



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 185.

En foreløbig Tak.

Gennem mange år har vi indenfor Dansk Model-Jernbane Klub ved lejlighedsvis besøg hos de forskellige privatbaner søgt med bevaring for eftertiden for øje at indsamle jernbanetegninger, effekter med jernbanehistorisk interesse og diverse jernbanearkivalier, hvilken indsamling i tidens løb har givet gode resultater.

Imidlertid har de seneste års hyppige privatbanednlæggelser sammenholdt med den stigende jernbaneinteresse, ofte medført, at store mængder arkivalier af historisk interesse for en større kreds enten er blevet overladt til private, bortsolgt eller destrueret i forbindelse med rømning af arkiver. Vi besluttede derfor i samråd med Danmarks tekniske Museum i løbet af forsommeren 1962 at foretage en landsomfattende henvendelse til privatbanerne om overladelse til Danmarks tekniske Museum af tegninger etc., idet vi med museet opnåede den ordning, at effekterne foreløbig deponeres hos D.M.J.K. til benyttelse for alle medlemmerne i Sammenslutningen af danske modeljernbaneklubber og jernbanevenner.

Vi er glade for at kunne meddele, at denne henvendelse har fået en helt enestående modtagelse hos næsten alle landets privatbaner. Vi har fået overladt en mængde arkivalier, herunder talrige bøger og publikationer til vort bibliotek, og som det for modeljernbanebyggere vel nok vigtigste, har vi fået overdraget talrige tegninger til privatbanernes rullende materiel og stationære anlæg, med løfte om mange flere, efterhånden som banerne kan undvære dem.

Det er vor agt efterhånden her i "Signalposten", at offentliggøre en liste over de modtagne effekter, for

hvis modtagelse der allerede er kvitteret overfor de respektive baner, men vi vil allerede nu gerne rette en varm tak til landets privatbanedirektører for den imødekommelse, de allerede har udvist overfor vor henvendelse og for de mange tilsagn om yderligere overførsler til klubbens arkiver.

Hermind, DMJK.

Programoversigt for den kommende tid:

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB:

Søndag den 20/1 1963 arrangerer klubben et besøg på DSBs modelbaneanlæg på Lyngby Station. Vi vil her under afdelingsingeniør Simonsens kyndige vejledning få forevist DSBs lilleputjernbane, der navnlig signalteknisk er utrolig gennemført.

For nærmere introduktion: Se MB-nyt, 10. årg. nr. 6 og 11. årg. nr. 1.

Mødested: Lyngby Stations forhal, kl. 10.00.

Turleder: Sekretæren, E. Mikkelsen.

Tirsdag den 12/2 1963, kl. 19.30 har herr trafik-kontrollør Loumann-Nielsen lovet at holde anden del af sit foredrag om "Fugleflugtsliniens køreplan".

Herr Loumann-Nielsen vil herunder fremkomme med en del betragtninger over den vedtagne køreplan for vor nye sydlige forbindelse og der vil blive adgang for tilhørerne til at fremkomme med deres private forslag til, hvordan Fugleflugtslinien kunne udnyttes.

Mødet finder sted i Jernbaneskolens lokaler, Sølvgade 40.

Mandag den 11/3 1963, kl. 19.30 afholdes i Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle, ordinær generalforsamling med dagsorden ifølge lovene.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB:

Lørdag den 26/1 1963: Køreplanskørsel på modelbaneanlægget fra kl. 14.00 til ca. kl. 18.00.

P.E.Jensen, SMJK

Boganmeldelse.

På Fremads Forlag er udkommet "Jernbaneminder" af fhv. stationsforstander Holger G. Hansen (kr. 18,75 hft. kr. 26,75 indb.)

Bogen kan deles i to halvdele, den ene omfattende en beskrivelse af forholdene på Københavns banegårde i tiden 1864 til 1920, den anden omhandlende spredte træk fra forfatterens egen karriere i DSB. Det hele er krydret med herlige anekdoter og forfatterens humoristiske livssyn, ikke mindst vedrørende egne oplevelser.

I den historiske del gives gode og interessante beskrivelser af Københavns gamle banegårde og nu nedlagte banelinier og de ofte vanskelige forhold, personalet havde at kæmpe med dengang. Et væld af fotografier illustrerer på fortrinlig måde teksten, men et par kort ville have været velanbragt til at anskueliggøre de gamle baners linieføring.

I afsnittene om forfatterens egne oplevelser læses med stor interesse, hvorledes vagten forløber på en større station.

Bogen er af stor interesse for alle jernbaneinteresserede, den er velskrevet og fornøjelig og den anbefales hermed varmt.

Eet eksemplar er tilgået klubbens bibliotek til udlån.

Mikkelsen, DMJK.

Tegningsarkivet.

Med dette nummer af Signalposten udsendes de nyeste katalogblade fra Tegningsarkivet. De bærer følgende numre: A 3 41 T 001-024 og T 025-048 samt A 3 51 T 001 - 024.

Der indkommer stadig nye tegninger til arkivet, og inden længe kan vi udsende flere katalogblade. Men da vi indtil videre, af økonomiske grunde, kun udsender katalogbladene med fuld belægning, vil det sige, at der er mange tegninger i arkivet, som kun kendes af "tegningsarkivaren". Hvis De har et specielt ønske, beder vi Dem derfor rette henvendelse til tegningsarkivet. Har vi ikke tegningen på lager, søger vi straks at skaffe den - og med de mange kilder, vi har, kan vi sikkert opfylde ethvert rimeligt ønske.

JERNBANEDRAMATIK.

Om aftenen den 27. marts 1918 var der imellem Højslev og Skive nær sket et uheld, der nemt kunne have haft de alvorligste følger, men hvis afværgelse er uden sidestykke i de uheld, der i tidens løb har ramt de danske baner.

To tog - godssærtog 5164 og tog 1021, et persontog - skulle ordinært have krydset hinanden i Skive. 5164 var forsinket, og da togføreren fra dette tog antog, at også 1021 var forsinket, undlod han at lade de to tog krydse i Højslev. 5164 skulle efter planen ikke stoppe i Højslev, hvor stationsforstanderen alene havde vagten sammen med en hjælpearbejder, idet medhjælperen havde fået fri. Kl. 19.30 afmeldtes tog 5164 fra Stoholm, og stationsforstanderen lod hjælpearbejderen stille mastesignalet på kørsel frem, idet signalets gennemkørselsarm var nedtaget på grund af den påkrævede oliebesparelse, der var nødvendig under 1. verdenskrig. Derefter begav hjælpearbejderen sig ud til det yderste spor-skifte, for der at vise håndsignal "kørsel", et grønt lys.

I Skive holder imidlertid tog 1021 og afventer 5164s ankomst. Da man i Skive endnu ikke havde hørt fra Højslev, lod sektions-overassistenten, der efter trafikinspektørens ordre inspicerede tog 1021s ekspedition over strækningen, pr. telefon forespørge stationsforstanderen i Højslev, om man her ikke kunne standse tog 5164, således at krydsningen kunne forlægges fra Skive til Højslev, hvilket stationsforstanderen gav tilsagn om.

De nødvendige ting vedrørende krydsningen blev nu foretaget imellem Skive og Højslev, hvorefter sektions-overassistenten pr. telefon sikrede sig, at stationsforstanderen i Højslev havde forstået, at tog 5164 ville blive standset der. Nu afgår tog 1021 fra Skive, men ved et uheld bliver det ikke afmeldt. Imidlertid bliver man et øjeblik efter i Skive klar over fejltagelsen, men kan nu ikke give afmeldingen, da Højslev ikke er til at vække.

På Højslev station havde stationsforstanderen efter samtalerne med sektions-overassistenten skyndt sig ud til signalhytten, og efter hvad han bestemt troede, sat signalet på stop. I signalhytten hænger en lygte, som hjælpearbejderen har tændt, men som er brændt ud, da stationsforstanderen kommer derind. Uheldigvis har stationsforstanderen slettet ingen håndsignallygte på stationen, og i mørket tager han fejl af signalhåndtagene og lægger signalhåndtaget om for den afkoblede gennemkørselssignalarm. Han tror nu, at sig-

nalet viser stop og glemmer, da han kommer ud, at se på signalet, der altså stadig viser "kør frem".

I det samme kommer tog 5164, der af hjælpearbejderen ude ved det yderste sporskifte modtager signalet "kør", og fra mastesignalet "kør frem", og derfor kører igennem stationen, uden at man fra maskinen bemærker stationsforstanderen, der først nu er blevet klar over signalets fejlagtige stilling, og som derfor forsøger at standse toget ved at give tegn til maskinen, der som sagt ikke i mørket opfatter dette, fordi stationsforstanderen ingen håndsignallygte har.

Nu er de to tog på vej mod hinanden, og faren er overhængende, idet lokomotivførerne ikke vil få øje på hinandens tog før i sidste øjeblik, hvor selv en kraftig bremsning ikke vil kunne afværge et sammenstød. Strækningen mellem Højslev og Skive hæver sig midtvejs stærkt til vogterhus 31 ved Dommerby Bakker, hvorefter der er et stærkt fald ned til Skive. Desuden går banen i begyndelsen af dette fald i kurve og i gennemskæring, således at udsynet er meget ringe. Derfor vil lokomotivførerne have svært ved at opdage hinandens tog, hvis det svære godstog først har passeret forbi vogterhus 31, og et sammenstød vil næsten være uundgåeligt.

Stationsforstanderen i Højslev ringer omgående til Skive og forklarer situationen. Man mener i Skive at have en mulighed for at stoppe toget på denne stations østlige signalpost, men en opringning hertil kommer for sent - fra toget bemærkes ikke de faresignaler, man giver fra posten, og det fortsætter ud af linien. Samtidig ringes der alarmsignal fra Skive til linien.

Ved afgang fra Skive har tog 1021 haft skydelokomotiv, nemlig denne stations rangermaskine, og dette lokomotiv er netop nu på vej tilbage til stationen, hvor mandskabet nu får situationen forklaret. De tre mand på maskinen, føreren og to portører, tager omgående deres beslutning og sætter efter tog 1021. I rasende fart kører rangermaskinen efter toget, en fart der langt overskrider de 25 km i timen maskinen må køre, og de 3 mænd på "grisen" ser afstanden fra tog 1021 og til deres maskine blive mindre og mindre. Endelig når rangermaskinen tog 1021s sidste vogn - en Qer - og kører buf mod buf med denne vogn. Situationen er ikke ufarlig for rangermaskinens mandskab, idet kun førerhusets tynde væg - ma-

skinen kører baglæns - er den eneste beskyttelse mod et sammenstød ved tog 1021s eventuelle pludselige standsning ved et sammenstød med tog 5164. På opfordring af rangermaskinens fører gør yngste portør springet fra rangermaskinens trinbrædt over på Q-vognens, et yderst farligt spring, da der ikke er nogen bøjle at gribe fat i på godsvognen. Springet lykkes og portøren tumler ind i bremsekupeen, slår konduktørventilen til vacuumbremsen ned og tog 1021 standser. Næsten samtidig er sektionsoverassistenten og togføreren blevet opmærksomme på rangermaskinens faresignaler og sætter vacuumbremsen i virksomhed.

Ganske vist er tog 1021 nu blevet standset, ca. 1 km fra vogterhus 31, men særtoget er stadig på vej og på det stærke fald vil det have svært ved at stoppe hurtigt nok, selv om togets fører skulle opdage det standsede persontog. Til al held har vogterhus 31 telefon, fordi den er knaldsignalpost, og stationsforstanderen i Højslev ringer derfor til vogterhuset, efter at have erfaret at tog 1021 er afgået fra Skive og beordrer ledvogtersken til at forsøge på at standse godssærtoget. På hendes stopsignal bliver nu tog 5164 standset. Ikke så snart er toget standset, før hun styrter ud ad linien og op på banens højeste punkt og viser rødt lys mod det næste vogterhus, hvor hendes mand gør tjeneste. Han giver signal tilbage om forståelse og gør sig klar til at stoppe tog 1021, som han jo ikke er klar over er stoppet op.

Efter at godssærtoget er rykket tilbage til Højslev station, fortsætter tog 1021 sin kørsel efter det meget dramatiske stop.

Uheldet er i sit dramatiske forløb et af de mest spændende og nervepirrende, vi har haft herhjemme og de tre mænd - samt selvfølgelig ledvogtersken også - høste de megen anerkendelse for deres indsats i forbindelse med afværgelsen af ulykken. En borgerkomite i Skive indsamlede en ret stor sum, der blev fordelt mellem de tre mænd fra maskinen, og desuden fik de en belønning tildelt af generaldirektoratet. Alle tre blev dekoreret med Dannebrogskorset, medens ledvogtersken fik tildelt for-tjenstmedaljen i sølv.

Gro.

Vedr. baneforholdene i Sønderjylland p.t.

Ved læsning af "Flensborg Avis" fra den 15. eller den 16. december 1962 konstaterede jeg, at sporet på Tønder-Højerbanen nu er under optagning, og da jeg den 20. december var ude at kigge på arbejdet, havde man allerede fjernet stykket fra Højer havn til Højer st. (ca. 1 km). Arbejdet er overdraget entreprenørfirmaet Brdr. Jordt i Tønder.

Man går hårdt til værks med bulldozers og andre moderne hjælpemidler, så det vil sikkert ikke vare længe, før sporet er fjernet helt til Tønder.

Men måske var det på sin plads lige at ridse banens historie op: Jernbanen Tønder-Højer Sluse (15 km) åbnedes for trafik i 1892. Dengang var Sønderjylland jo under tysk herredømme, hvilket så afgjort har præget alle stationsbygningerne i så henseende. Stationerne i Møgeltønder og Højer syntes mig at være meget for store til den sidebane, som strækningen jo vitterlig var.

Fra 1892 indtil Hindenburgdæmningen kom til øen Sild i 1927, var der en ret livlig trafik på grund af skibsruten fra Højer Sluse til List på Sild.

Efter 1927 blev persontrafiken i den tyndt befolkede egn kun en skygge af sig selv, og i 1933 ophørte den helt.

Banen degraderedes herefter til godsbane, idet der stadig var en del virksomheder i Højer, som fik varer pr. bane. Sporet forfaldt imidlertid lidt efter lidt, da man ikke mente det forsvarligt at ofre penge på det. Græs og ukrudt bemægtigede sig banelegemet, og snart var skinnerne totalt skjult under den frodige vegetation.

Fra 1933 og til midt i halvtredserne bestod godstogget af rangermaskinen i Tønder, en høj F. plus diverse godsvogne, men da sporets tilstand efterhånden end ikke tillod damplokomotiver at befære strækningen, brugte man istedet en motortrolje, med hvilken man har bestridt trafikken helt frem til banens lukning i foråret 1962.

Nu er banen som sagt ikke mere, til stor sorg for adskillige næringsdrivende i Højer, ja man sendte sågar protestskrivelse til DSB, men alt sammen forgæves. Højerbanen skulle væk, og det kommer den på trods af alle protester. Så meget om Højerbanen.

I den anden ende af de sønderjydske tværbaner er

Mommarkbanen nu snart forsvundet. Ved et besøg den 21. december i Vollerup, var man nået en km. øst for denne station. Der var dog ingen personer til stede, muligvis har man nedlagt arbejdet i den hårde frost.

På stationen i Vollerup holdt 9-10 PB vogne, en TGC og en gammel EH. Sikkert det største antal vogne, der nogensinde har været på stationen.

Endnu en 3. bane synes nu at være i farezonen, nemlig Tønder-Tinglev. Både person- og godstrafiken er af et meget moderat omfang, så mulighederne for en nedlæggelse i nær fremtid er desværre altfor store.

Banen er 27 km lang, med 3 stationer og 2 trinbrætt

Jørgen Henneke.

Skifte i bestyrelsen og i redaktionen af "Signalposten".

Da Ib V. Andersen efter eget ønske og med virkning fra 19/11-1962 er udtrådt af klubbens bestyrelse har man i hans sted indkaldt den på generalforsamlingen i marts måned 1962 valgte l. suppleant: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, telf: 87.54.62.

Ib V. Andersen har tillige ønsket at trække sig tilbage fra hvervet som redaktør af "Signalposten" og bestyrelsen har som følge heraf besluttet, at bladet fremtidig skal redigeres af den samlede bestyrelse, således at stof til bladet - inden indsendelsesfristens udløb - kan indsendes eller afleveres

enten til formanden (adr.: Hermind, Lejre)
eller til et af bestyrelsens andre medlemmer.

Næste nummer af "Signalposten"

forventes udsendt medio februar, og stof til dette nummer bedes sendt til redaktionen (se ovenfor) såsnart stoffet foreligger og senest 1. februar 1963.

Udgivet af Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro st., Kbh.
Ekspedition: F. Hermind, Højbo, Lejre.

03 397
N. 111