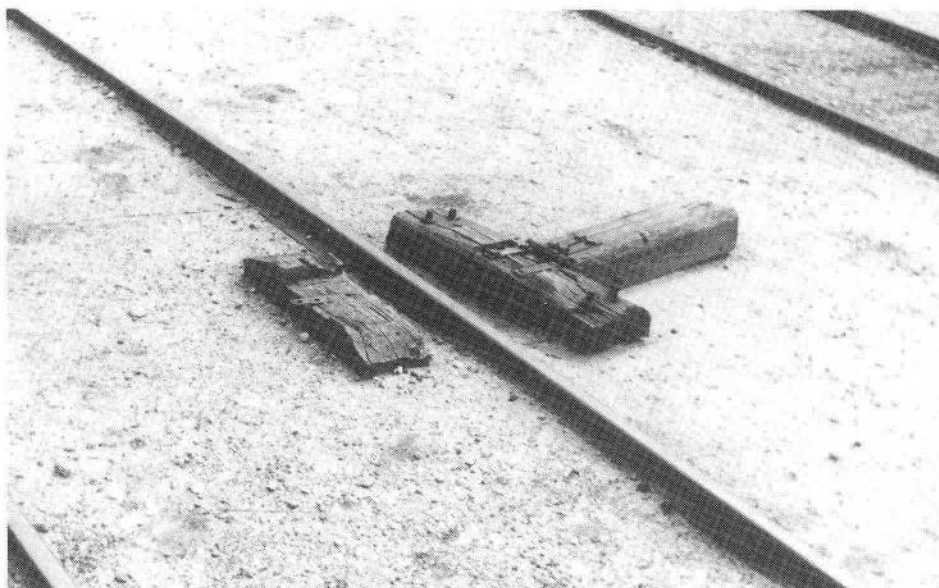
(De følgende figurtekster bringes af "tekniske" årsager i tekstspalten - men jeg håber at huske at anføre et fig.nr. ved de forskellige illustrationer. RED.)

Fig. 1: Simplere kan det ikke laves! Nogle godt frønnede og revnede svellestumper, hængslet sammen og forsynet (delvist?) med et beslag for aflåsning med hængelås.

Af veneration for min gode ven B.A. Christensen, der er direktør for Vestbanen, skylder jeg at anføre, at motivet fra Nr. Nebel for længst er historie, men det fandtes altså den 20/8 1976.

Fig. 2: Lidt bedre af udførelse, men i princip næsten lige så

Fig. 1 til venstre, øverst
Fig. 2 til venstre, nederst
Fig. 3 herunder.



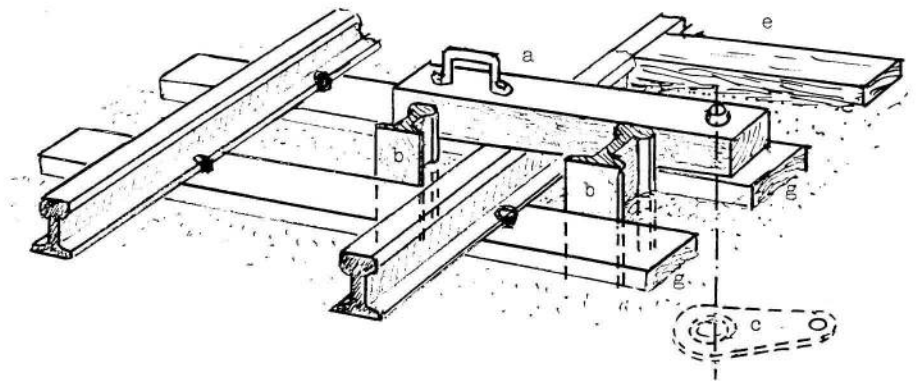
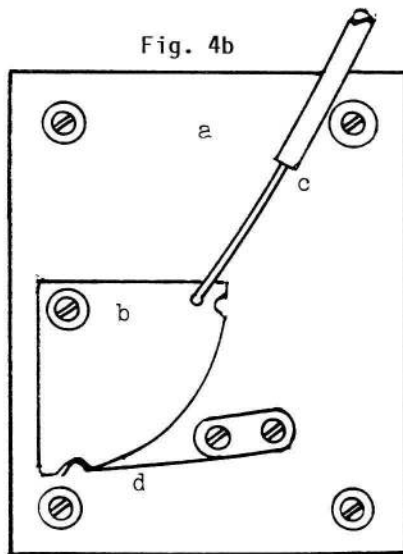


Fig. 4a

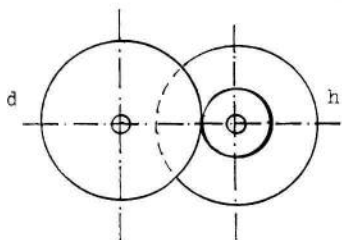
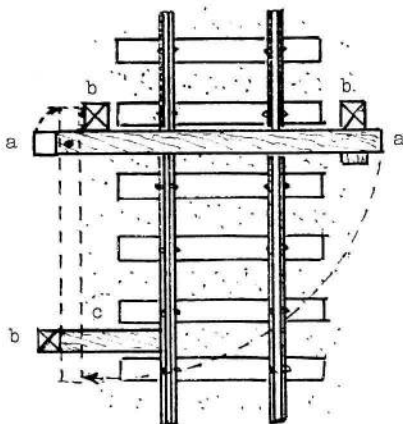
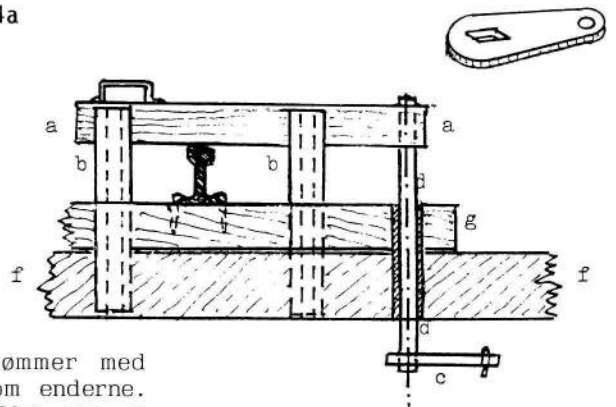
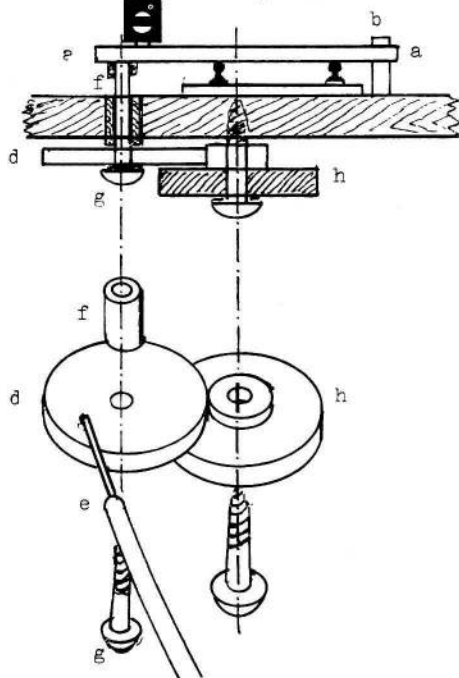


Fig. 5b



simpel er denne af tømmer med jernringsforstærkning om enderne. Den er anbragt drejeligt om en tap i den ene ende; i den anden ende er en rundjernsbøjle, og den understøttes i begge endestillinger af et par stykker profiljern, forsynet med anslag.

Det bemærkes, at den på forsiden er forsynet med en nøglelås, så pifingre ikke kan forstyrre sikkerheden.

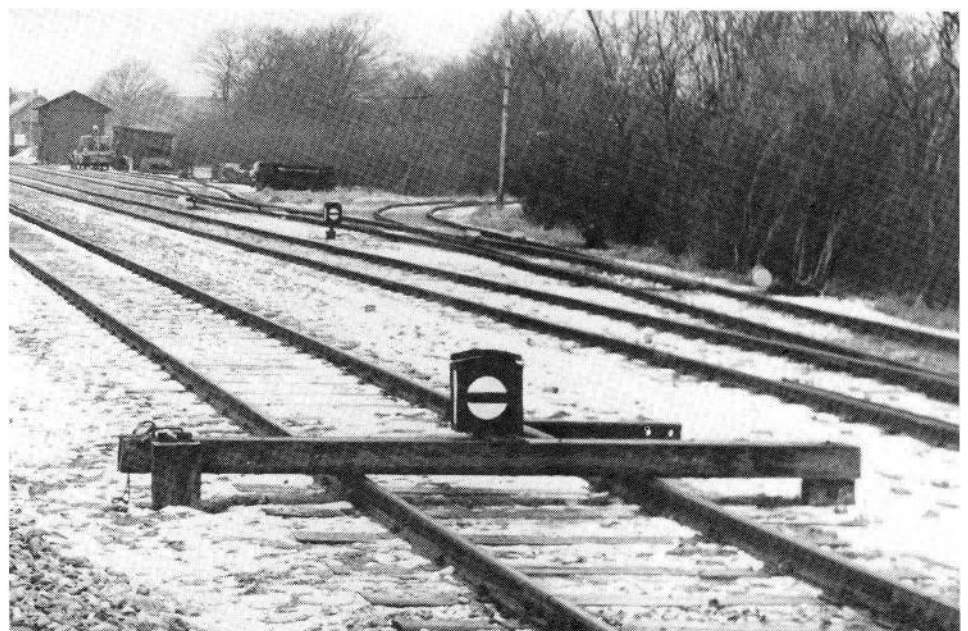
Billedet er taget den 11/9 1969 på Videbæk station, altså i DSB's regi, omend på en godsbanes endestation.

Fig. 3: Også denne sporspærre er en simpel tømmerstok, der alene dækker én skinne, men er avanceret derved, at den er forsynet med lygte og centralafslåsning. Jeg tør ikke sige, om den også var centralbetjent. Stedet var Troldhede station og datoen den 12/10 1967 - også her DSB.

Fig. 4a/b: Denne tegning viser et eksempel på, hvorledes en funktionsdygtig spærre af foranstående art kan udføres i model, enten med Bowdentræk eller dobbeltmagnet med bremsende tandhjulsvudveksling.

Fig. 4 a, set skråt ovenfra:
 a. svingbjælke med drejetap og håndtag,
 b. anslag af skinnestykker,
 c. "underjordisk" drev, se også fig. 4 b,
 d. bøsning til styring af omdrejningsakslen,
 e. glideplanke,
 f. underlagsplade,
 g. sveller.

Fig. 5 herunder



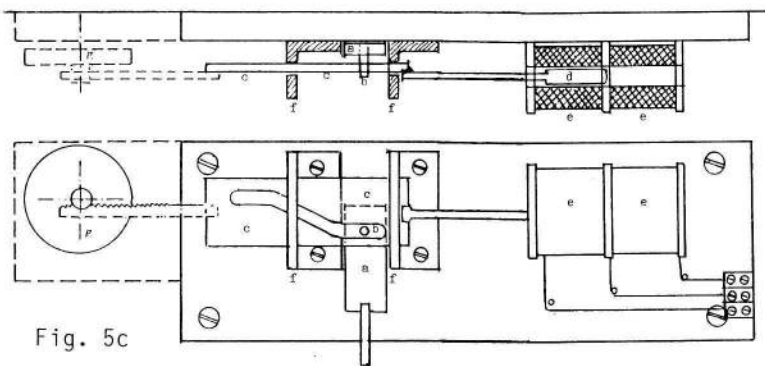


Fig. 5c

Fig. 4 b, andet eksempel på simpelt drev, set nedefra:

a. bundplade,
b. kvart segment, drejelig om skrue med fast forbindelse til svingbjælken,
c. Bowdentræk,
d. arreteranordning, fjedrende.

Fig. 5: Naturligvis kan en spærring af denne art også dække

begge skinnestrengene og være udført uden yderligere dikkedarer eller som her på Års station den 25/3 1976 være forsynet med lygtehus, elektrisk belyst eller meget simpelt med refleksmateriale i de hvide felter.

I baggrunden ses en anden slags spærre, som typemæssigt vil blive behandlet længere fremme.

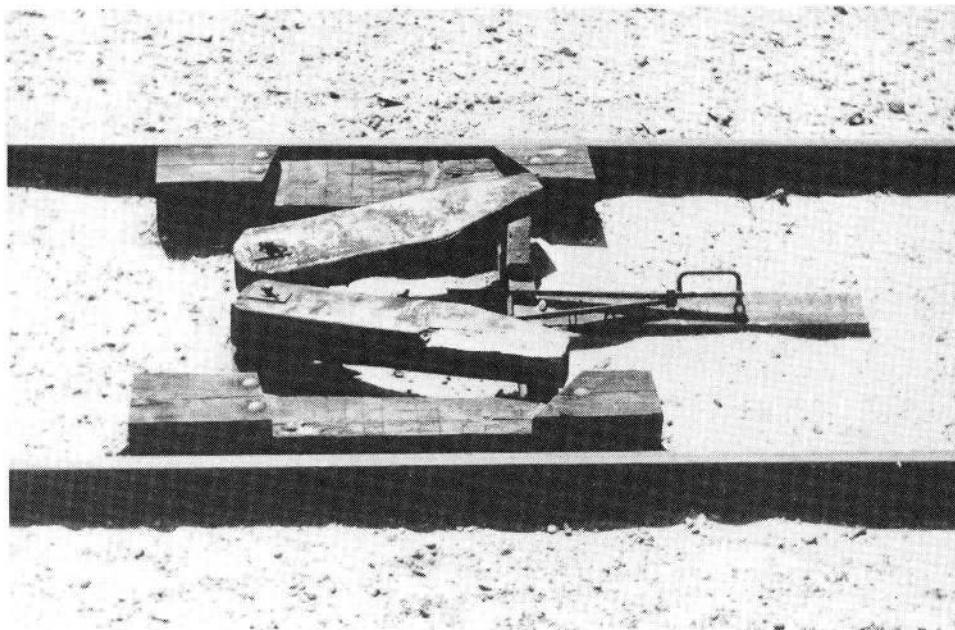


Fig. 6 herover

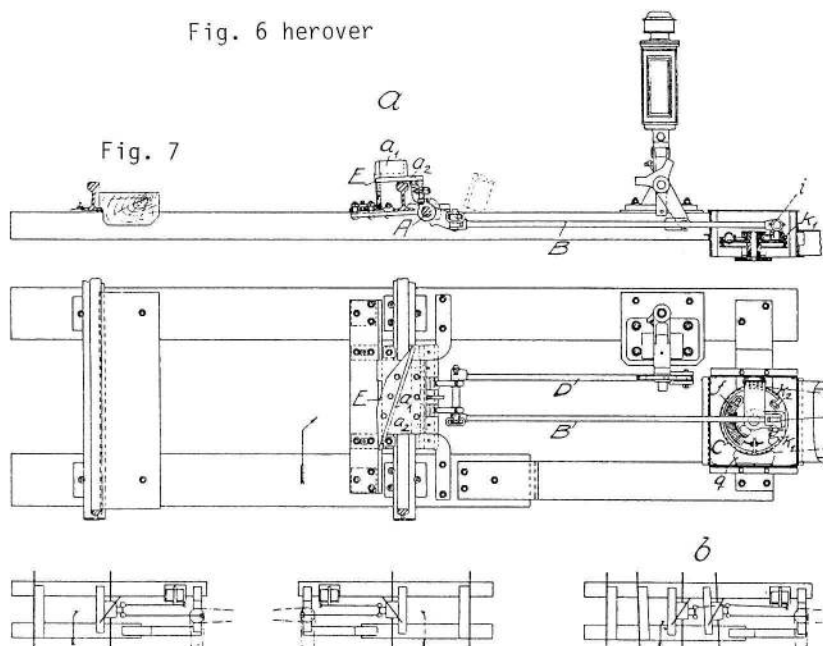


Fig. 7

Fig. 5 b, eksempel på den i fig. 5 viste spærre her udført som model, dels set ovenfra, dels i lodret snit:

a. svingbjælken,
b. anslagsstolper: den højre med bæreklovs,
c. glideplanke, som svingbjælken hviler på i åben stilling og glider henover under lukning. Låsebeslag og hængelås ikke antydet,
d. drivskive med tandkrans,
e. Bowdentræk,
f. bøsning for g.
g. maskinskrue som lodret aksel
h. hastighedsdæmpende svinghjul sat på lille tandhjul,
i. bundplade.

Fig. 5 C. Som suplement til de simple, mekaniske Bowdentrukne arrangementer vises her et gammelkendt princip, hvor der benyttes dobbeltmagnet til betjening af afløbssko (eller for den sags skyld et hvilket som helst andet drev, såsom sporskifter, signaler, porte osv.):

a. tværgående slæde med stang til afløbssko,
b. tap på slæden med indgreb i slidser på c.,
c. langsgående slæde, fastgjort til d med forbindelsesstang,
d. jernkernen i den anden ende af forbindelsesstangen,
e. dobbeltmagnet,
f. L-formet stangmessing med styrende slids til c,
g. evt. supplerende svinghjuls-drev til dæmpning af bevægelsens hastighed.

Fig. 6: Et flot stykke tømrerarbejde har HP præsteret i et depotspor i Hirtshals. Håndtaget midt i sporet betjener begge klodser samtidigt; anslagsstykkerne er solidt fastboltet til underliggende sveller, fotograferet den 22/7 1970.

Fig. 7: En helt anden type sporspærre er udført i stål, enten profiler, der i ældre tid blev nittet sammen, senere svejst og nu eventuelt udført i stålstøbegods. Den opmærksomme læser konstaterer hovedrystende at lærebogen viser lygten i den forkerte stilling! Skoen spærre nemlig sporet.

Fig. 8 a/b: I denne figur vises "privatbaneudførelsen" af samme fra Sønder Omme station den 9/10 1968. Funktionen fremgår helt elementært af billederne.

Fig. 9: På Agerbæk station fandt jeg den 6/9 1972 denne udførelse med aflåselig "sporskiftebuk" og lygte; bemærk at en eventuel løbsk vogn afkastes bort fra hovedsporet bagved.

Fig. 10: Posthussporet i Esbjerg var den 20/9 1967 forsynet med

elektrisk betjent spærre med lygte og kontakt til signalposten.

Fig. 11: Før den store omlægning af sporene på Over Jersdal station i 1960'erne fandtes der fra tysk tid denne dobbelte afløbssko, der ved stangtræk stod i forbindelse med det tilhørende fjerne sporskifte i stamsporet, således at man ikke kunne glemme at omlægge afløbsskoene, når der blev stillet spor til læssesporene.

Dette billede er taget den 8/9 1961.

Fig. 12: Sådanne emner kan laves på mange forskellige måder; her er blot vist en mulig udførelse i model.

Fig. 12 a, afløbssko:

- a. selve skoen af bukket og loddet messing (i originalen udført i støbestål),
- b. omdrejningsakslen, fastgjort til bagsiden af den viste svelle, eller gående imellem de to nærmeste sveller,
- c. hjulflangefri anslag for skoen,
- d. Bowdentræk.

Fig. 12 b. alternativ, visende drev til drejelig lygte.

Fig. 13a: Inden sporomlægningen fandtes i nordenden af Guldager station i læssesporet et kort afløbssporskifte, som beskyttede hovedsporet mod løbske godsvogne. Denne sikring er nok lidt mere skånsom over for vognene end både spærrebomme og afløbssko, men naturligvis også væsentligt dyrere.

Sporskiftet er stedbetjent, men aflåseligt fra centralapparatet; forriglingen findes i kassen bag sporskiftelanternen.

Fig. 13b: viser samme fra den anden side; det bemærkes, at skiftet ikke er forsynet med hjertestykke. Billederne er taget den 9/6 1972.

Fig. 13 C. Ikke altid benyttes langt afløb. Specielt fra England kendes korte afløb i form af éntunget afløb, gerne med en forstærkningsplade ved modstående skinnestreng.

Den gennemgående skinnestreng har indskudt en drejelig tunge, jf. opstalten i ellipsen, men den afvigende skinne bør være længere, så den i hvert fald støttes af næste svelle; iøvrigt er drejevinklen (eller fastgørelsen af trækstangen til skiftestangen) tegnet omvendt, men bortset herfra er princippet brugbart.

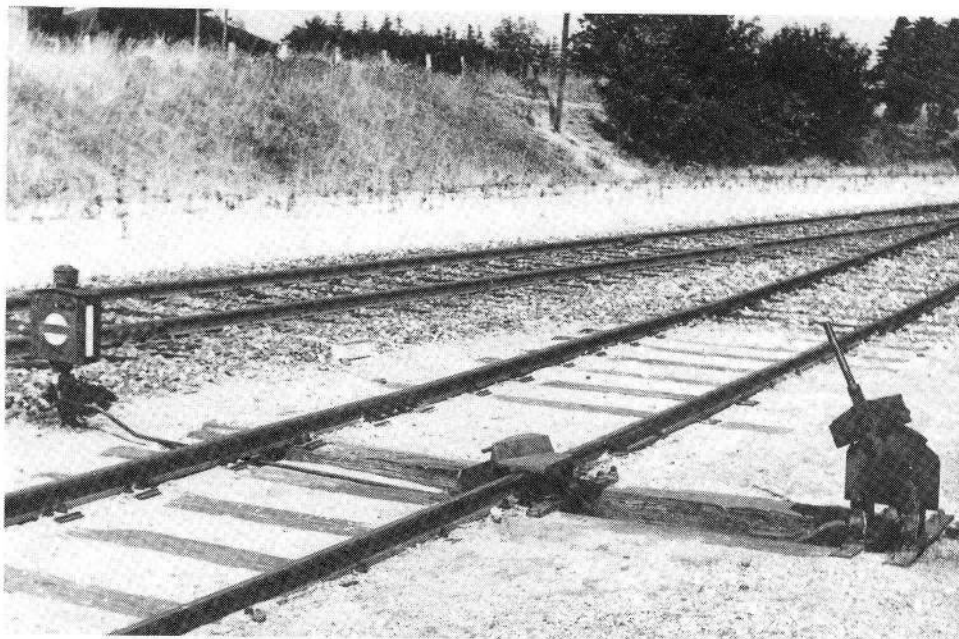


Fig. 8a øverst,
Fig. 8b i midten
Fig. 9 nederst



Fig. 10 foroven, fig. 11 forneden

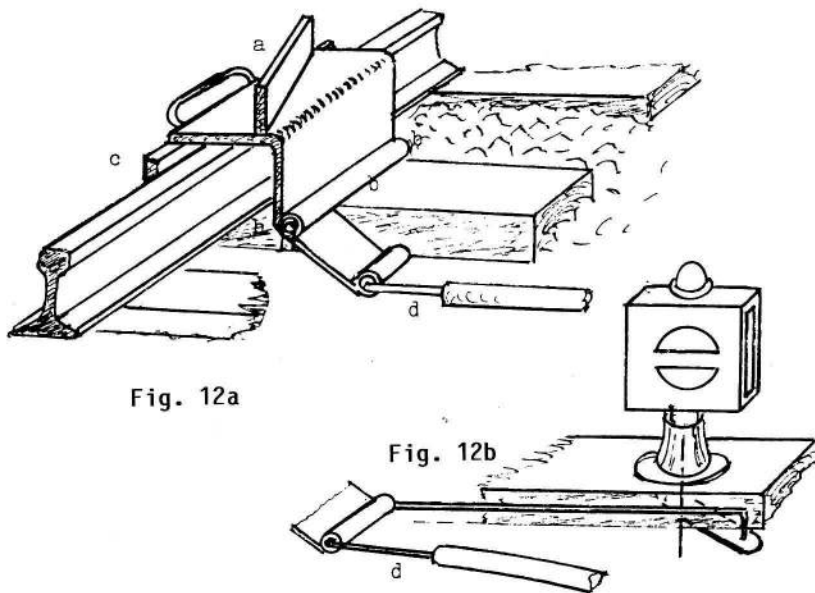


Fig. 12a

Fig. 12b

Fig. 14: I forbindelse med ombygningen af Herning station etableredes et (muligvis kun midlertidigt) afløbsspor i en togvej; af samme årsag var det forsynet med hjertestykke og langt afløb, men af færdselsmæssige årsager fik jeg alene fotograferet sporskiftelygten, da denne type efterhånden er blevet ret sjælden. Datoen var den 30/4 1974.

Fig. 15: Medens det i fig. 14 viste afløb havde et ret langt bagspor, var "engländeren" i sydenden af Hviding station forsynet med en ganske kort sporelængde i afløbet, mens den normalsporede sidebane til Klåbygård Mergelleje eksisterede. Alt det er for længst historie.

De små N-maskiner var i privat eje og måtte derfor ikke foretage omløb på DSBs togvejspor, hvoraf gennemkørselssporet lå nærmest (spor II). De fyldte vogntræk fra mergellejet afleveredes i spor 3, der lå ret for mergelbanens indløb gennem den tilsvarende englænder i stationens nordende, og det tomme træk blev medtaget fra spor 4. Derudover var der et kortere spor 5 til stationens brug for vognladningsgod; det sluttede ved en endelæseperron.

Det ses, at det nærmeste sporskifte er stedbent, men centralaf låst. Sporskiftelygten er dubleret af hensyn til rangeringen. Det fjerneste af englænderens sporskifte er alene stedbent, da det ikke indgår i togvejen. Datoen var den 25/8 1960.

Egentlige udtræksspor og sikringsstikspor, pakhusspor og endeperronspor kan med dækningsspor skifter også indgå som sikringselement overfor togvejene, men de afviger ikke så meget fra, hvad man normalt kan finde, så af hensyn til begrænsningen har jeg udeladt dem i nærværende artikel.

Derimod ville jeg gerne have vist et eksempel på sikringsspor på fri bane (og i enkelte togveje) i form af sandspor, dvs. et sporstykke af passende længde, bestemt ud fra forholdene, med tilslutning til stamsporet med et almindeligt sporskifte og som efter en kort strækning som frit spor efterfølges af en strækning overdækket med et ensartet, ikke særlig tykt sandlag, som yder en jævn modstand mod et løbsk tog og afbremses dette til stilstand - såvidt muligt uden afsporing.

Men jeg har ikke noget billede, og jeg har heller ikke i min litteratur fundet tegninger.

Foto denne side: fig. 13a og b.
Nederst (uden nummer) Sporspærre,
stedbetjent, Haderslev. 25.
oktober 1965.

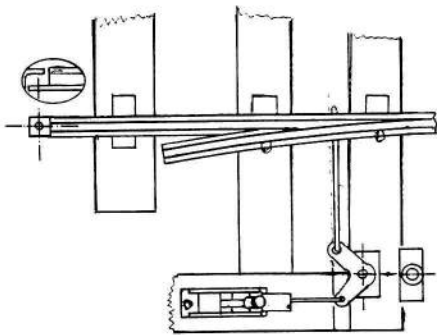
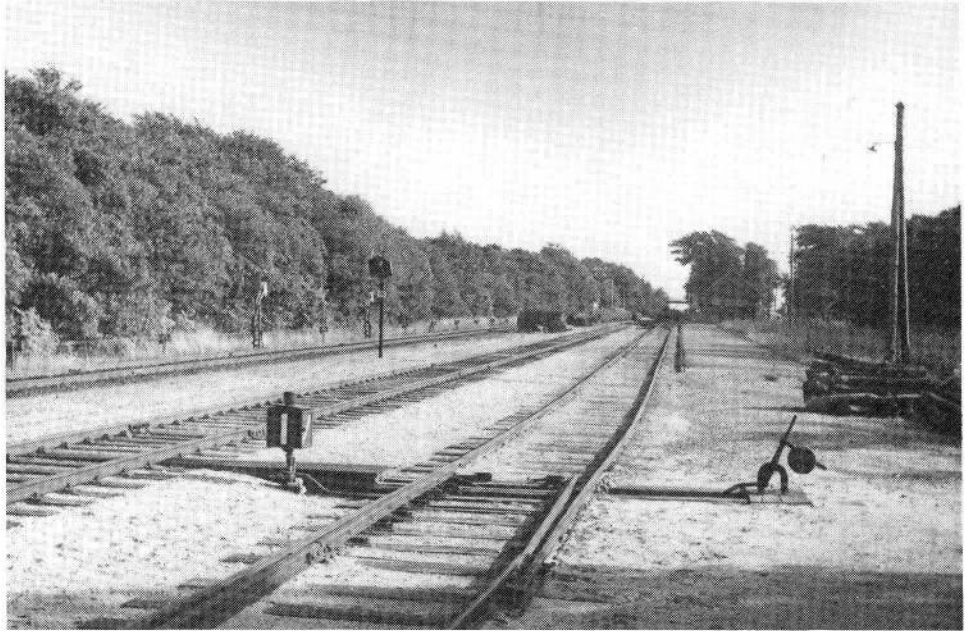
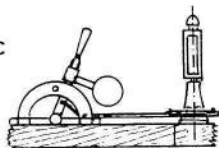


Fig. 13c



Alene Opfindelsernes Bog I/1912
siger på side 135: Hvor to
Banelinier løber sammen, anbringes
undertiden "Sandspor" med Sand
over Skinnerne, i forbindelse
med et Sporskifte, der kan ind-
stilles således, at et Tog, der
fra den ene Banelinje paa urette
Tid maatte nærme sig den anden,
kan ledes ind paa Sandsporet og
løbe fast der.

Men "Sabelen" (afd. professor
A. R. Christensen) anfører alle-
rede i Vej- og Jernbanebygning
3' hefte fra 1922, side 153:

1. Enhver Jærnbane, der befor-
drer Personer, bør med samtlige
Hovedspor føres for sig ind paa
Stationerne, hvor hvert Hoved-
spor faar sin Perronkant.
2. Alle Krydsninger (af jernba-
nespor, jgc) i Niveau med Ho-
vedpersonspor bør undgaas ved
Nyanlæg og ved Ombygning, hvis
dette paa nogen Maade er mulig,
og erstattes med Sporoverførin-
ger.

Og det var - som det forstås
- netop foran sådanne gammel-
dags niveauskæringer og spor-
sammenløb, man kunne forvente
sandspor anlagt, og det er for-
mentlig baggrunden for, at jeg
ikke har eksempler i mit bil-
ledarkiv.

Fig. 16: For dog ikke helt at
snyde mig fra opgaven vil jeg
som afslutning vise noget, der
snerper derhenad, nemlig den
vestre ende af spor I på Vejen
station, der slutter af med en
sandvold. Vitterligt har der væ-
ret mindst 1 D-maskine, hvis
fører ikke fik stoppet det ind-
kørende godstog i rette tid, men
fortsatte henover stopskiltet og
sanddyngen, så maskinen endte i
vandgrøften på den anden side.

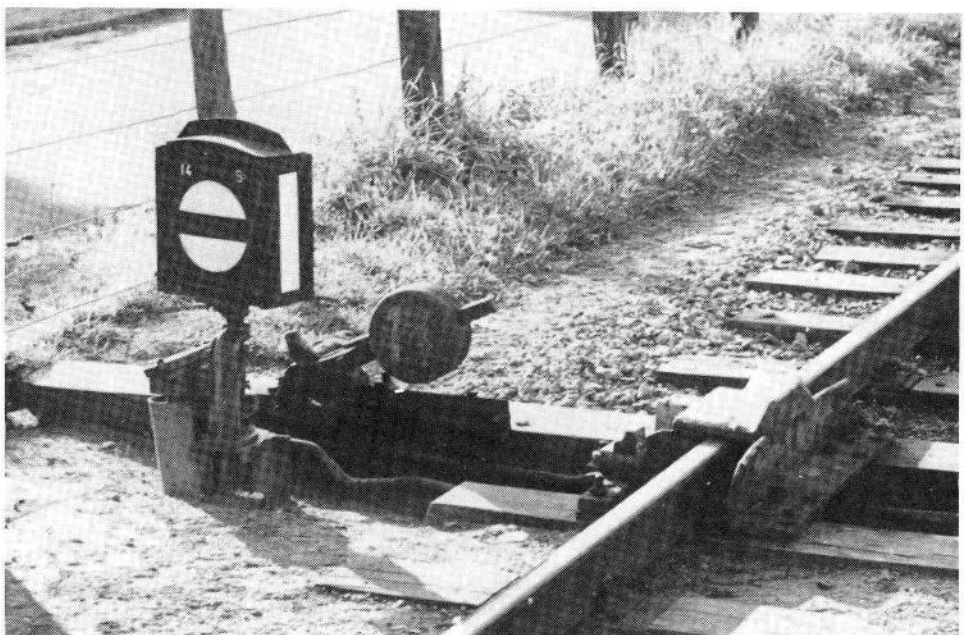
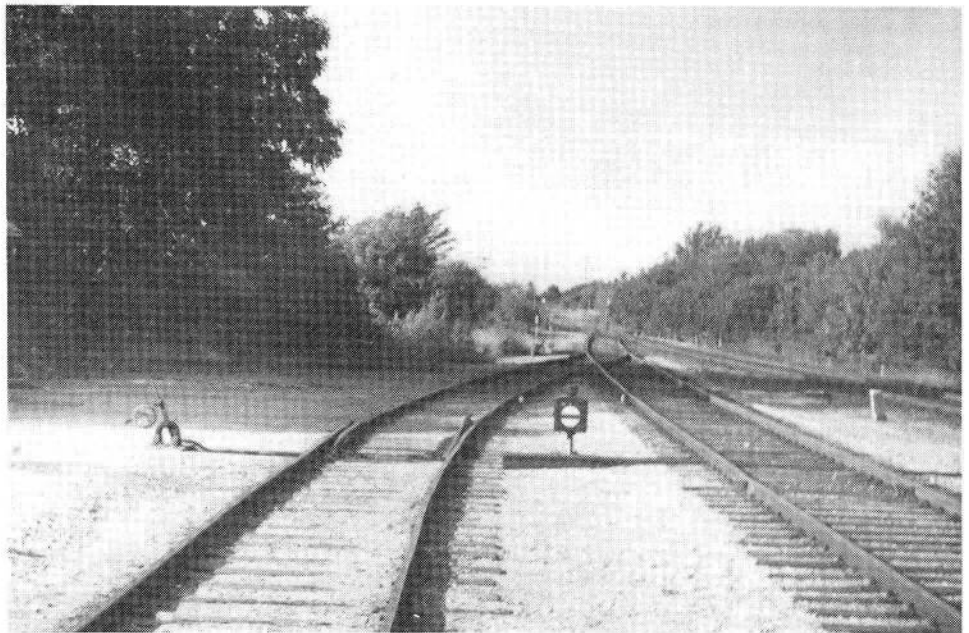
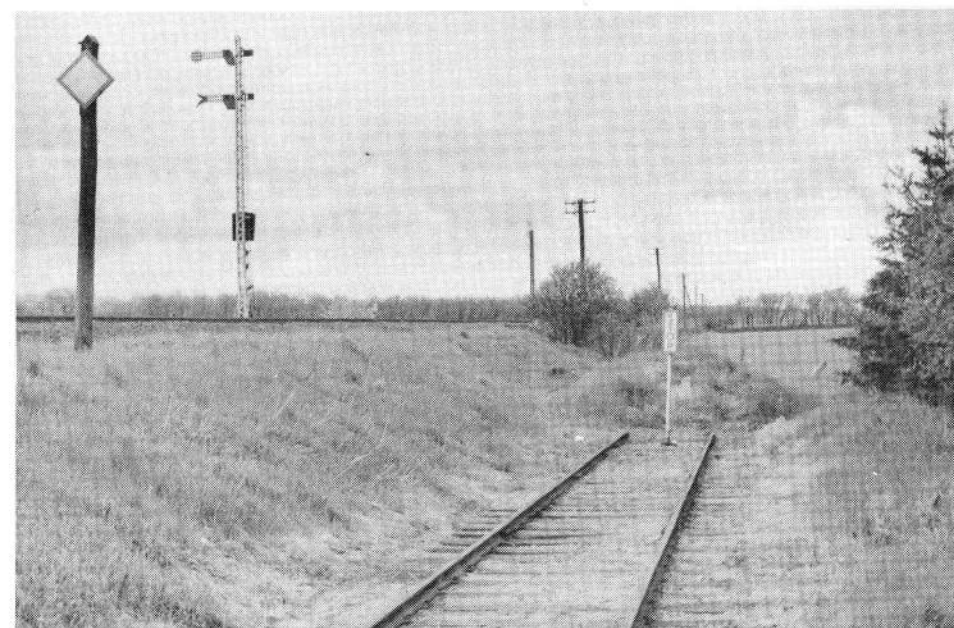
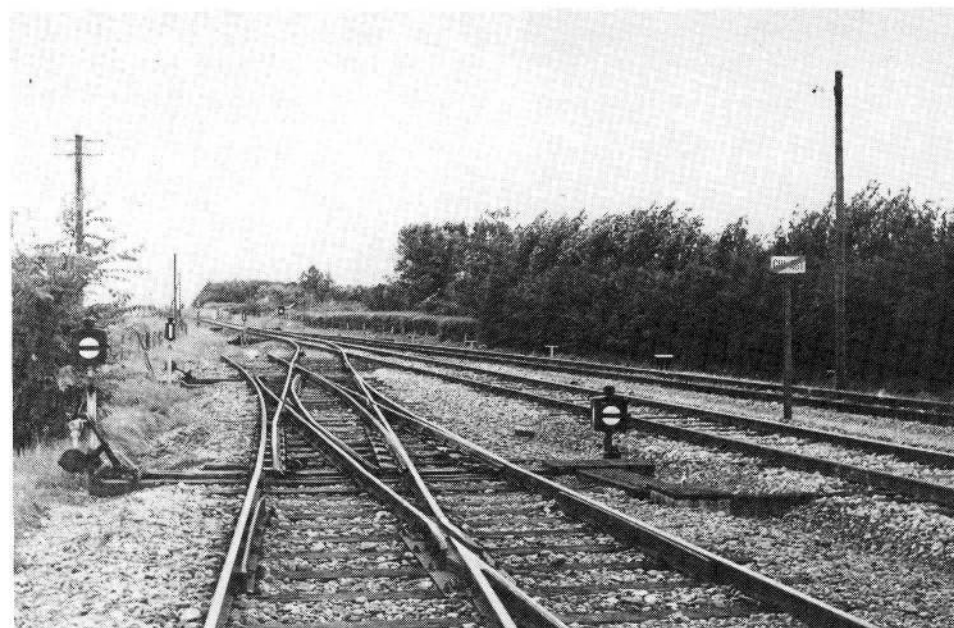
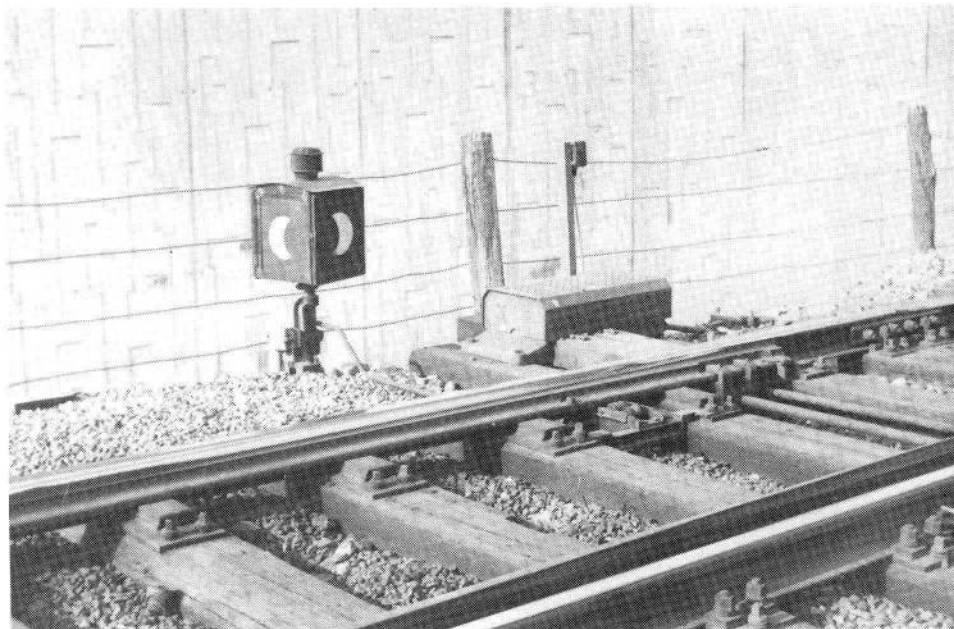


Foto fra oven: Fig. 14, 15 og 16



Men det er forlængst historie, selv om man sidste år fik en ny "Århus-historie", da Århusviddet foreslog et skilt i Skovgårdsgade "Gå ikke over gaden. Der kommer tog", da nogle vogne i et rangertræk passerede en endog meget stor jord- og sandvold og kørte ind i et hus på gadens modsatte side; men det er altså en helt anden historie.

guldbæk

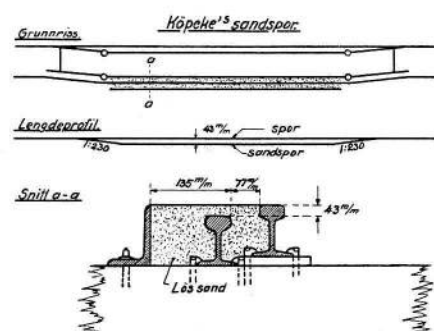
PS. til sporspærre.

Efter at ovenstående artikel var færdiggjort til redaktøren, dukkede der også her en for mig ubekendt konstruktion op i Kolbjørn Heies Veg- og Jernbanebygning, Oslo 1945, idet han på side 620 i fig. 754 viser eksempel på Köpckes sandspor, der egentlig er et forsænket sporsstykke, indlagt mellem 2 sporskifter uden hjertestykker. Tværsnittet viser den forsænkede skinnestreg omgivet af løst sand mellem hovedsporets skinne og et profiljern; der ses ikke nogen bund, men en eller anden form for begrænsning, der ikke er vandtæt, må sikkert forefindes.

Eksemplet er beregnet på hovedlinien, hvor man vil standse et tog, der er kørt forbi et stopsignal. De to dele: signal og sporskifter er tvangsforbundne. Han føjer til, at det også kan indlægges ved foden af lange faldstrækninger, samt at sandet altid skal holdes tørt, så det ikke kan fryse til en fast masse, hvad jo nok kan have visse vanskeligheder.

Jeg vil dog nok udtrykke en vis betænkelighed ved at indlægge sådanne spor (med tørt, løst sand) i et modeljernbaneanlæg; men det kan jo altid markeres - og da med faststøbt(!) sand.

jgc



JERNBANEOPLEVELSER



FERIEMÅL: HARZQUERBAHN!

Af F. Stenderups dagbogsblade

Mandag den 22. april 1991.
Afg. København kl. 23.40 med
tog 393. (Beholdninger d.kr.
1700 og DM 1490).

1. dag: Tirsdag den 23. april
1991.

Ankomst Hamburg HBF kl.
06.00 efter en sløv rejse. Vejret
koldt. Afgang kl. 06.25 med IC
"Herrenchiemsee". Noget mere
komfortabelt. Ved perron holdt
forinden et nyt ICE. Men selv om
jeg forsøgte et par gange, fik
jeg ikke adgang - desværre.

Spisevognen på mit IC var ude
af drift, så det store morgen-
bord, som jeg havde set hen
til, bestod af en kop kaffe.
Heldigvis havde jeg for tilfældet
sørgt for ekstra klemmer hjem-
me fra! Kl. 07.43 ankomst Hanno-
ver. Så det var såmænd pænt
kørt for de 166 km. Kl. 07.49
omstigning mod Bad Harzburg,
ankomst kl. 09.33. Fik udleve-
ret cyklen, som klog af skade
var afsendt 4 dage i forvejen.
På lidt over en time - ankomst
kl. ca. 11 - nåedes Wernigero-
de, en pæn by med mange dej-
lige bindingsværksbygninger.
Der er eklatant forskel, når man
passerer den tidligere sektor-
grænse. Vejen er ikke god. Bu-
let asfalt eller toppede brosten,

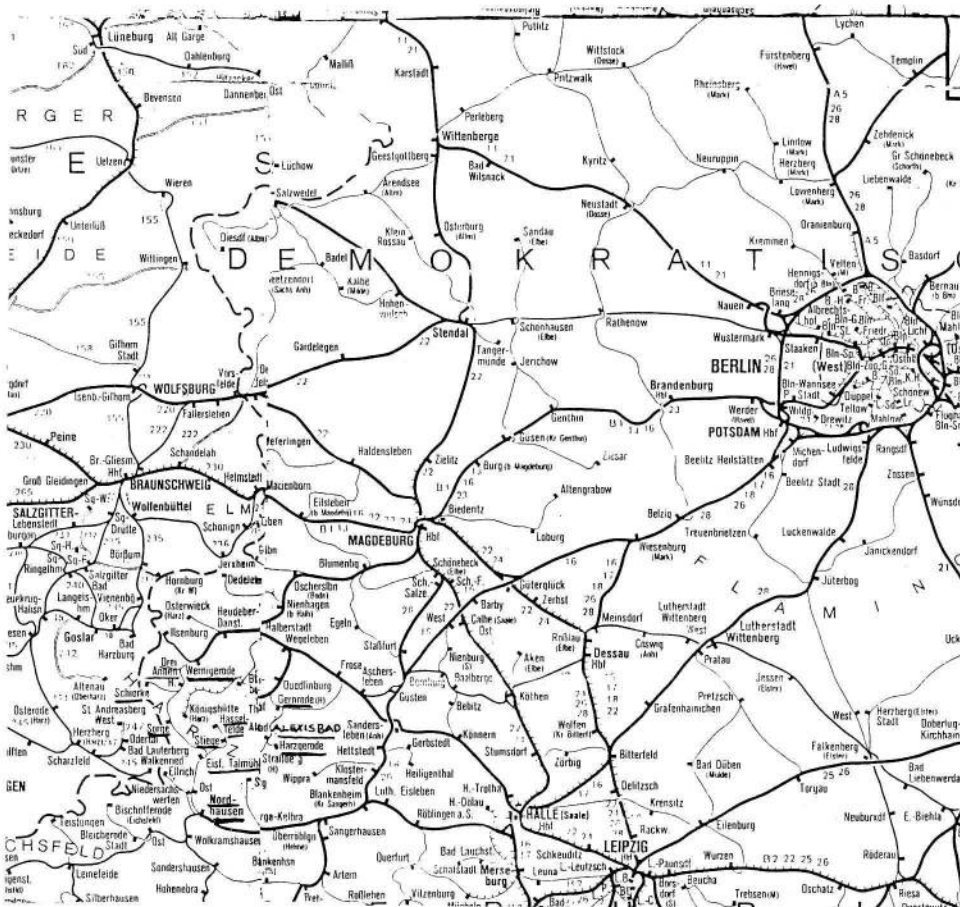
Kopi af Deutsche Bundesbahns
oversigtskort til køreplanen
1977. 1:200.000. Den stiplede
linie angiver den tidligere græn-
sedragning.

som man også kan komme ud for
i Portugal. Mange huse har det
heller ikke godt.

Kl. 11.56 med Harzquerbahn
til Benneckenstein. Siden sidst i
1930'erne ligger smalsporbane-
gården ved siden af stationen
for normalsporet (Halberstadt-
Stapelburg). Der er 4 spor,
hvoraf det ene bruges til omløb.

Tæt ved ligger remisen fra 1990
med drejeskive, kulgård etc.
Toget forlader omtalte normal-
spor i en venstrekurve og kom-
mer til Wernigerode-Westerntor,
hvor der er to perroner, remi-
se, værksted samt en del spor
med person- og godsvogne, sne-
plov, museumstog samt en sta-
tionsbygning med togledelse etc.
Over et lysreguleret vejkryds og
ned ad en lille gade med huse
og haver. Efter holdepladsen
Wernigerode-Kirchstrasse kører
toget ned igennem den lille
Kirchstrasse - ca. 100 m vil jeg
tro, krydser Hasserode Haupt-
strasse og når stationen Wernige-
rode-Hasserode med et par indu-
strispør. Som trækraft et kæm-
pe damploko 1-E-1h2t, type
9923. To lignende maskiner be-
fandt sig i depotet i Wernige-
rode. Røg og damp så det bat-
ter! Man føler sig fuldstændig
henrevet over al denne aktivitet.
Harde nok forventet at se
et par enkelte mindre damploko.
Men at møde sådanne kæmper på
60 tons. Og så er de ligefrem
smukke - uden overdivelse!

Hidtil har stigningen fra ud-
gangsstationen (234 m o.h.) og
den sidst omtalte station (256 m
o.h.) været beskeden. Men her
sker der ting og sager, da vi
løber ind i en lille dal: Holt-
emme. For at vinde højde kører
vi ind i en sløjfe. I Steinerne
Renne med stor stationsbygning,
beliggende 310 m o.h. krydser



vi et modgående tog. Også dampdrevet. Videre gennem en frodig skov med stigning 33 promille! Maskinfolkene er på et krævende job her. Tyk sort røg vælter ud fra den lave skorsten, medens togfløjtens dybe bas ekkoer i skoven.

Igen ind i en stor sløjfe og gennem en 60 m lang tunnel. I over 500 m højde når vi stationen Drei Annen Hohne. Stor stationsbygning. Mange rejsende. Allerede i Steinerne Renne steg et stort antal rejsende på. En eller anden syklub, hvis medlemmer er lige ved at overdøve de mange jernbanelyde. De fryder sig måske i lige så høj grad over rejsen, som jeg selv gør.

Stationsforstanderen i Wernigerode-Westerntor fortalte mig, at indtil for et par år tilbage var der omkring 3 millioner rejsende årligt. Nu omkring det halve. Alligevel et betragteligt antal. Men der skal også mange penge til. Driften incl. vedligeholdelse er dyr. I vinterhalvåret er sporet stærkt påvirket af frost og sne. Lønomsparingerne er høje, selv om lønnen er lille. Om der er grundlag nok for fortsat drift får stå hen. Men - glædeligt nok - er der kræfter igang både fra byer, kommuner og en række privatpersoner, som på foreningsbasis kæmper for banens sag. Bl.a. er det meget vigtigt at få Brockenbanen, som udgår

fra Drei Annen Hohne, i drift igen. Bortset fra den 5 km lange strækning til Schierke station i 700 m højde, har resten af linien til Brocken ligget hen siden 1980. Der er ca. 14 km til Brocken station i ca. 1100 m o.h. ikke langt under bjergtoppen. Ikke mindst har det været en seværdighed med den 3 km lange Brockenspiral. Stationerne ligger der, men sporet er selvfølgelig ikke i god stand.

Harzen er et så storslået naturområde - ikke mindst for den nu genforenede dels vedkommende - at det er særdeles påtrængende at bevare banen, så hele dette skønne område ikke oversvømmes af en massiv bilmasse.

Efter en krydsning og vandtagning (de store stigninger er forståeligt nok særdeles dampkrævende, selvom tankene rummer 8 t vand) fortsætter toget fra dette banens næsthøjeste punkt til Elend, en station, hvor der er en del turisttrafik. Navnet Elend stammer fra en munkeorden. Efter ca. 6 km ligger i ca. samme højde (490 m) stationen Sorge. Igen stiger banen til 550 m o.h. De fryser bestemt ikke - maskinfolkene. Efter få km's kørsel kommer stationen Benneckenstein, der ligger lidt lavere (530 m). Vi har nu tilbagelagt ca. 30 km. Fortsætter man, følger holdepladsen Tiefenbachmühle i 410 m

højde. Østfra kommer Selketalbahn, der udgår fra Gernrode. På nogle hundrede meter løber de to baner side om side til knudepunktet Eisfelder Talmühle (350 m). Her er næsten ingen beboelse i miles omkreds. Til gengæld er her livlig trafik. Det vender vi tilbage til.

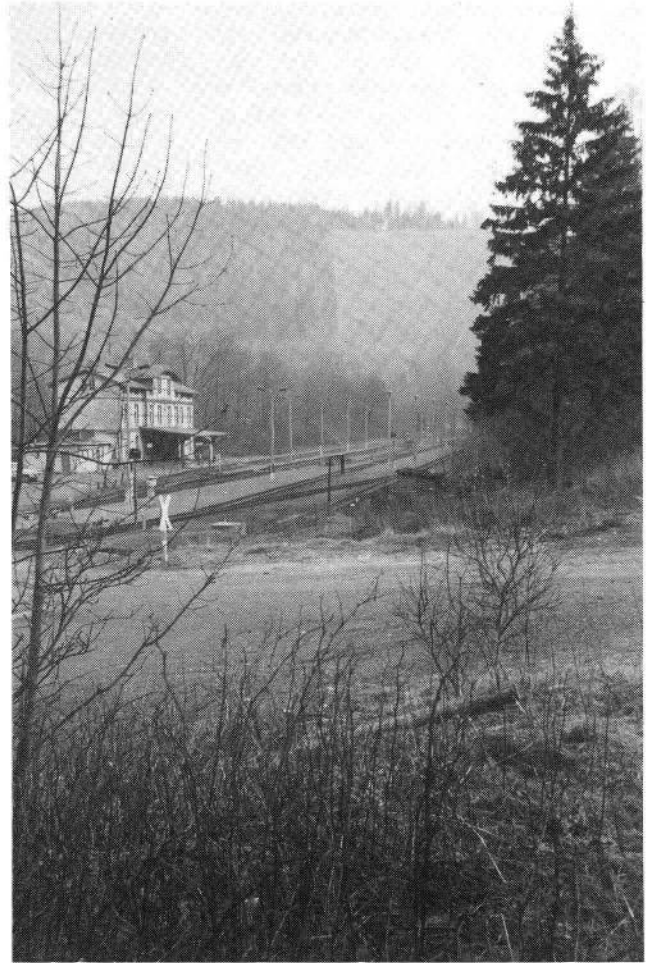
Igen en holdeplads, Netzkater, med en lille træbygning. En km længere fremme en lille station, Ilfeld i 250 m højde. Banen falder stadig til Niedersachswerfen (200 m o.h.). Stationen er vist ikke betjent. Efter et par mindre trinbrætter Nordhausen-Krimrode og Nordhausen-Altentor er vi fremme ved banens sidste station, Nordhausen. Her findes et udbredt net for smal- og normalspor. Tæt herved ender sporvognslinien, linie 1,5 km lang.

Imidlertid har jeg forladt Benneckenstein efter en lille frokost med flere jernbanefolk på stationens lille "Gaststätte". På flere stationer er det almindeligt, at banens folk benytter disse. Så sparer man også diverse kantiner.

Jeg får også udstukket en kurs af de gæve jernbanefolk. Henvend aftenstid når jeg Alexisbad (større station - Selketalbahn) efter en kold (sne) og udmarvende tur over bjerg og dal - i øvrigt dejlig natur. Efter at have kørt i tog i adskil-



Krydsning på SCHIERKE station. ↑



EISFELDER TALMÜHLE station. ↓

lige timer og cyklet adskillige km i hårdt terræn, trænger jeg til mad og vin, samt en god seng. Har faktisk ikke sovet i 36 timer eller mere. Hotel Habischstein lige overfor stationen opfylder alle krav på bedste vis.

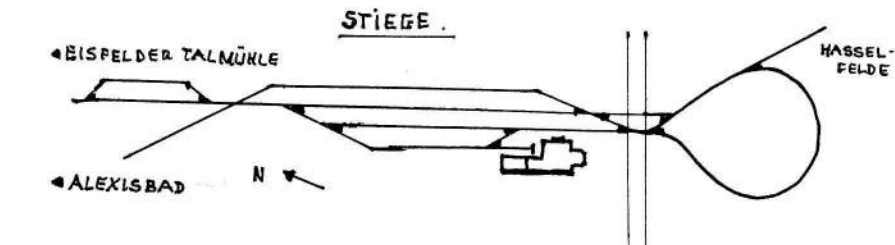
Skal lige nævne, at der går en stikbane fra Alexisbad til Harzgerode. Strækningen er ca. 5 km lang og ca. 100 m højere beliggende. Også her findes et udbredt sporanlæg. Det måtte jeg jo lige have med i programmet. (Dagens cykelstrækning: 70 km).

Besluttede at sove lige så længe jeg kunne trække vejret. Det plejer at være omkring 12 timer. Selv om det kunne være spændende, gi'r jeg pokker i, at der afgår et tog i morgen kl. 07.15 mod Stiege, som er ret usædvanlig. - Men i den friske rene bjergluft regenererer man nu hurtigere end vanligt, så da klokken er lidt over seks, springer jeg ud af fjerene.

2. dag: Onsdag den 24. april 1991.

Morgentoilette og -gymnastik ordnes i en ruf. Efter et solidt ("continentalt") morgenmåltid, skrår jeg over vejen (F 242) kl. 07.13 til den pæne station, som ligger mere eller mindre indhyllet i damp. Jeg haster ind på stationskontoret, hvor der er en større forsamlings af jernbanefolk. Efter megen gransken i en stor, håndskreven protokol, får jeg udleveret rejsehjemmel til mig selv og min cykel. Alle tager det roligt, selv om der kun er et par sekunder til afgang. Først da opdager jeg, at vi ikke skal køre med damp, men med diesel. Et stort dieselloko (Baureihe 110) ombygget fra normal- til smalspor med 2 stk. 3-akslede bogier i stedet for de oprindelige 2-akslede. Selv om man kører på svært spor, så har det alligevel været nødvendigt at sænke akseltrykket. Indtil videre besidder banen 4 sådanne ombyggede loko. Havde man omregnet vort tog til en skalamodel, så ville man nok have ment, at sådan noget kan ikke lade sig gøre!

Foruden de traditionelle, 4-akslede personvogne og en lille 2-akslet pakvogn, har banetjeneren koblet en gul trolje til bagest i toget. Togets størrelse udtrykker, at her er ikke megen persontrafik, sammenlignet med den, der finder sted på Harzquerbahn. Derimod er der glædeligt nok en del godstrafik bl.a. træ og industriprodukter fra nærliggende fabrikker. (Se også vedstående persontogskøreplan). For en del af strækningen foregår transporten med normal-sportransportører (Rollwagen,



ikke at forveksle med Rollböcke).

Nogle kilometer fremme dukker Silberhütte op. Jeg ved ikke, om stationen er bemannet, men her skulle den største transportmængde komme fra. Her findes også nogle tilslutningsspor. Selketal bliver nu bredere, og fører os til Strassberg med en køn stationsbygning (360 m o.h.). Indtil begyndelsen af 1980 endte banen her. Vi stiger stadig og passerer Gütersberge, Friederichshöhe (anvendes til krydsning) med et lille læskur, derpå trinbrættet Albrechtshaus. Vi er nu nået op på et højdeplateau, samtidig er Selketal blevet stadig bredere. Faktisk føler man sig her på hjemlig grund. I virkeligheden er vi i 485 m højde.

Landskabet virker fladt. Her er ikke megen skov som Harzen ellers er forsynet med i rigt mål. Vi kører ind på forgreningsstationen Stiege med efter forholdene mange spor. Til venstre for os løbet sporet til Eisfelder Talmühle. Vi følger sporet nærmest stationsbygningen, idet jeg ikke medregner læsse-sporet, der ligger endnu tættere på stationsbygningen. På sporet længst væk holder en anden stor diesel med en 5-6 normalsportransportører med åbne læssede godsvogne. Det endnu ledige spor bliver få minutter senere optaget af et persontog fra Eisfelder Talmühle (Nordhausen). Derpå gives afgang til "mit" lille tog,

Skematisk tegning over STIEGE station. For den venstre sides vedkommende (forgreningen) er den ikke korrekt. Den kunne være et eksempel på, hvad man kan præstere i model med en halv snes sportskifter. Det kunne der godt komme et lille diorama ud af.

der sindigt ruller ind i den berømte sløjfe (fra begyndelsen af 1980). Vi kører venstre om i vendesløjfen, der kun har en radius på 60 m. På denne måde spares tid med omstændelig rangering.

Vi kører i sydlig retning over vandskellet i 520 m højde. Efter trinbrættet Birkenmoor går det nedad i stærkt fald - 37 promille - mod den gamle station Eisfelder Talmühle, som repræsenterer forbindelsen til Harzquerbahn. Her skal jeg skifte tog. I ventetiden ser jeg mig omkring, og får en god snak med stationslederen, en nydelig ung dame, som har været ansat ved banen i 20 år. Her som alle andre steder, møder man udstrakt venlighed. Alle de mange spørgsmål vedrørende banen besvares med engleagtig tålmodighed.

Klokken var ca. 08.37, da mit tog ankom. Efter omløb, returnerer det mod Stiege. Lidt efter ankommer et damptog fra Wernigerode mod Nordhausen. Kl. 09.35 ankommer mit tog fra Nordhausen. Det får nøjagtig 7 minutter til vandtagning. Så går det nordpå - og opad. Drei An-





nen Hohne kl. 10.49. Maskinomløb, hvorefter vi er klar til at køre mod Schierke, kl. 11.05-11.21. Inden vi kører, kommer kl. 10.55 et stort damptrukket persontog fra Wernigerode. Det kører kl. 11.02. Så det er et underholdende ophold. Det er glædeligt at se så mange rejssende. En del kommer fra det "gamle" forbundsland. Denne turiststrøm vil givet øges i de kommende år. Måske er det et spørgsmål, om der så er materiel nok.

Vi kører sydover i en højregående kurve. Stærk stigning gennem tæt skov (33 promille). I Schierke slutter Brockenbanen indtil videre. På grund af de mange vandrere, som i årevis har været forment adgang til Brocken (spærrezone!), er der nu 5 á 6 togpar dagligt. Når banen i nær fremtid er retableret, kommer der endnu mere trafik, al den stund man så kan køre næsten lige til toppen (1120 m).

Når Harzquerbahn ikke er blevet offer for en nedlæggelse, så skyldes det faktisk, at banen i 1974 blev "erklæret" for bevaringsværdig af det tidligere østtyske trafikministerium. Så har vi da det at være taknemmelige for!

Efter et let måltid cykler jeg ned ad en skovvej. Her og der med vidunderlige udsigter, som får mig til at stoppe flere gange. Forbi stationen Elend, som tidligere lå i spærrezone, hvor jeg endnu en gang må kikke på tog. Derpå til Braunlage og op til Sct. Andreasberg. Stor stigning op til den lille, gamle bjergby med 3.000 indbyggere. (Dagens cykeltur: 40 km).

3. dag: Torsdag den 25. april 1991. Sol med skyer.

Over Herzberg, Giebolshausen, Duderstadt (fin by med mange skønne bindingsværkshuse), Heiligenstadt præget af megen industri og Witzzenhausen. Slår mig

EISFELDER TALMÜHLE. Til venstre persontog fra Wernigerode, aftenende tog fra Nordhausen. Til højre "Kit" tog fra Selketal.

ned i en lille by, Unterrieden, 2,5 km udenfor Witzzenhausen. Hotel z. Löwen, Garni. Værelse med WC/douche for 40 DM. Mad og øl på kroen 150 m væk. (Dagens cykeltur: 100 km).

4. dag: Fredag den 26. april 1991. Sol, østlig vind.

Witzzenhausen Nordbahnhof ligger et godt stykke ovenfor byen. Et par transversaler i hver ende af stationen. Ellers er der kun dobbeltsporet tilbage. Det er nok kun et spørgsmål om tid, inden denne station ophører at være betjent. Til Frankfurt/M kl. 10.08-13.10. Skift til iltog til Mainz. Videre med cykel til Hattenheim - en lille landsby midt i vinmarkerne. Et par hundrede meter herfra flyder Rhinen bred og mægtig. Hotel "Zum Krug" er et prima hotel og et super madsted. Og så ligger det lige i et af de bedste vindistrikter. Fint værelse. (Dagens cykeltur: 40 km).

5. dag: Lørdag den 27. april 1991. Sol.

Fra Hattenheim kl. ca. 9. Over Rudesheim langs Rhinen. Med færge til Boppard. Op over vinbjergene ved Buchholz til Brodenbach ved Mosel. Hotel Anker, hollandsk vært. (Dagens cykeltur: 110 km).

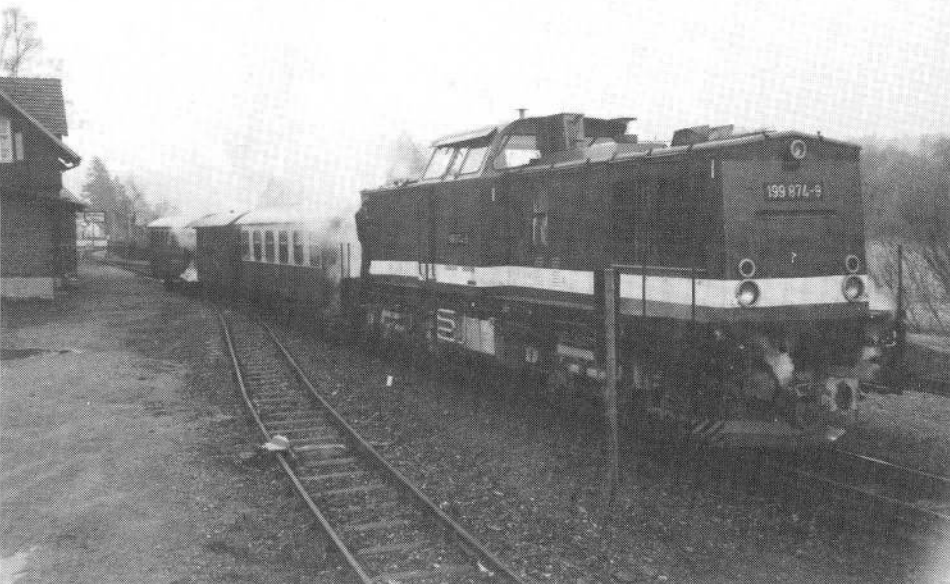
6. dag: Søndag den 28. april 1991. Sol (og korte bukser).

Fra Brodenbach kl. ca. 9. Besøg på Burg Cochem. En ret så imponerende borg, hvorfra der er en fin udsigt. I Bernkastel ved 18-tiden. Hotel Moselblümchen, hvor jeg er kommet i mange år. Rare mennesker. Ligger i et af små smalle stræder, lige ved det mest lille maleriske torv, omgivet af gammelt, fint bindingsværk. (Dagens cykeltur: 120 km).

7. dag: Mandag den 29. april 1991. Sol.

Bus til Trier. Chaufføren truede med, at jeg måtte stå af, hvis der kom for mange passagerer. Det regnede jeg ikke med. Jeg har for ofte hørt den melodi. Altsammen på grund af den kære cykel. Tilbageturen foregik oppe i vinmarkerne. Det er en helt ny verden, der åbner sig, når man færdes højt oppe over Mosel. Man møder så at sige ingen mennesker. Musvåger gik i luften kun få meter fra mig. (Dagens cykeltur: 60 km).

ALEXISBAD station, Selketal Bahn, en årlige april morgen 1991.



STIEGE station.

8. dag: Tirsdag den 30. april 1991. Regn.

Nå akidt. Det var sidste dag, så jeg ku' tørre i toget. Kl. 08.30 til Trier. En pæn fejlkøring før Trier. En omstændelig indskrivning af cyklen, som kom gratis til København grundet diverse fejl. I Piesport knækkede en bolt til cykellåsen. Den bar ellers bagagebæreren. Så jeg ind på en fabrik for landbrugsmaskiner. Her monterede en flink værkfører nye bolte. Uden beregning! Kl. 14.23 forlod jeg Trier og ankom Koblenz kl. 15.41. Togskifte til IC "Patrizier" kl. 15.51. Skift i Mainz kl. 16.41. Frankfurt/M skift til IC "Hohenstaufen" kl. 17.23. Fulda kl. 18.26. Spisevogn 12,50 DM. Har en svaghed for spisevogne. Her kan man i lækre omgivelser betragte nogle af de cykelruter, man har tilbagelagt.

I Fulda er banegården under omfattende ombygning. Efter dens afslutning har man en meget moderne station, som på værdig vis står til ICE-conceptet, der starter med køreplansskiftet den 2. juni 1991. Havde bestilt et værelse på hotel "Zum Kurfürsten" med tilstødende WC/douche. Spisekortet er lidt for dyrt for mig, så jeg går over på det genåbnede "Hauptwache" lige over for. (Dagens cykeltur: 60 km).

9. dag: Onsdag den 1. maj 1991. Regn.

Fra Fulda med IC "Brahms" kl. 07.29. Der er ca. 12 min. til banegården. Men de er altid vældig søde på hotellet, så jeg får et kæmpemorgenbord allerede kl. 06.45. Hamborg kl. 11.01-11.37. I København kl. 17.30. Det sidste trip fra Hamborg og nordpå er desværre fortsat noget langsommeligt. Beholdning ved turens afslutning: D.kr. 1.000 og DM 500.

Nogle vil måske savne oplysning om Harzbanernes historie, samt måske og ikke mindst lidt om materiellet. Nuvel.

Smalspørnettet i Harzen bestod oprindeligt af 3 baner. Den ældste af disse er Selketalbahn, Gernroder-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft, forkortet GHE. Det første afsnit udgående fra Gernrode påbegyndte driften i 1888. Ca. 4 år senere var reststrækningen Stiege-Hasselfeld færdig. Hele strækningen udgjorde ca. 50 km. I 1905 fik man så gennem

En outsider set på Stiege station



stykket Stiege - Eisfelder Talmühle forbindelse med Harzquerbahn, som i mellemtiden havde optaget driften. I 1946 blev det meste af banen, bortset fra strækningen Hasselfeld-Stiege-Eisfelder Talmühle afgivet til russerne som krigsskadeerstatning. 15 km blev der så tilbage. I 1983 genåbnede den nedlagte banestrækning i sin helhed. Men allerede i slutningen af 1940'erne og begyndelsen af 1950'erne var delstrækningen Gernrode-Harzgerode i gang igen. I den periode blev banen nationaliseret og overgik til Deutsche Reichsbahn.

I 1899 påbegyndte Südharz-Eisenbahn (SHE) driften. Banen udgik fra Walkenried (på strækningen Nordheim-Nordhausen) og havde forbindelse med Sorge station på Harzquerbahn. Endvidere var der en stikbane til Braunlage. Grundet grænsedragningen Øst-Vest efter 1945, blev det umuligt at fortsætte driften

i fuldt omfang. Banen blev nedlagt i 1963 og den 36 km lange bane forsvandt for stedse.

I 1897 påbegyndtes anlægget af den 60 km lange Harzquerbahn eller NWE, som står for Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn. I løbet af 3 år (!) stod banen færdig. Overgik ligesom Selketalbahn i 1949 til Deutsche Reichsbahn. Da Berlinmuren og spærrezonen i 1961 blev en realitet, gik persontrafikken til Brocken i stå. Men Harzquerbahn fortsatte med nogle indskrænkninger, som bl.a. bestod i udstigningsforbud på visse stationer. I dag fremstår Harzquerbahn som en veldrevet moderne bane med togradio, specielle sporskifter (rückfallweichen) samt hvor det er nødvendigt for sikkerheden med arm- eller lys-signaler. Det hele åbenbart så enkelt og rationelt.

Hvad angår det rullende materiel på trækraftsiden, så er der over en halv snes af de



"tunge drenge" i daglig drift. Det drejer sig om bl.a. "litra" 99.22 og 99.23 af typen 1E1h2t med en vægt på helt op til 65 t. Vand 8 t, kul 3-4 t, længde op til 12.500 mm, drivhjul \emptyset 1.000 mm, kedeltryk 14 atm., slaglængde og cylinderdiameter hver for sig 500 mm. 700 hk og max. hastighed 40 km/h.

Yderligere er der et dusin loko af samme eller anden type, der er til hovedeftersyn, i reserve eller på anden måde ude af drift. Nogle af de store loko stammer fra 1950'erne, og ser da også meget "moderne" ud. Virkelig flot design.

Til at begynde med havde man problemer i de skarpe kurver. Derfor fjernede man sporkransene på drivhjulsættet og øgede bredden af hjulbandagen. I 1970'erne ombyggedes maskinerne til oliefyling. Snart gik man tilbage til kul igen. Årsagen var valutaproblemer og olieprisen. Af hensyn til miljøet og den ret så krævende kulfyring ender det nok en dag med, at man endnu en gang går over til oliefyling.

De tidligere nævnte dieselloko af typen 110, der nu litreres 199.8, omfatter så vidt jeg er informeret indtil videre 4 stk. Men der er vistnok planer om at anskaffe flere, idet de er noget billigere i drift. Kan så anvendes i trafiksvage perioder. En anden sag er, at bestanden af damplokomotiver er udsatte for et stort, dagligt slid. Så på et eller andet tidspunkt skal der omfattende reparationer til. I så fald har man dieselerne at falde tilbage på. Af turistmæssige årsager kan man naturligvis ikke undvære de køre damploko. En lokomotivfører fortalte mig til min forbavselse, at trods de små kurver, kan man nøjes med hjulafdrejning hver 10. måned.

Der findes flere typer damploko, bl.a. Mallets. Til rangering og for banetjenesten er der nogle mindre dieselloko. En lille toakslet motorvogn i rød/creme farve kan lejes til mindre grupper. Så hvis jeg en dag skulle få råd, kunne jeg godt tænke mig at invitere Mutter og ungerne på en lille tur rundt i det skønne Harzen!

Endelig er der museumstoget til større grupper. Det er vacuumbremset i modsætning til det øvrige materiel. Det henstår i al sin glans på Westerntor, og består af 5 stk. 4-akslede vogne incl. pakvogn. Så vidt jeg er orienteret, fører alle tog pakvogn - 2- eller 4-akslet. Så der er aldrig nogen diskussion om man kan få cyklen eller sviger-mor med!

Det øvrige rullende materiel omfatter omkring en halv snes 2-akslede pakvogne (sådan én sad jeg i på turen til Schierke), knap 60 stk. 4-akslede personvogne, hvoraf nogle stykker mangler et par stolerækker, så der er god plads til barnevogne, cykler, ski, kælke og anden bagage. På DB eller DSB er eller har det været så som så på dette punkt. I Tyskland, hvor jeg rejser meget, har det undertiden kun været personalets venlighed, der har forhindrede, at jeg stod efterladt med cyklen på en eller anden perron. Til min glæde har man nu hos både DB og DSB indrettet cykelrum.

Af godsvogne kun den halve snes. Det lille antal skyldes, at hele godstrafikken foregår på transportører. Dog så vidt jeg ved med visse begrænsninger på grund af indskrænkninger i fritrumsprofilet. På Selketalbahn er det muligt at køre med transportører på stykket Hasselfelde-Silberhütte og videre til Eisfelder

Talmühle (Nordhausen).

På Harzquerbahn finder en sådan trafik også sted ved Wernigerode og som tidligere nævnt Nordhausen. Men i hvilken udstrækning ved jeg ikke.

Om disse dejlige og bevaringsværdige baners fremtid har der i dette forår verseret allehånde forlydender, ikke mindst i fagpressen. Allerede i foråret offentliggjordes planer om privatisering, hvad der afstedkom stærke protester. Og det er særdeles indlysende, når man betænker hvad banerne betyder for hele området - ikke mindst turistmæssigt.

Forbundslandet Sachsen-Anhalt samt flertallet af amter og kommuner har allerede tilkendegivet at dampdriften på hele nettet skal opretholdes. At Deutsche Reichbahn (DR) ikke er i stand til - rent økonomisk - at fortsætte driften er en kendsgerning. Om det hele så ender med dannelsen af et aktieselskab eller lignende kan jeg selvsagt ikke svare på. I så fald må forbundslandet, amterne og kommunerne m.fl. på en eller anden måde "afregne" med Deutsche Reichbahn, der siden nationaliseringen i 1949 har tilført banerne en række værdier - det være sig materiel eller andet. Måske ender det med at DR går ind i puljen. Det ville jo lette situationen for de andre "aktionærer". Jeg er helt overbevist om, at en eller anden form for driftsselskab vil opstå. Jeg er heller ikke i tvivl om, at banerne vil komme ind i en opgangsperiode. Den fremgang, som allerede er indledt med genforeningen vil fortsætte. Der vil komme endnu flere rejsende. Rigtig mange!

Det vil koste penge i form af investeringer i nyt materiel m.m. Ikke fordi det gamle ikke er godt nok, men simpelthen, fordi det ikke slår til. Når man i dag ser på, hvormange togpar, der løber i den daglige plan, er det indlysende, at den nuværende vognpark ikke er tilstrækkelig. Jeg læste et eller andet sted i foråret, at nu skulle banerne gå over til udelukkende dieseldrift. Det var selvfølgelig en "Avisand". At man får brug for dieselloko eller lette dieseltog er en anden sag. Man kan nok ikke køre med de store damptog i alle afgange. Og billetprisen er minsandten ikke for høj. Så den får givet en ekstra "tand". Samtidig med at man tilgodeser de "indfødte". De kan jo selvklart ikke som os andre nøjes med et par ture om året, men benytter banen til og fra arbejde.

BENNICKENSTEIN station.



Måske kommer man også til at opleve en eller anden form for spisevogne. Der er mange muligheder for en opstramning af Harzbane-conceptet. Måltrettet reklame fx. Hvad angår Brocken-banen forlyder det, at arbejdet med retablering af strækningen Schierke-Brocken skal begynde i indeværende år (1991). Deutsche Reichsbahn anslår, at det vil koste omkring 40 millioner D.kr. Selv om det drejer sig om et vanskeligt terræn, lyder det umiddelbart voldsomt for 13-14 km!

Sammen med mange andre venter jeg spændt på, hvordan det hele vil udvikle sig i de kommende år. Eet er jeg sikker på. Vi skal ikke opleve det, som ni-årige Egon på Sjælland oplevede, da Gudhjem-banen på Bornholm indstillede driften i 1952. Han skrev ifølge "Jul på Bornholm" 1971:

"Kære Banedirektør passer det værkli, at Gudhjembanen nu ska til at nedlæggs?? Jeg vil meget gerne hvide vornår at den skal, fordi at jeg så vil komme derovr til jer fordi at jeg aldri har set et Tog blive nedlakt".

En anden nok så bekendt personlighed, den tyske digter Heinrich Heine skrev et meget kortfattet digt efter en tur på Brocken:

Harte Steine
müde Beine
Aussicht keine
Heinrich Heine.

Lad og håbe, at de mange turer, der i de kommende år vil besøge Brocken, vil få større udbytte med hjem. Er man ældre og ikke så letfodet mere, så er der altid banen at falde tilbage på. Og mon ikke rigtig mange vil benytte sig af den mulighed? For det er da fantastisk fascinerende at man på en og samme tid kan opleve en fantastisk industriekultur og en pragtfuld NATUR.

Et PS: Den forventede retablering af den resterende del af Brockenbahn omfattende strækningen Schierke-Brocken (14 km) fandt sin afslutning den 15. september 1991, hvor det festligt smykkede tog ("Museumstoget") fremført af to grønne loko (99 5903 og 6001) gennemkørte strækningen i hele sin oprindelige udstrækning (Drei Annen Hohe-Brocken).

Efter 30 års forløb med forbud, afspærringer og lytteposter på selve toppen varetaget af russiske og østtyske eksperter

(det påstås, at lytteposterne var i stand til at opsnappe samtaler på "den anden side").

Omkring 60.000 personer overværede denne fest, hvor der i overensstemmelse med "germansk" tradition blev skænket bravt i papbægrene. Hele denne "Happening" må nok ses som en demonstration mod det tidligere regime.

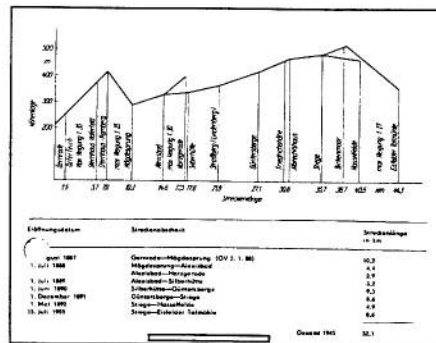
Bortset fra nogle særtog vil planmæssig drift først træde i kraft i juni 1992.

Mere PS. Evt. bidrag kan sendes til:

Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- & Brockenbahn,
Dirk Uwe Günther,
Weinbergstrasse 18
O-3700 Wernigerode.
Spenden Konto No. 311-51 400-055
Deutsche Bank, Wernigerode.

Hvis man kunne tænke sig at få et indtryk af, hvordan det er at være fyrbøder på Harzquerbahn, kan jeg henvise til en glimrende beretning i Eisenbahn Magazin nr. 3, marts 1991. Den er skrevet af Ralf Bendig, ansat ved Deutsche Bundesbahn. Hans beretning er så intens og levende, at det er lige før man selv føler sig hensat til fodpladen.

SELKETALBAHN



LITTERATUR

HELSINGØR-HELSINGBORG OVERFARTEN GENNEM TIDERNE

af Mogens Nørgaard Olesen.
278 sider i A-4 format, indb.
193 fotos.
Lamberths forlag
Pris indtil 30/4 1992 kr. 495,-
derefter kr. 595,-
Fås i boghandelen.

Anledningen til bogens udgivelse er 100-års dagen for statsbanernes åbning af sejladsen med jernbanefærger mellem Helsingør og Helsingborg den 10. marts 1992.

Lad det være sagt straks. Bogen er stor og flot, et fint stykke bogtryk, der giver en mængde oplysninger om over-

fartsforholdene mellem Helsingør og Helsingborg. Ikke kun om DSB-overfarten, men også om alle øvrige + et projekt, der ikke blev til noget. Dog mangler omtale af de populære sundbusser, som jo trods alt er en betydelig trafikfaktor for så vidt angår personbefordringen mellem de to sundbyer.

Billedstoffet er i fin kvalitet og nærmest overvældende. Dog forekommer det, at der er for mange billeder af nogle - navnlig de nyere - færger på bekostning af andre motiver som f. eks. færgenhavnene, der jo er et lige så vigtigt led i overfarten som færgerne.

Teksten er skrevet i et meget populært sprog, og det er nok bogens svaghed, idet der her og der er nogle udtryk, som måske kunne falde en og anden læser og måske særlig søkyndig lidt for brystet. Også billedteksterne er nogle steder lidt pudsige.

Bogens pris kan der ikke siges noget til. Det er dyrt at udgive et bogværk i dette format og udstyr. For den interesserede vil bogen imidlertid - ikke mindst på grund af de mange fine billeder - være en god anskaffelse, som hermed kan anbefales.

Ib V. Andersen

DEN SEJLENDE BRO - H.H.OVERFARTEN 1892-1992

Redigeret af museumsinspektør Kenno Pedersen, Helsingør Bymuseum.

157 sider i format 19x26 cm, ca. 110 fotos, tegninger m.v.
Pris kr. 175,-. Kan købes hos Helsingør Bymuseum.

Bogen indeholder 10 afsnit om forskellige sider af HH-overfarten skrevet af lokale danske og svenske museumsfolk.

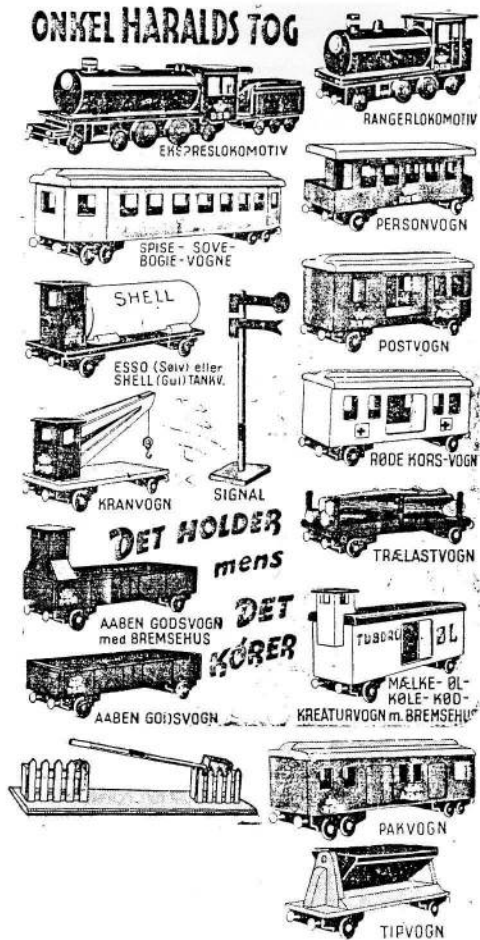
Denne omstændighed har bevirket, at beretningen om overfarten gennem årene og navnlig de sidste 100 år er blevet mere nuanceret og bred med større vægt på livet på og ved overfarten og lidt mindre på det tekniske, uden at dette område på nogen måde kan siges at være forsømt. Et par fejlpløjsninger her er uden betydning for det samlede indtryk.

Billedstoffet dækker ligesom teksten alle områder - skibe, færger, færgelejer, stationer osv.

Bogen, der har forord af overfartschef Staunbjerg Dueholm, giver en ganske udmærket skildring af Helsingør-Helsingborg overfartens historie, og kan varmt anbefales.

Ib V. Andersen

ONKEL HARALDS TOG

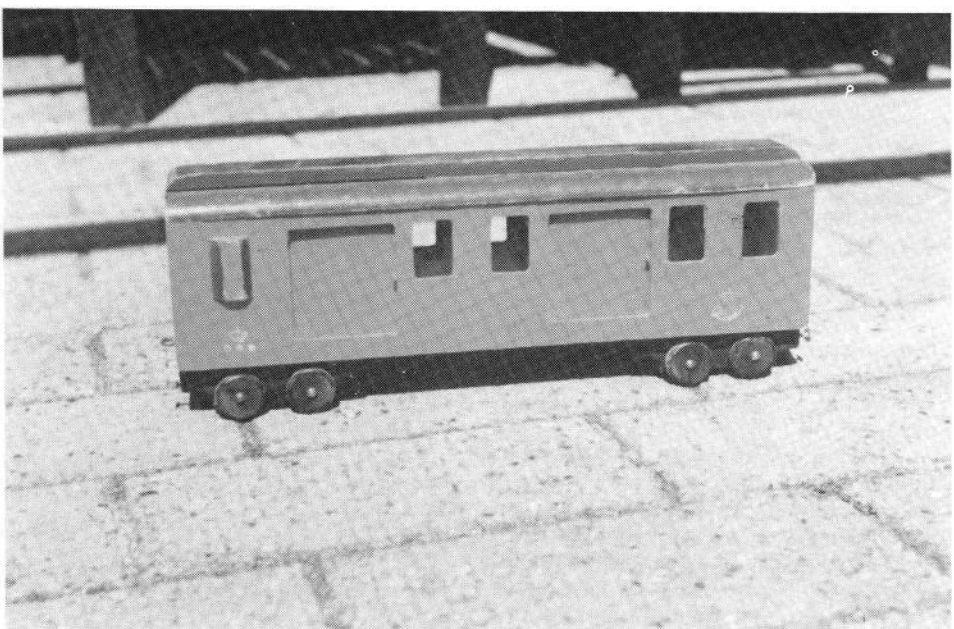
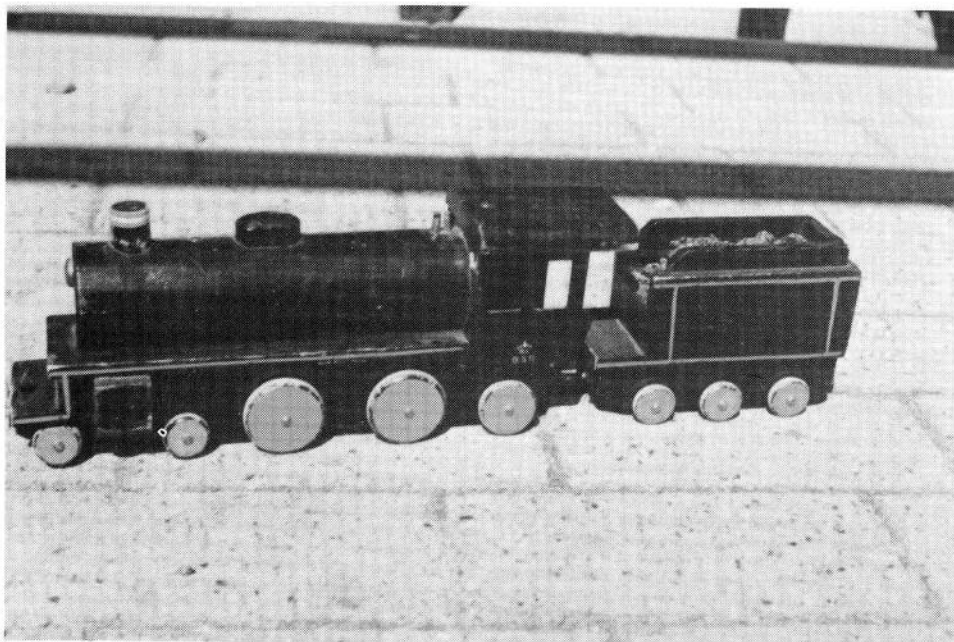


"ONKEL HARALDS TOG"

Redaktøren efterlyser artikler om modelbygning. Det kniber det lidt med herfra, da værkstedet for tiden ikke eksisterer. Til gengæld kan jeg byde på et modeltog af dimensioner!

Hvad gjorde de hårdt plagede forældre lige efter krigen, når man havde en toggal søn? Jo, de forærede ham et tog. Men hvilket tog! Stort, solidt, rummeligt; kort sagt nyttigt! Producenteret i Danmark og markedsført under navnet "Onkel Haralds Tog" med mottoet "Det holder mens det kører". Det sidste er i hvert fald ikke løgn, for det er noget mere solidt end dagens modelbyggeri. Tag og gulv fyrrebrædder, vognsider 5 mm finer og gavle 6 mm finer, undervogn - eller rettere akselholdere - træklodser, og hjul drejet af bøgetræ eller andet hårdt træ. Puffer af papsøm med en stump rør, koblinger simple kroge hhv. øjer. Dimensionerne fremgår omtrent af tegningen af den lukkede godsvojn, som er den eneste, jeg har orket at måle op.

Modelbygning kaldte jeg det. Jo, for der er tale om en særdeles gennemtænkt gendigtning af forbillederne, omsat til børns behov. De enkelte køretøjer gennemgås nedenfor. Produktionens omfang kendes fra de reklamebilleder, der var limet på un-



dersiden af køretøjerne. Fotografierne er taget på vores terrasse i Tåstrup for ca. 14 år siden, da jeg overvejede første gang at skrive denne artikel.

Fig. 2 viser "Ekspreslokomotiv": En kombination af P-maskine med R-maskine-førerhus (eller R-maskine med P-maskine akselanordning) og D-maskine-tender. Den massive kedel gør maskinen ret tung. Det hævdes, at jeg har banket min lillesøster med den - men det passer nu nok ikke.

"Rangerlokomotiv": Nærmest en O-maskine i godstogsversion.

Fig. 3 "Spise-, Sove-, Bogievogne": Sovevognen er mørkeblå, og taget kan tages af. Mellem 4. og 5. vindue anes en skillevæg med døråbning. Et andet af reklamebillederne viser vognen i rød udgave ("Bogievogn"), og jeg gætter på, at "Spisevogn" har været blå. Altså 3 versioner over samme vognkasse, som er en typisk bogievogn med tagrytter (CM, "træ-CP").

"Personvogn": Let forkortet CX. Taget er antagelig aftage-

ligt. **Fig. 4** "Pakvogn": Delvis forkert betegnelse, da der er tale om en gendigtning af en kombineret post- og rejsegodsvogn litra DJ. Taget er fast, men skydedørene virker!

"Postvogn": Der kan være skelet til hvilken som helst af DSB's 2-akslede postvogne (DO, DL).

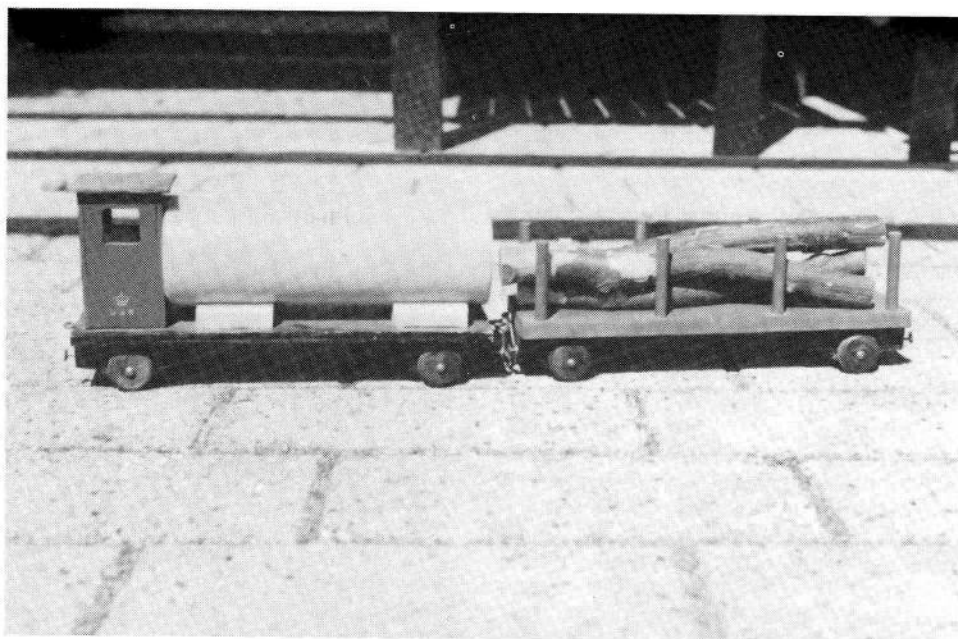
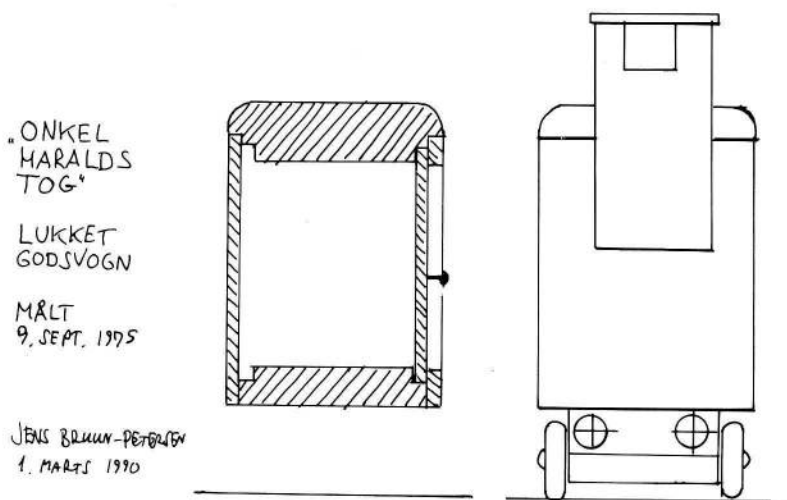
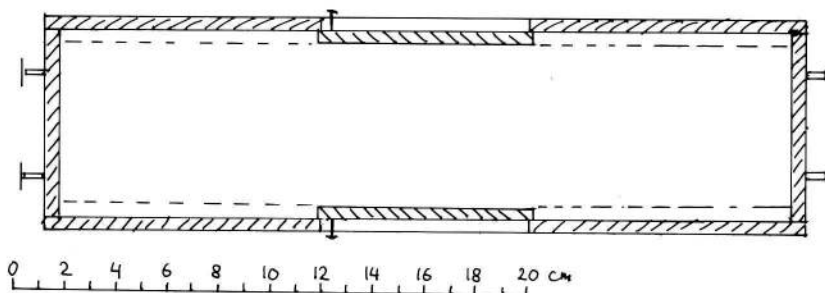
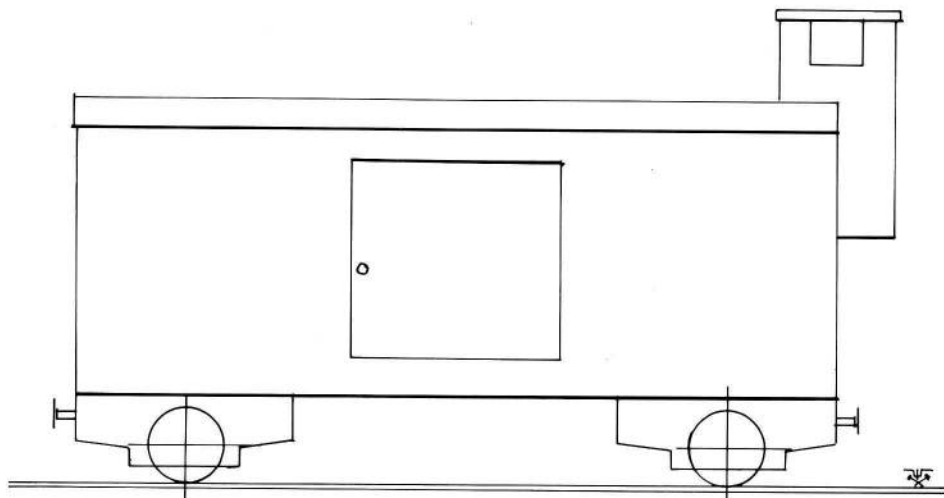
"Røde Kors-Vogn": Konstruktionen er en variant af "postvogn". Forbilledet er noget uklart, men der havde lige været verdenskrig, og lazaretvogne havde været et velkendt syn. De var dog næppe hvidmalede i det omfang denne vogn er det.

Fig. 5 "ESSO (sølv) eller SHELL (gul) Tankvogn": Den massive træ"beholder" gør dette til den tungeste vogn i hele samlingen. Bremsehuset er meget stort og rummeligt. Forbillede: ZE-vogne!

"Træladvogn": Tydeligt en model af en TF-vogn. Reklamebilledet viser 3 stolper i hver side, men min vogn har 4. De 3 "træstammer" er de originale, der med held har gemt sig under 8 års brændefyring i Egebæk.

"Kranvogn": Tydeligt tankvognens bremsehus kombineret med en lidt kortere undervogn. Jeg ved ikke, om kranhuset kunne drejes.

Fig. 6 "Aaben Godsvogn med Bremsehus": Der er tydeligt tale om en model af en PFR. Vognen er brunmalet, og stolper og døre er antydet med grå streger. De skrå plader op til bremsehuset er grå, og bremsehuset er sort. Bremsehuset er iøvrigt massivt.





"Aaben Godsvogn": er blot den samme vogn uden bremsehus. Forbilledet kan ikke være andet end en PF - og alle de andre!

"Mælke-, Øl-, Køle-, Kød-, Kreaturvogn m. Bremsehus": De 4 førstnævnte var hvidmalede med forskellige påskrifter, den sidste brunmalet og efter et andet reklamebillede at dømme opstregget omtrent som en HD, selv om den og alle de andre nok er modelleret efter noget i størrelsesordenen 16,3 m², altså Q-vogne m.fl. med fladt tag. Min Tuborgvogn har påmalet jalousier á la IVK, så her er nok et element, der også genfindes på kødvognsudgaven.

"Tipvogn": Ingen kommentarer.

"Signal" samt en "Bom": Så vidt vides det eneste tilbehør, men med den størrelse, toget har, kunne alting jo bruges. Hos os har et sammenklappeligt finerhus, som min far havde konstrueret, altid tjent som stationsbygning.

Fig. 7-8. De to sidste billeder viser et persontog og et godstog. Trods en alder på måske 45 år kan dette tog stadig være til glæde for små slægtninge. En ting får det ikke lov til: At gå til grunde i regn og rusk i en sandkasse, således som jeg husker at have set andres tog gøre det i begyndelsen af 1950'erne.

Det var egentlig tanken at måle hele vognparken op, men toget er for tiden stuvet af vejen på en noget utilgængelig del af vores loft, så det må vente. Iøvrigt vil redaktøren gerne høre, om der er nogen af læserne, der kender mere til "Onkel Haralds Tog". Hvem producerede det? og hvor? Fandtes der andre vogne end dem, der er omtalt her?

Jens Bruun-Petersen

* * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *

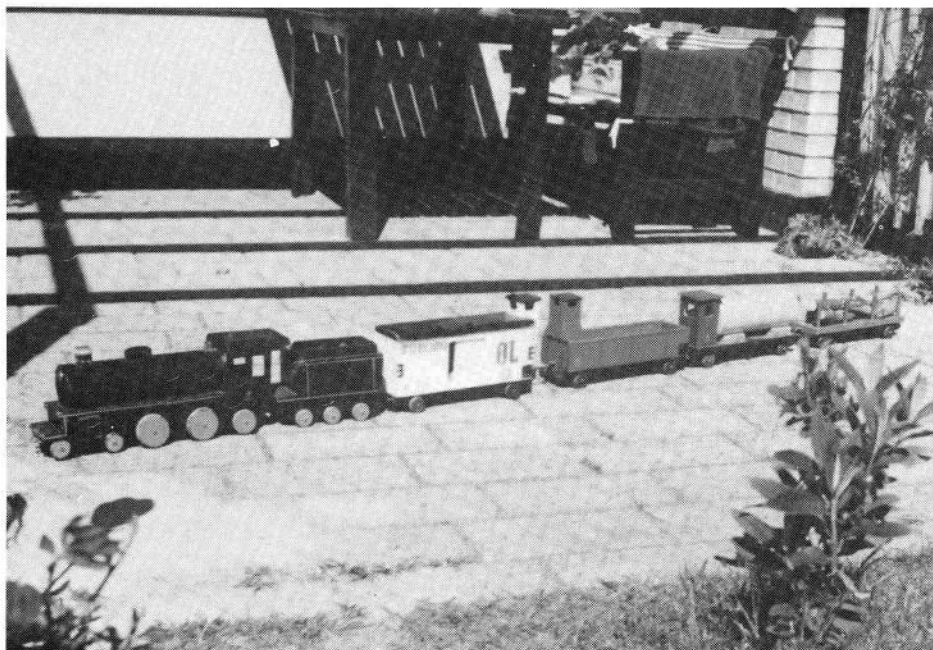
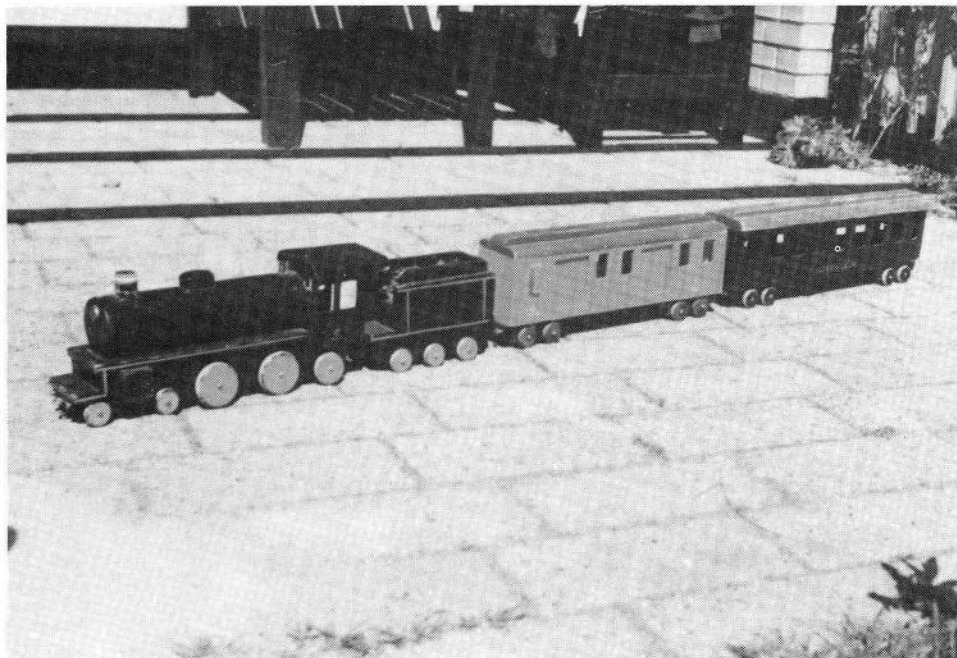
Dette lille hjørne blev tilovers efter opsætningen af bladets øvrige stof.

Da vi ikke kan lide "hvide pletter" i bladet, må jeg jo så finde på et eller andet til at udfylde hullet.

Der blev ikke plads til BILLEDGALLERIET denne gang, men trods det imødeser vi gerne fotos hertil.

Billeder i sort/hvid og format 9x13, 13x18 eller 18x24 cm modtages med tak af redaktionen.

(Farvebilleder kan også bruges, men er meget vanskelige at bedømme før reproduktion, hvorfor vi helst undgår sådanne).



MODELJERNBANEKLUBBEN HO
V/ P KJÆR-LARSEN
SKOVSANGERVEJ 4
2600 GLOSTRUP

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

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

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Som et modstykke til indledningen i sidste årgangs nummer to, kan jeg denne gang skrive: Jeg svigter mit løfte om et Billedgalleri i hvert nummer. Ikke en gang ét "sølle" billede blev der plads til, og også selv om dette nummer omfatter 56 sider - 8 sider mere end budgetteret og 16 sider mere end vi egentlig har råd til!

Abonnementsfornyelserne indgår nemlig meget mere trængt end jeg før har været ude for. I skrivende stund har 760 fornyet abonnementet, hvilket er ca. 50 mindre end i fjor.

Og selv om antallet af nyttegninger i år ligger pænt over antallet i fjor, så er der altså mange flere "gamle" og "trofaste" abonnenter, der har "svigtet".

Årsagerne hertil er jo nok mange forskellige, men kedeligt er det, fordi det begrænser redaktionens råderum.

I år vil jeg ikke ofte porto på at rykke efternølerne - spares, hvor der spares kan!

Dette skrives efter at bladet er færdigopsat. Det var en "strid" omgang. Til næsten alle artiklerne forelå der meget mere illustrationmateriale end det fysisk var muligt at få plads til - og hvad skulle jeg så vælge? Det blev altså til det, du finder inde i bladet, og som jeg håber kan fange læserens interesse - og det er jo kun redaktøren (og forfatteren), der ved, hvad du er gået glip af!

Det blev til 5 store artikler og nogle få mindre. Der blev ikke plads til nedlagte baner, som dog vender tilbage i næste num-

mer, hvor vi behandler OKMJ med turbeskrivelse og sporplaner. Hvad der iøvrigt kommer i næste nummer vil jeg ikke røbe nu. Jeg har heldigvis meget og afvekslende stof liggende, men hvordan det skal kombineres har jeg ikke besluttet endnu.

Girobank har - indtil videre i hvert fald - frafaldet gebyret på 1,50 kr. pr. kupon, vi modtager ved indbetalinger. Her forsvandt altså en af mine P&T-aversioner, men der er nok ikke håb om, at flere vil forsvinde.

Til gengæld gav en fejl fra trykkeren besvær. I knap 50 eksemplarer havde man "glemt" af trykke på bagsiden af omslaget, hvorefter i hvert fald 38 abonnenter har klaget over, at de ikke kunne se, hvad der skulle stå på siderne 2, 3, 46 og 47.

Det gik ud over abonnenter med postnummer fra 9000 og opefter samt vore abonnenter i Sverige og Norge.

Jeg beklager dybt. Jeg har fremsendt erstatningseksemplarer til dem, der har reklameret, og jeg håber at have hørt fra alle, der blev snydt.

I næste spalte indbydes til vor 12. skriftlige auktion. Jeg vil gentage, at gebyret på 15,- kr. går til dels porto til forsendelse af auktionslisten samt til fremstilling af auktionslisten.

Næste nummer, 28. årg. nr. 3, vil blive fremsendt i slutningen af august 1992.

På genhør!

Holtrup

SKRIFTLIG AUKTION 1992

SIGNALPOSTEN afholder i år den 12. skriftlige auktion over emner indsendt fra bladets abonnenter.

Ønsker du at deltage, er fremgangsmåden følgende:

Du indbetaler kr. 15,- på girokonto: 7 10 36 54, Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj og skriver: AUKTIONSLISTE på kupon til modtager.

Herefter modtager du en auktionsliste i 2 eksemplarer samt et følgebrev, der nærmere gør rede for reglerne.

Du overvejer tingene grundigt, og afgiver hurtigt dine bud på det ene eksemplar af listen, og returnerer dette til SIGNALPOSTEN.

Auktionslisten ligger klar, når disse linier læses, og sidste frist for indsendelse af bud er den 15. september 1992 (os i hænde denne dag, og dette krav er helt og totalt ufravigeligt).

Meget hurtigt efter denne dato får du auktionsresultatet med meddelelse om, hvilke af dine bud, der er antaget.

Du indbetaler derefter det meddelte beløb inden 14 dage, og får varerne kort efter at betalingen er indgået.

Du skal stå ved dine bud indtil 1. december 1992.

Bemærk, at der til hammerslagsprisen skal tillægges 10% i salær samt et portobeløb til forsendelse af varerne.

Årets auktionsliste omfatter ca. 300 numre fra 10 udbydere.

Den der kommer først til mølle..