

Fredag 6. maj 1955
AALBORG STIFTSTIDENE

Der kæles for privatbanernes skinnebusser Men alligevel vil de være slidt op i 1962 Omfattende kontrol er nødvendig

Hver 8 maaned bliver Aalborg Privatbaners skinnebusser taget paa værksted og skilt ad. Hver eneste af de dele, der er udsat for slid under den daglige kørsel, undersøges omhyggeligt, og hvis der er det mindste tegn paa brud eller stærkt slid, bliver de udskiftet.

Desuden bliver vognene daglig efterset, inden de gaar ud fra remisen ved maskindepotet ved Kjærs Mølle. Det er skinnebusføreren, der har ansvaret for dette eftersyn. Endelig faar vognene hver fjerde uge et mere omfattende eftersyn.

Største motorværksted i Aalborg

En saa omfattende kontrol er nødvendig af hensyn til sikkerheden. Det er ikke nok, at den del af sikkerhedstjenesten, der omfatter sporskifter, signaler og bomme, er i orden. Det er lige saa vigtigt, at materiellet er i fineste stand, idet en defekt paa de saarbare steder kan faa katastrofale følger.

Aalborg Privatbaner foretager selv alle eftersyn og reparationer, og da vognparken rummer ni skinnebusmotorvogne, ni skinnebuspassagervogne, seks motorvogne, seks diesellokomotiver, 32 personvogne, ni postvogne og ca. 400 godsvogne samt 15 rutebiler, er det forstaaeligt at maskindepotet med et personale paa 75 mand er Aalborgs største motorværksted.

Ved privatbanernes modernisering 1948 afsattes 390.000 kr. til modernisering af maskindepotet, og disse penge er nu brugt. En del blev benyttet til et nyt opvarmningsanlæg og en spisestue til personalet samt til nye maskiner og andre forbedringer.

Første skinnebus har kørt 800,000 km

Det er navnlig skinnebusserne, der kæles for. De er udsat for den haardeste belastning paa grund af de store hastigheder. Man havde oprindeligt regnet med, at en skinnebus kunne holde i 10 aar, inden den skulle skiftes ud, men de er saa stærke, at de kan holde i 15 aar, oplyser lederen af privatbanernes maskintjeneste, maskiningeniør W. Bay.

- Hvis ikke der kommer en ordning, saa vi faar et aarligt tilskud til modernisering, skal vi have alle vore skinnebusser udskiftet senest 1982, siger han. Men hvis, det er meningen at opretholde banerne efter den 1. april 1959, da garantiperioden udløber, maa vi haabe paa en løsning, saa vi ikke skal udskifte alle skinnebusser paa een gang.

I Sverige, hvor skinnebusserne blev konstrueret under krigen, er man ved at udskifte, men vi er nødt til at fortsætte. Den første af de vogne, vi fik i 1948,

har nu kørt 800.000 km eller en strækning, der svarer til 18 gange rundt om jorden ved ækvator.

Billige i drift

- Det er to år siden, at vi helt forlod dampkraft, og resultatet svarer til forventningerne. Skinnebuserne er ualmindelig billige i drift. Vi har regnet ud, brændstofudgiften er otte øre pr. km for en skinnebus, 40 øre pr. km for et diesellokomotiv, men to kroner pr. km for et damplokomotiv. Siden vi fik skinnebuserne, er der indført forskellige forbedringer, bl. a. er der nu hydrauliske slingringsdæmpere installeret i alle vogne, og vi synes, at de har hjulpet meget. Paa Mariager - Faarup - Viborg banen har man bekæmpet det samme problem med gummistøddæmpere.

- Hvor ofte skal et hjul udskiftes? - Vi udskifter ikke hele hjulet, men nøjes med at sætte nyt dæk. paa, det vil sige en ny hjulring af staal. Hulningen i hjulet maa højst være fire mm, hvilket betyder, at hjulringen maa udskiftes for hver 400-500.000 km.