

## Skaler og kurser

### Aarhusegnens Husholdningsskole

Risskov st. - tlf. Århus 7 84 46  
5 mdr. kursus fra maj og novbr.  
3 mdr. kursus fra maj og august  
Moderne skole - smukt beliggende

### SILKEBORG HUSHOLDNINGSSKOLE

Åhavevej 46-48 - Silkeborg  
Tlf. 67

### Göteborg-Frederikshavn- Linjen

M/S „Prinsessan Margaretha“  
M/S „Prinsessan Christina“

Daglig:

Frederikshvn. af	12.30	18.00	22.00
Göteborg *) an	16.10	21.50	1.40
Göteborg *) af	7.10	17.00	23.00
Frederikshvn. an	10.50	20.40	2.50

\*) Anløbssted i Göteborg:

Kajplats Majnabbe.



**GÖTEBORG-FREDERIKSHAVN LINJEN**

**Nic. Pedersen & Co.**  
Frederikshavn - Tlf. (084) 2 04 88  
Telex 9797 - Frederikshavn

### Jernbanehotellets Restaurant

- lige overfor stationen  
i Hillerød

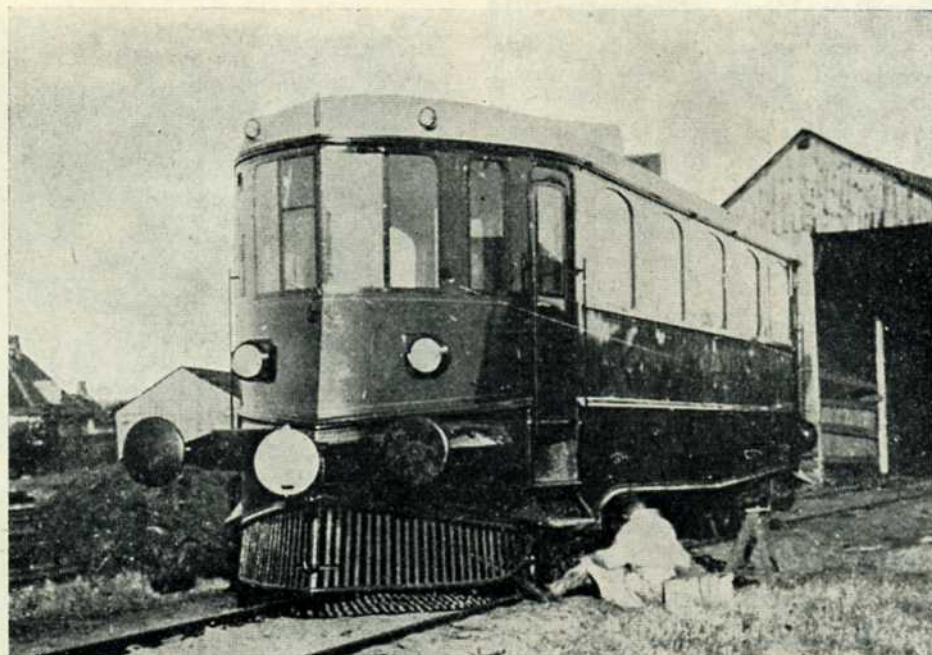
### Missionshotellet ANSGAR

Prinsensgade 14-16 - Ålborg  
Telefon (081) 3 37 33  
God mad - gode værelser



**ERIK A. RASMUSSEN**  
Dalumvej 3, tlf. 13 26 09, Fruens Bøge

# KIELER VOGNENE



Kielervogn på Kås station

Nogen general beskrivelse af disse vogne må ikke ventes her. Kun nogle spredte betragtninger, erindringer m. m., lokalt afgrænset til Hjørring privatbaner. Som det har været tilfældet tidligere, var det et »løsrevet« fotografi, der gav stødet til nærvarende.

Billedet ser De hosstående, og resultatet af forsøgene på at stedfæste dette blev, at det må være taget på Kås station, hvor Kås Briketfabrik under og efter første verdenskrig havde nogle tørveskure eller -lader øst for bygning og spor.

Alt tyder på, at billedet kan tidsfæstes til efteråret 1922, altså snart efter, at HLA 1 og 2 blev taget i brug, og det vil så ligge snublende nær at fortsætte med den gisning, at Kås Briketfabrik, der på grund af motorisering havde sagkundskab hvad motorer angår, beredvilligt stillede en mand til rådighed til at se på det nymodens køretøj, samt eventuelt rette en lille defekt.

Dette var det mere svævende, så kommer turen til kendsgerningerne.

Fra Deutsche Werke i Kiel kom i 1922 til HAJ 4 stk. 4-akslede benzinmekaniske motorvogne med 80 hk Mercedesmotor, oprindeligt beregnet benyttet til zeppelinbrug, men ikke taget i anvendelse hertil.

Motoren trak via aksler fra gearkasse til de nærmest vognmidte vendende 2 vognaksler. Disse trækaksler var, trods en slags

ledanordning, der tillod bogiernes drejninger, ret sårbare punkter i mekanikken, og trak altså fra, når vognens - efter datidens forhold - ret gode køreegenskaber skulle vurderes.

Det erindres fra køreture på HAJ, hvordan man i snævre kurver (dem var der en del af) kunne mærke ryk og rysten, der sagdes at stamme transmissionsakslerne samt disses teleskopophæng.

Fra HAJ springer vi til Nordjylland, hvor såvel Ålborg - som Hjørringbanerne modtog Kielervogne, ligeledes i 1922, hvert sted 2 vogne. Motoreffekten var nu øget fra 80 til 100 hk, og vognvægten steg samtidig fra 14 til 16 t. Der tilførtes senere landets privatbaner flere Kielervogne, ligesom Scandia fra 1926 byggede en art videreudviklet Kieler-type til diverse privatbaner.

### Prøvekørsel

Som foranskrevet modtog HLA i 1922 den første Kielervogn, og i december samme år meddelte banen offentligt, at der forsøgsvis er indsat nogle motortog som som særtog på HLA. »Disse ønskes først optaget i køreplanen, når nærmere erfaringer er indhøstet,« hed det, og vi kan i de følgende års køreplaner følge motoriseringens fremmarch.

Allerede tidligt fandt vognene deres

transportopgaver fortrinsvis på HH, dernæst på HLA og, hvis det kneb, også på HB, men dette sidste var et særsyn.

Mange husker endnu på HH-vognene med deres almindelige Bosch-horn a la biltype, suppleret af en art sirene, og anvendt i »fællig« ved de betydende overkørsler, således at der var tale om en slags udrykningssignal. Så vidt erindres skete betjeningen ved hjælp af en hvirvel. Vognene havde ikke luftbremse, men en art sporvognsskruebremse anbragt i form af et hjul på instrumentbræt. En anden detalje var de bløde fjedre, som vognene var forsynet med. Stod man f. eks. ved vognens forende i standsningsøjeblikket, skulle opbremsningen ikke have været ret kraftig, for at man tydeligt kunne se bufferne hæve og sænke sig. Hele vognen vippede.

Ret smalle var disse vogne set i relation til normalspormateriel, og trinbræterne var derfor »bygget ud« fornedet, for at nå ind til perronforkanterne. Indgangs-

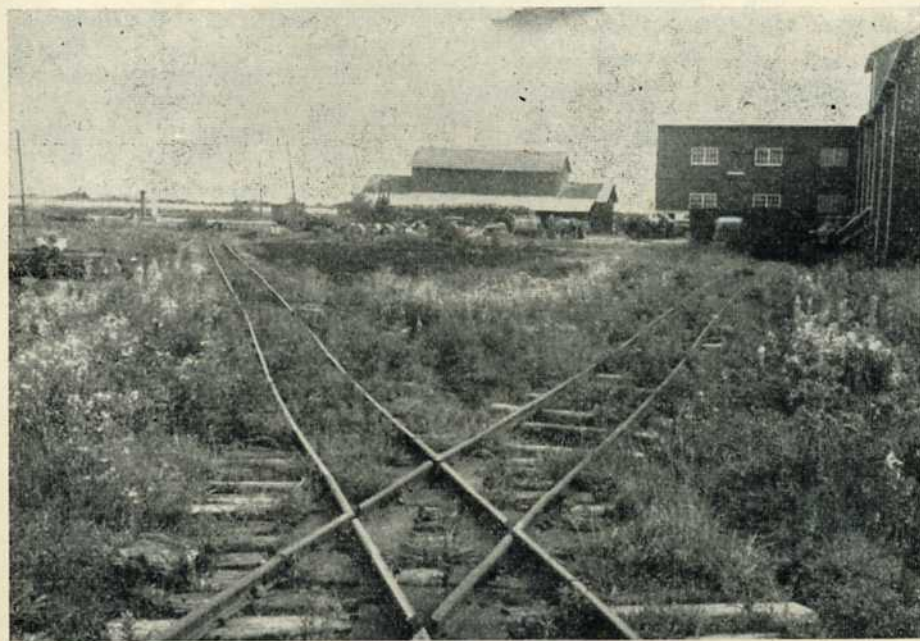
dørene åbnedes i øvrigt indefter, ligesom vinduerne i mange af de sønderjydske huse.

Vognene, der var højroede med gule stafferinger, og i øvrigt altid frit lakerede, havde slutlygter anbragt i tagrunding, samt 2 lanterner, der begge var tændt under mørkekørsel.

Der berettes, når man får de rette i tale, et væld af morsomme detaljer og episoder. F. eks. kørtes der ofte med påhængsvogn, en type der blev anskaffet specielt hertil. En lille firkantet »bræddevogn« (teakbeklædt) rundet ind nedadtil. Et morsomt syn med nylakeret strømliemotorvogn tilhængt denne lille firkantede cigarkasse.

Lad os imidlertid sige tak for de beredvilligt givne oplysninger og sluttelig kun nævne, at i hvert fald til 1938 eller 1939 kørte endnu Kielervogne de sidste aftentog til, henholdsvis de første morgentog fra Hørby og Åbybro.

## Mærkværdige sporforbindelser

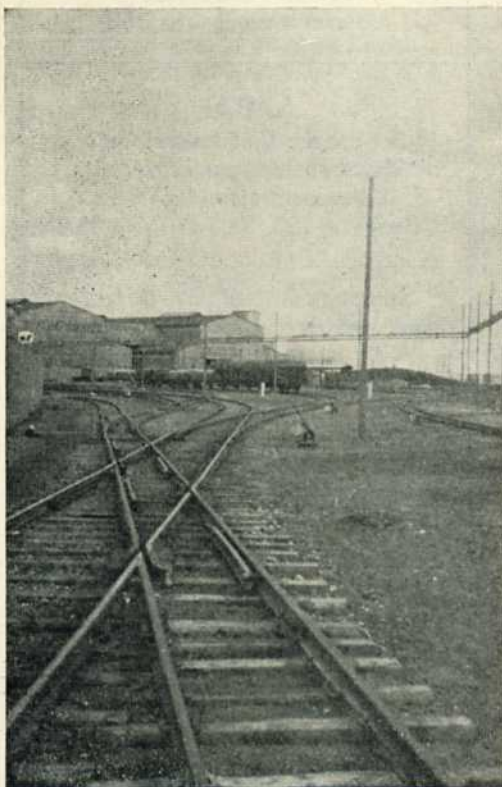


Krydsningsspor i Store Vildmose

Godt gemt ude i Store Vildmose mødes Kås Briketfabriks 700 mm spor (t.h.) med

Pindstrup Mosebrugs 600 mm do. (t.v.), nær sidstnævntes fabrik.

**NYGÅRD'S AUTO**  
Mekaniker  
1. kl.s reparationsværksted  
Tilbud gives uden forbindelse  
Ringstedgade 217 - Næstved  
Telf. 72 29 22



Nørresundby havnebane

På Nørresundby havnebane, der hører under FFJ findes denne sporskæring på Gødnings Kompagniet. Firmaet ejer et omfattende 785 mm smalsporet med egen havnebane.



*Skonhed,* som De ikke aner,  
findes langs  
☆ *private baner*

### »De Danske Østersøfærger«s

Restaurationer

GEDSER

RØDBY FÆRGE

Restauration »Færgetroen«,  
Rødby Færge



Banegårdsrestaurationen

HILLERØD

TOM VALÈT