

# Trekant jernbaner

Sportrekanter er i mange lande et velkendt fænomen.

Hvorfor det synes at være hyppigst forekommende i engelsktalende lande er ikke let at sige, med mindre man tør insinuere, at mange af disse tilforn tilbagestående områder (kolonier f. eks.) ikke kunne betros regulær drejeskive, men henvistes til at foretage drejemanipulation via ovenfor nævnte trekant.

Visse lande - England, Frankrig, Tyskland f. eks. - har mange »strækningstrekanter«, hvor snæver overgang mellem skærende baner gøres mulig, men hvor det alene er den trafikale betydning, der er grundlaget.

Vort eget lille land er f.s.v. angår jernbaneudskejelser ikke noget eldorado, men vi har dog haft, respektive har, lidt, der ligner foran beskrevne kuriositeter.

Lad os straks se bort fra de trekantmuligheder, der i praksis forefindes i spornettet på visse af vore havne, sportrekanter, der alene har til opgave at formidle trafikstrømmens spredning til alle de kroge, hvor havnens liv pulserer.

Dog bør her nævnes, at det eneste sted, hvor en decideret skinnehavnerundfart kan foretages, må være Nakskov. Et ankomende tog-loko kan fortsætte direkte fra spor I via havnen, ende i spor I i stationens modsatte ende og bakke til toget, retvendt og klar til afgang.

Bl. a. fordi sukkerfabrikkens område (porte) skal passeres, vil en sådan fremgangsmåde dog ikke være anbefalelsesværdig, og er da ej heller ikke i brug.

Nogle ældre læsere husker måske endnu den på skitsen aftegnede driftstrekant nord for Næstved, hvor - så vidt det nu erindres - alene militærønsker var årsag til anlægget. Det var herved muligt at køre retvendt København-Slagelse over både Ringsted og Køge-Næstved.

Hvis erindringen er rigtig, var det omkring 1930, denne stikbane blev afskediget.

Så er der tilbage at omtale det, der mest ligner en drejerekant, men som trods det alene er anlagt med trafikale formål for øje.

Det er sporanlægget nord for Limfjordsbroen ved Ålborg, der her tænkes på.

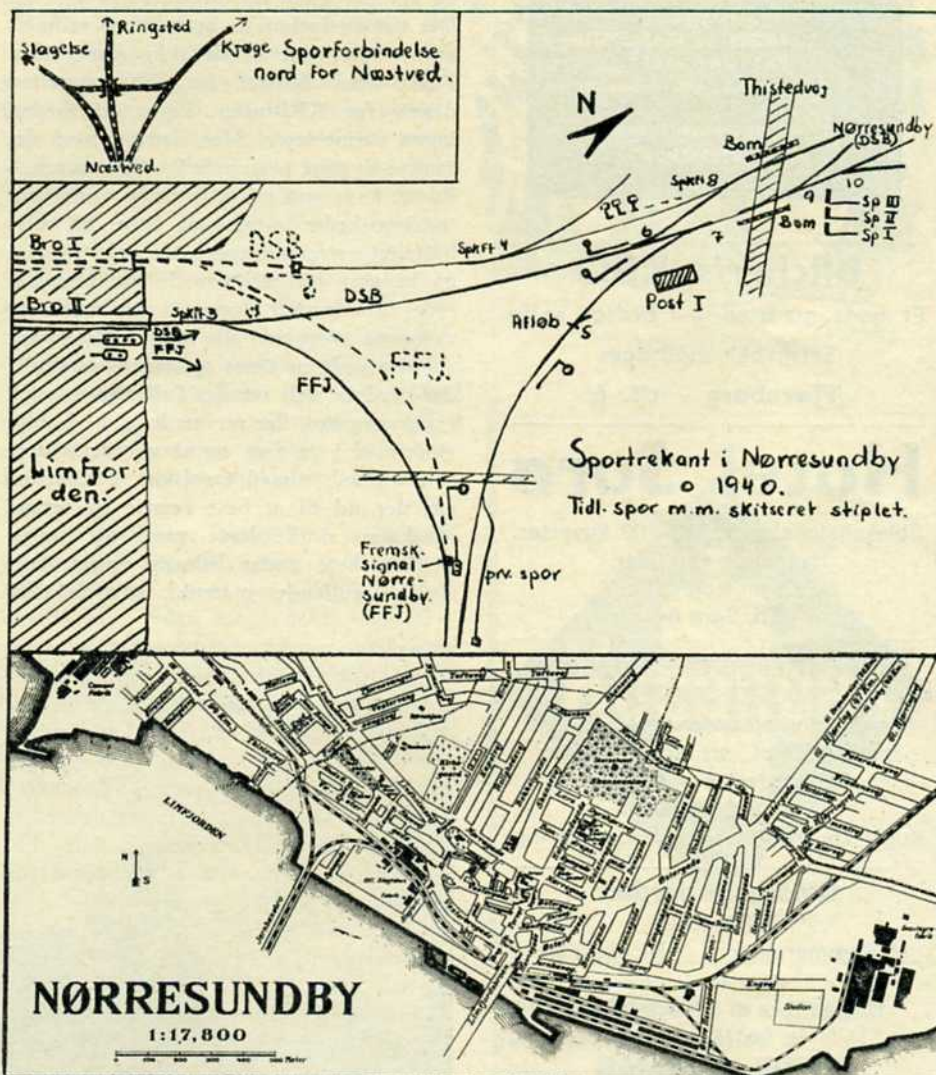
Bedre end mange ord illustrerer skitsen dels det, der forefandtes for 1938, dels det, der forefindes og benyttes idag.

De skimter forløbet af bro I (fra årene 1874-78) og ser den nuværende bro (delsvis den i 1928 opførte Frederikssundbro). Begge de 2 private trekantsider tilhører den pr. 19/3 1897 åbnede bane FFjerritslev-Nørresundby med tilsluttende havnebane i Nørresundby.

Det kan her oplyses, at der i hvert fald tidligere eksisterede overenskomst, der gav DSB mulighed for at dreje loko og ambulancetog via denne trekant, krollesporet, som den hed.

---

Ved besøg i Nørresundby kan De altså se landets eneste nulevende eksemplar af denne variant, idet vi her lader ude af betragtning de muligheder godsforbindelsesbanen i København åbner ved f. eks. Grøndal - Flintholm, Harrestrup - Valby Gasværk og Østerport - Lersøen - Hellerup.



## NORDELEKTRO A/S

MOTORER - DYNAMOER - REPARATIONER

København:	Landskronagade 56	Tif. Ryvang (01)(68) 80 50
Aalborg:	Strandvejen 31	Tif. (081) 2 45 33
Aarhus:	Absalonsgade 31	Tif. (061) 3 22 00
Frederikshavn:	Danmarksgade 20	Tif. (084) 2 12 38
Hjørring:	Vendelbogade 6	Tif. (089) 1 19 95

FABRIKINSTALLATIONER & AUTOMATISKE ANLÆG



GEDSER

„De Danske Østersølærger“

Restaurationen

K. BJØRN JENSEN