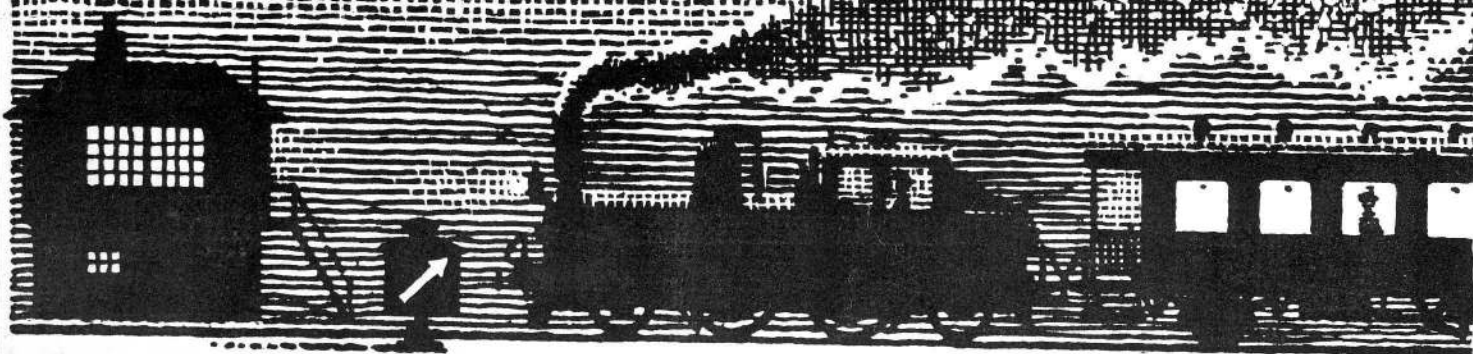


SIGNALPOSTEN



3. årgang – 2

Pinotex

beskytter Deres træværk i årevis



PINOTEX er simpelthen det bedste træ beskyttelsesmiddel, for PINOTEX falmer ikke og udvaskes ikke af regn, men holder Deres træværk smukt og stærkt i årevis. Fås i 5 ægte naturtræsfarver + farveløs

POUL ADAMSEN'S

TELEFON

Gentofte 1060

Farvehandel

Gentoftegade 35-37

SIGNALPOSTEN

3. årgang nummer 2

Marts 1965.

Indhold i dette nummer:

Den gamle post: En "ringe" post	26
Fotoarkivet	28
SMJK præsenterer: Prinsesse Benedikte	29
Nedlagte baner: Kalvehavebanen	32
Adams hjørne: Lokomotivbygning, 2. del	39
Bil contra tog	44
Lokomotivtegninger	45
50 år gamle nyheder	46
Modeljernbaneklubben HO, generalforsamling	47
Tegningsarkivet	47
GDS, C 33	47
Nyt fra Redaktionen	48
Adresseliste	48

Løst tillæg til dette nummer: Indholdsfortegnelse til 1. og 2. årgang.

Forsidebilledet: KB nr. 2 på afskedsturen i marts 1959 (Dancker)

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresserede i såvel ind- som udland.

SIGNALPOSTEN udsendes normalt 6 gange om året, nemlig i februar, april, juni, august, oktober og december.

Stof modtages kontinuerligt og bedes sendt til SIGNALPOSTEN, Lejre. Redaktionen for det enkelte nummer slutter den 1. i den pågældende måned, for programindlæggets vedkommende dog nogle dage senere.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

ANNONCEEKSPEDITION: Holtrup, Dalbyvej 12 Brønshøj. Telf.: CE 7290, lokal 288 (9-16).

SIGNALPOSTEN udgives af Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub.

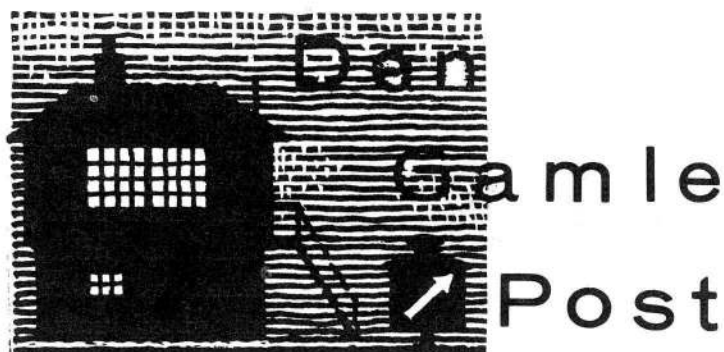
Redaktør (ansv.): F. Hermind, Lejre.

Layout: U. Holtrup.

Tryk: Sven Jensen & Co.

Abonnementspris kr. 10,00 for fuld årgang inklusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris kr. 2,00. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem SIGNALPOSTEN, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.



en ringe post

Sidste gang vi besøgte den gamle post, var det en, der bl.a. var usædvanlig ved, at det var en bomhytte, hvor bompasseren kunne betjene bommene indendørs, noget der ellers kun er "signalpassere" i en "rigtig" post beskåret.

Denne gang skal vi besøge en post, hvor det modsatte er tilfældet, idet det er en signalpost, hvor signalpasseren kun har et lille skur til at sidde i læ i imellem togene men når der skal stilles signal, må han ud i det fri. En sådan post findes på Ringe station (af hvilken grund mange vittige hoveder kalder den for det i overskriften nævnte). Den ligger i sydenden af stationen (i Svendborgenden) og betegnes i daglig tale for "post 1". Hele posten består af:

En grøn træhytte på 1 x 1 m, hvori signalpasseren kan sidde i læ, idet der fra væg til væg findes et halvt meter bredt træsæde til at sidde på. (Kun den omstændighed, at

der ikke er et hul i træsædet, forhindrer folk i at tro, at de står over for en af de så vigtige huse, der i daglig tale benævnes "das"). Af hyttens spartanske udstyr kan nævnes en telefon (med en ekstraklokke anbragt udvendig på hytten), et rødt flag, en kupenøgle, en oliekanne, telefontavle samt en tavle med togenes ankomst- og afgangstider. At én af signalpasserne har haft en kunstnerisk åre viser nogle flotte tegninger af indianerhoveder, det er jo sikkert enerverende at skulle sidde i hytten og kugkelure, især efter at vinduet i døren for nogle år siden blev forsynet med en "rude" af krydsfinér. Slutteligt kan nævnes, at to ret uenige signalpassere har prentet følgende inskriptioner på væggen: "27/5 1962 Få-Ng banen nedlagt" og "Få + 26/5 1961".

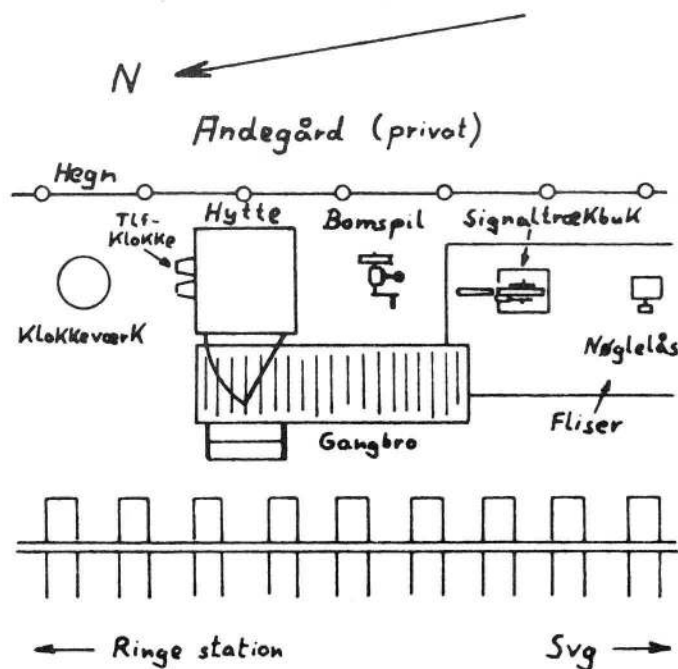
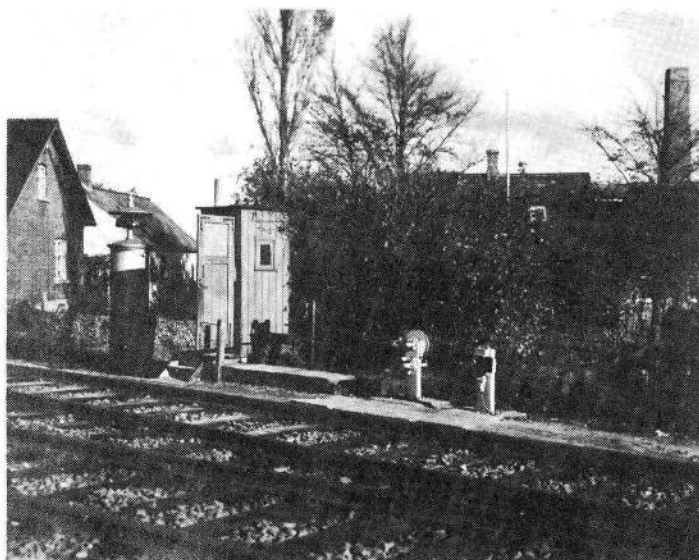
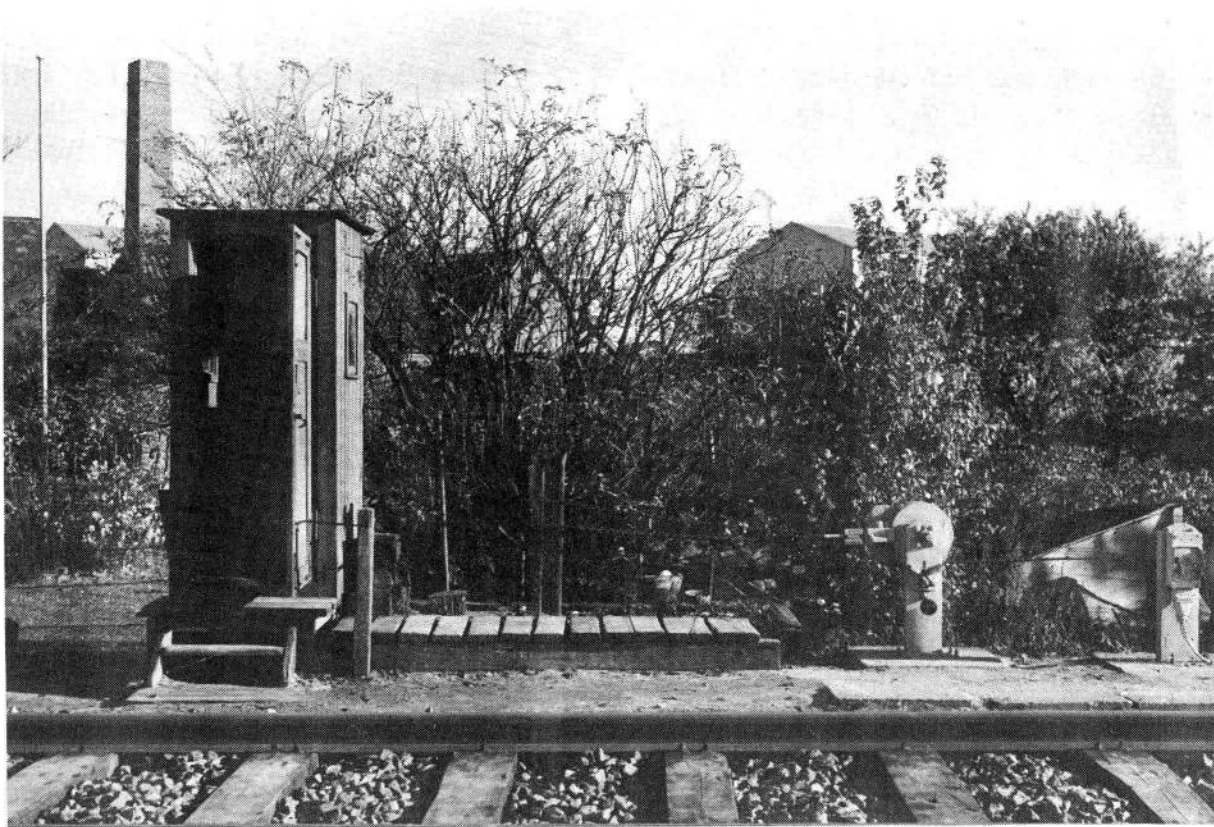


Fig. 1

Til venstre for hytten findes et klokkeværk til signalering af tog.

Til højre for hytten står de installationer, der normalt findes inde i enhver anden signalpost, nemlig signaltrækbuk og nøglelås for et sporskifte, samt endelig en ting, der på en måde gør posten til en "blandet" post, nemlig bomspillet for overkørsel nr. 51, der ligger tæt ved posten, således at man sparer en bompasser ved også at lade signalpasseren passe bommen. På trods af postens





tarvelige opbygning har man dog sørget for, at signalpasseren kan komme hen til "betjeningsapparaterne" tørskoet, idet der er lagt en gangbro fra hytten og hen til den flisebelagte betjeningsplads.

Dette er hele posten. "Forretningsgangen" ved togekspedition er så følgende: Signalpasseren (en portør) begiver sig, når der ventes tog, fra stationsbygningen nogle 100 m længere inde langs med sporene hen til posten, hvor han tager ophold inde i hytten. Klokkeværkets melodiske klang gør ham i stand til at følge togets gang, men han har også telefonen, i hvilken han af fungerende på stationen får besked om "at nu er det tid". Så går han ud af hytten og hen ad gangbroen. Først ruller han bommene ned ved hjælp af bomspillet, så går han hen til nøglelåsen og tager den deri anbragte nøgle ud (såfremt indgangssporskiftet står i den rigtige stilling, hvilket han som reglen har sørget for sidst, han var "på sin post"), går hen til signaltrækbukken og sætter nøglen ind i en på trækbukken anbragt lås og drejer nøglen om. Herved kan han omlægge trækbukkens håndtag,

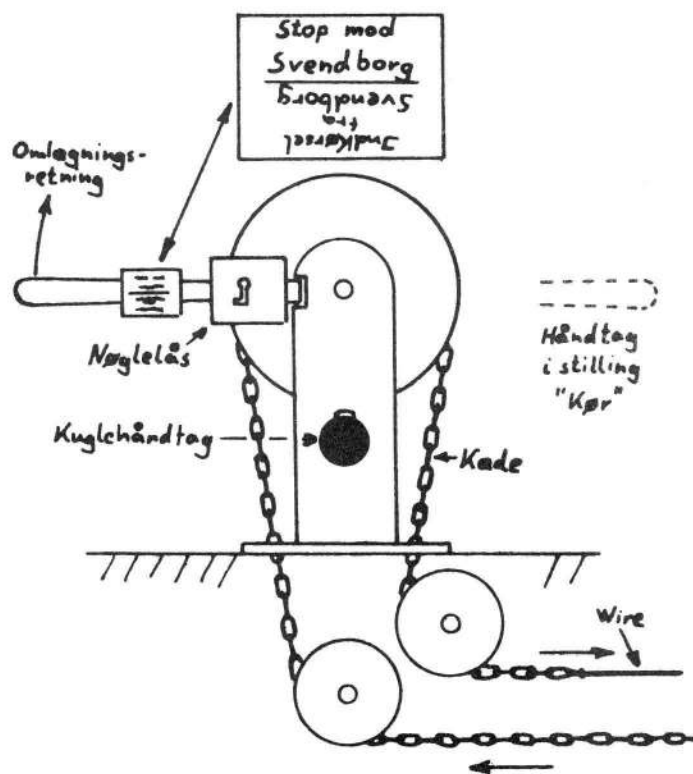


Fig 2

og denne operation får signalets arm til at gå på "kør". Så har han kun at vente til toget kommer, hvorefter han ruller bommene op, stiller signalet på "stop", tager nøglen ud og sætter denne tilbage i nøglelåsen (så det igen kan betjenes, idet sporskiftet selvfølgelig ikke må kunne omstilles, når der er stillet signal).

Trækbukken, der næsten kræver et kapitel for sig selv, er vist på fig. 2. Håndtaget er spærret ved hjælp af låsen. Når nøglen fra sporskiftelåsen så er indsat og omdrejet, løsnes håndtaget ved at løfte kuglehåndtaget forned, og håndtagets 180 graders bevægelse forårsager så - ved hjælp af trådtræk - at signalet går på "kør", så simpelt er det.

Denne post hører også til dem, der snart

forsvinder, idet et moderne relæsikringsanlæg er under etablering, og overkørslen (tillige med de to andre overkørsler på Ringe station) er ved at blive forsynet med automatiske bomanlæg. I det hele taget har Ringe station det sidste år fået en kraftig ansigtsløftning. Der er nu kun to togvejsspor, men sikken spor! Det er nu overbygning V i stedet for de gamle "tipvognsspor" i overbygning II, så der er sikkert ikke mange af deltagerne i DMJKs Sydfynstur for nogle år siden, der vil kunne kende stationen igen. Det er efterhånden slet ikke så "ringe" en station endda. Men som sagt, om et par måneder falder posten, og det vil sikkert skabe røre i andedammen, altså den, der ligger som nabo til posten, som fig. 1 viser.

Tekst og foto: O. Faurhøj.

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 11.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i størrelsen 9 x 14

cm koster kr. 1,00 pr. stk. Porto pr. ordre er kr. 0,25, fra 15. maj kr. 0,40, og leveringstiden er ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 12 billeder i denne liste reduceres prisen til ialt kr. 10,00 + porto.

Bestilling sker til postgiro 12.53.05 (adresser se side 48), idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

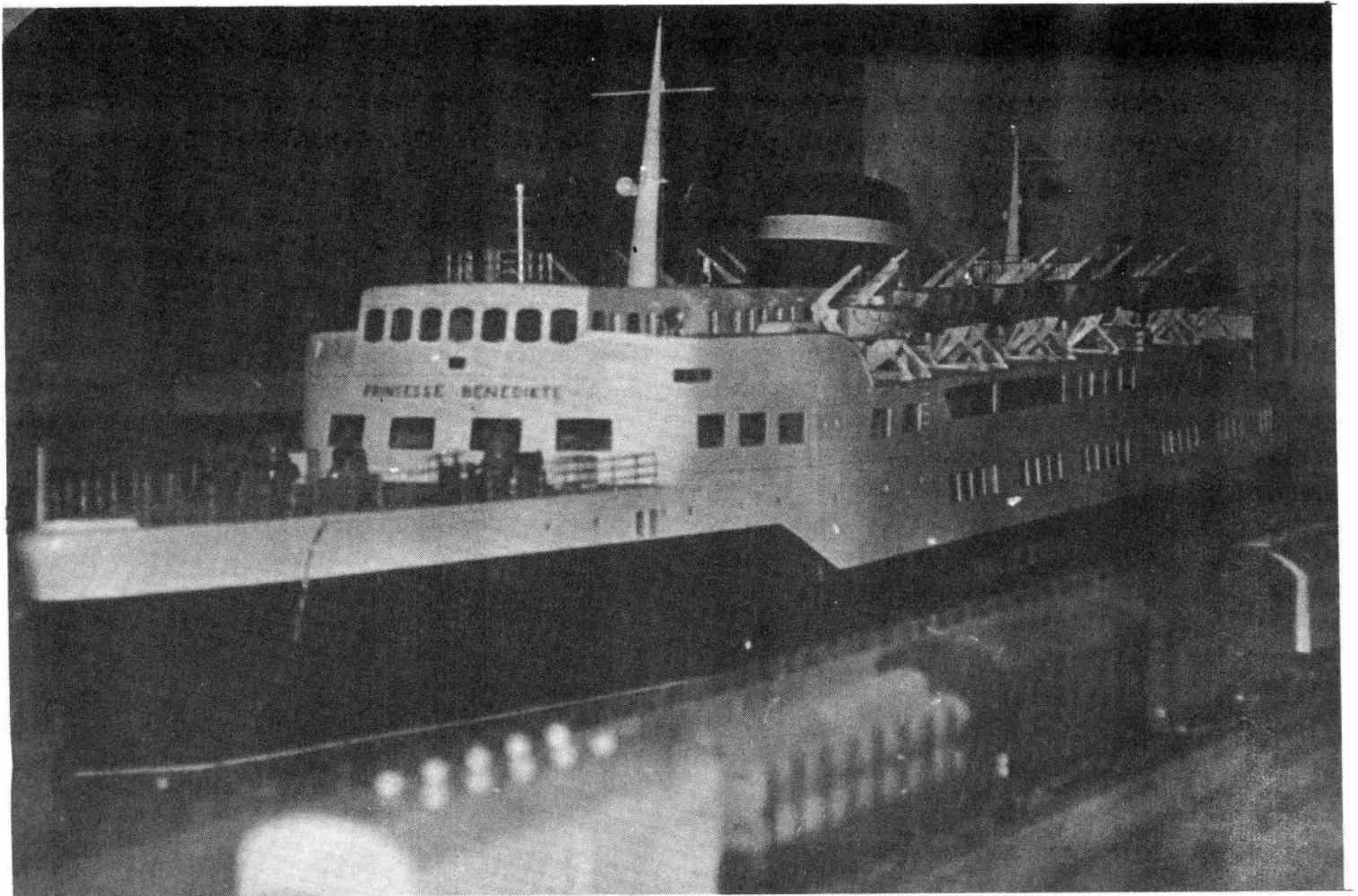
E. Pedersen.

JS reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 3 01 F 031	KB, nr. 2	Kalvehave	marts 1959
A 3 01 F 058	KB, nr. 3	-	+) juli 1948
A 3 01 F 059	KB, nr. 4	-	+) juli 1948
A 3 04 F 029	KB, M 1	-	juni 1959
A 3 05 F 060	KB, SM 2	-	marts 1959
A 3 05 F 061	KB, SM 3	Vordingborg	oktober 1957
A 3 14 F 074	KB, A 12	Viemose	juni 1959
A 3 18 F 015	KB, E 43	Vordingborg	marts 1959
A 3 18 F 016	KB, E 42	-	marts 1959
A 3 18 F 036	KB, SB 1	Hårlev	juni 1959
A 3 47 F 002	Nyråd station		juni 1959
A 3 47 F 003	Kalvehave station		juni 1959

+) leveres i størrelsen 9 x 13 cm.

SMJK PRÆSENTERER:

Prinsesse Benedikte



Det har vel længe været kendt blandt danske modelbaneentusiaster, at vi arbejdede med planer om bygning af en færge med tilhørende færgeleje.

På et meget tidligt tidspunkt af klubbens tilværelse blev planen om bygning af et færgeleje med tilhørende færge udkastet af klubbens daværende næstformand B.O.Sørensen. Omkring 1950 fik vi udarbejdet detailplaner og fik påbegyndt bygningen af færgen, som skulle være en model af DSBs dengang nye storbæltsfærge DRONNING INGRID.

Til skrog havde vi anskaffet en planke

af piletræ. Pil blev valgt for at holde vægten nede på det mindst mulige og lette udenlandske træsorter var dengang en mangelvare. Det viste sig senere, at pil ikke var noget heldigt valg, da det havde tendens til at kaste sig. Planken blev delvis bearbejdet, men som ved så mange andre store projekter måtte arbejdet standses på grund af manglende arbejdskraft, da mange vigtigere ting ved jernbaneanlægget trængte sig på. Vi nåede frem til 1959, hvor det lykkedes at få lavet skroget færdigt og lagt spor og tredieskinner, samt at få bygget færgeleje med fenderværk og

broklap med galger færdigt til MOROP-kongresbesøget den 19. juli 1959, ligesom også færrens drivværk, der består af en viskermotor anbragt under bordpladen og som driver skibet ved at trække i nogle stålledninger, der henholdsvis vikles af eller på en tromle, blev færdigmonteret. Disse ledninger strømforsyner tillige såvel spor og tredieskinne med kørestrøm som færgen med lys.

Der skulle imidlertid hengå endnu et par år, inden færdiggørelsen kunne finde sted. På dette tidspunkt havde DSB indsat endnu en ny moderne jernbanefærgе på Storebælt, nemlig PRINSESSE BENEDIKTE. Da denne færgе set med modelbyggerøjne ville være lettere at bygge, enedes vi om at ændre projektet, således at denne færgе skulle danne forbillede for vor model. Det var kun få ændringer, der skulle foretages ved skroget, for at det kunne bruges til PRINSESSEN, nemlig en ændring af sporføringen og en lidt bredere agterstavn. Arbejdsomt betød det ikke meget, da dæksplankerne endnu ikke var lagt.

Det sæt tegninger, vi havde erhvervet os, var ikke fyldestgørende til at bygge efter og bedre kunne vanskeligt skaffes. Derfor valgte vi at tage en rejse med skibet på en trafikfattig dag, hvor der var rig lejlighed til at fotografere og notere sig forskellige detaljer. Det resulterede i en stak billeder, der senere var til stor støtte ved udarbejdelse af de mange detaljer.



Lidt om selve bygningen af færgen

Som nævnt er skroget lavet af piletræ. Færgen er en overflademodel, det vil sige, at kun den del af modellen, der er over vandet, er bygget og for at være operationsdygtig, må den kunne bevæge sig. For at kunne bevæge sig lettest muligt, må den have hjul. Disse, som er thebordshjul af plastic, er der gjort plads til ved at udhule skroget fra neden. Hjulene er monterede på en let undervogn af trælister og skroget er ophængt midtskibs og i siderne styrede med spiralfjedre, således, at færgen ved uens sidebelastning vil krænge nogle få grader.

Sporene, HO-skiner, er lagt direkte på skrogplanken. Mellemmrummene er belagt med 1 mm pap og 2,0 mm birketræsfinér, der er strøget et par gange med brun solignum, der giver en vidunderlig skibsdækfarve. Til at illudere de mange øskner til fastgørelse af jernbanevognene i hårdt vejr, er brugt ret svære rundhovedede messingsøm. Dækket er endvidere forsynet med de forskellige pullerter, spil og andre forhindringer, der findes sådanne steder, samt de uundgåelige tredieskinner, der ikke ses ret meget. Tidligere er nævnt, at sporene og tredieskinner strømforsynes gennem drivsnorene. Dette er arrangeret således, at omskiftere i drivværket til 3-stillingsspor skiftet ved færgeklappen sørger for, at kun det spor, hvortil skiftet er stillet, har kørestrøm, således at 3 lyntog kan køres ombord.

Færgens overbygning er lavet af krydsfinér med undtagelse af klædningen for og agter, der er af henholdsvis zink og hvidblik. Bovporten er af zink, der er monteret på et skelet af hvidblikspanter. De på vogndæk værende dækshuse er af 3 og 4 mm krydsfinér, sideklædningen er af 1 mm finér, promenade-dæk, soldæk m.v. er 3 mm krydsfinér.

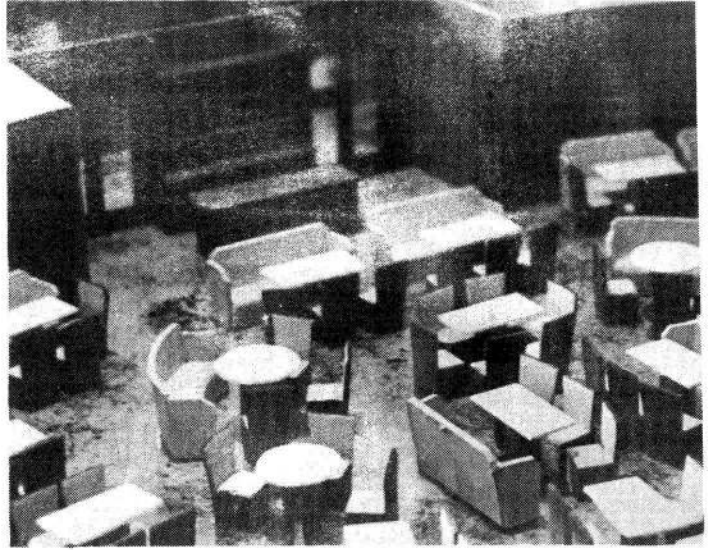
Overalt på skibet, hvor der er synlige spanter og bjælker, er disse, der er trælistestørrelse af så nøjagtig dimension som mulig, pålimede. Dette er oftest sket, inden overbygningen er samlet, ligesom maling og lakering også har fundet sted inden samlingen. Installation af lys i færgen er et kapitel for sig. Montering har fundet sted sammen med opbyg-

ningen. Alle ledninger er så vidt muligt anbragt i dækshuse o.l. og ført til klemrækker i det udhulede skrog. Da PRINSESSE BENEDIKTE i vid udstrækning er forsynet med lysstofrør, har der her været et problem for sig. Opgaven er løst ved, at der i dækshuse og lignende steder, hvor lamper skal anbringes, er skåret huller og isat gennemgående plexiglasstykker, der er forsynet med hul til en minipære. Denne er limet i og takket være såvel plexiglas som lims ringe lysbrydning, giver det en fin lysvirkning. Mange steder er én pære i stand til at lysforsyne "lysstofrør" på begge sider af et dækshus.

Bovporten er naturligvis bevægelig. Når færgen sejler i leje, begynder porten at åbne sig, når den mangler ca. 1 meter, for at være åben ca. 1/4 meter inden færgen automatisk stopper i lejets bund. Denne operation foregår bogstavelig talt med lodder og trisser. I bovportens kontravægte er fastgjort en nylonline, der via et par trisser o.lign. er ført agterud over færgeljets (vand-) bordkant og endnu en trisse. I linen er fastgjort et lod, der er så tungt, at det får bovporten til at åbne sig ved indsejling i lejet. Når porten er helt åben, løftes loddet med det sidste lille stykke. Ved udsejling sker operationerne i modsat rækkefølge.

Promenadedæk og saloner er udstyrede med lys og inventar, der ved behandling med bejds og maling er udstyrede med så rigtige farver som muligt. I salonerne er "ophængt" billeder af Kongen og Dronningen samt af Prinsesse Benedikte. Båddækket er forsynet med dækshus, styrehus, redningsbåde i patentdavi-der, redningsflåder, ankerspil, pullerter m.m. Skorstenen er fremstillet af zink og belyst. Skibets lanterner er naturligvis også lysende og skifter efter skibets sejlretning, hvilket styres af et polariseret relæ. Styrehusene er indvendig forsynede med de til navigation nødvendige apparater m.m., som dog ikke virker. Radarskærmene kan dog rotere, hvis de bevæges med håndkraft.

Monteringen af båddækkets huse gav os nogle problemer, idet det ikke normalt er muligt at besigtige en færg fra oven, og vore tegninger viste ikke, hvilke detaljer husene var udstyrede med.



Tilfældet kom os til hjælp i form af en isvinter (1963), der delvis lukkede Storebælt. Dette skabte så stor presseinteresse, at et stort dagblad sendte en flyvende fotograf op for at forevige situationen. "Vor" færg fik en fin placering i dette situationsbillede, som bragtes på avisens forside. Nu er et avisbillede for dårligt til at bygge modeller efter, men ved henvendelse til pågældende avis fik vi omgående et fint aftryk, og vor situation var reddet.

Bygning af sådan en færg er selvsagt ret omfattende. Et par tal til anskueliggørelse af dette: Længde 210 cm (størrelse 1:50), øvrige skalamål er 1:45. Bredde 35 cm. Der er 63 cm fra vandoverflade til mastetop, som endda er afkortet lidt af hensyn til vore pladsforhold (færgeljet har plads i en murgennembrydning). På vogndækket ligger 13 m skinne = 6,5 m spor med plads til 10 boggievogne eller 20-24 godsvogne. På promenadedæk og i saloner er monteret 85 stk. borde, alle med dug og enkelte med blomster på, 18 sofaer, 297 enkelte stole og ca. 100 bænke med ialt 697 siddepladser, alt fremstillet i hånden. Der er i og på færgen anbragt 85 elektriske pærer og det har kostet små 200 kr. i direkte udgift at bygge færgen. Der er medgået ca. 600 arbejdstimer dertil, men det har været en yderst interessant opgave at bygge den - skam vi ikke har plads til et par mere.

Nedlagte Baner

Af A. Gregersen

Kalvehavebanen

KALVEHAVEBANEN, KB,

blev åbnet den 1. oktober 1897, og den 21 km lange strækning blev atter nedlagt den 31. marts 1959. Indtil 1932 var navnet Kallehavebanen, derefter blev l'et til et v. Hovedkontor og værksteder lå i Kalvehave. Banens oprindelige endestation mod vest var Masnedsund men den 28. maj 1948 blev banen forlagt til Vordingborg statsbanestation.

Da det i begyndelsen af 1890'erne blev gjort klart, at Kalvehave og Møn ikke ville få jernbaneforbindelse fra nord, voksede interessen for en baneforbindelse med Vordingborg. Linieføringen lettedes meget ved, at banen naturnødvendigt måtte løbe ret nær kysten, så her var endelig et tilfælde, hvor det kom til at gå nogenlunde fredeligt til med planlægningen.

I Kalvehave blev stationen temmelig stor, hvilket skyldtes, at der her var både maskindepot, værksted og depotspor for reservemateriel. I Vordingborg havde banen sin egen station, Vordingborg Slotsstation, og i Masnedsund havde man ligeledes egen station, beliggende umiddelbart øst for statsbanestationen og med sporforbindelse til denne, der ved blev omstigningen for de rejsende yderst let. Banen fik straks en ret god trafik, idet den blev den bedste vej for trafikken til Møn fra Lolland-Falster, Jylland-Fyn og det midterste Sjælland. For trafik fra København var det unægtelig noget af en zig-zaglinie over Roskilde, Køge, Næstved og Masnedsund. Selv om DFDS havde en ret god rute fra København til Stege med det udmærkede lille skib S/S

Møen, der i ferietiden sejlede 4 ture ugentlig, fik banen dog broderparten af trafikmængden fra København. Det var først da den ny Køgevej blev åbnet i begyndelsen af 1930'erne og der indsattes direkte rutebiler (og turistbiler) mellem København og Møn, at banen mærkede det. Det blev dog værst for DFDS, der måtte indstille sin sejlroute.

Kalvehavebanen samarbejdede straks med det lokale dampskibsselskab, der med et lille dampskib besejlede ruten Kalvehave-Stege. Senere, vistnok i 1920'erne, ændredes ruten til bilfærge og sejlede derefter Kalvehave-Koster med en overfartstid på ca. 5 minutter. Her sejlede 2 små bilfærger. (Muligvis sejlede begge disse ruter samtidig i en kortere tid). Stegerutens skib solgtes til D/S Øresund, der anvendte det som S/S Codan til sine sommerruter.

Kosteroverfarten blev indstillet i 1943 da den smukke vejbro, Dronning Alexandrinesbro, blev åbnet. Den ene færge "Koster" sejler nu på Rørvig-Hundested overfarten.

For at imødegå rutebilkonkurrencen påbegyndtes i 1929 et samarbejde med bilruterne Vordingborg-Kalvehave og Korsør-Stege. Fra 1. oktober 1932 overtog Kalvehavebanen rutebillinierne Stege-Østmøn-Klinten, Stege-Kalvehave-Masnedsund og Kalvehave-Præstø-Faxe. Samtidig hermed oprettedes en lastbilrute til Møn.

I 1934 åbnedes ruten Landemark-Stege-Ulfshale, og i 1935 ruten Stege-Askeby-Dame-Haarbølle Bro. Da Bogødæmningen var fuldført i 1943 ændredes sidstnævnte rute til Stege-Askeby-Haarbølle-Dame-Bogø-Stubbekøbing (færge).

Den 1. april 1953 måtte Kalvehavebanen afgive koncessionen på Mønrufterne og på ruten Masnedsund-Kalvehave-Stege, men KB måtte dog køre lokalt mellem Vordingborg og Kalvehave. Derimod beholdt banen fragtruterne, der nu udgjorde: Kalvehave-Vordingborg, Kalvehave-Stege-Østmøn-Klinten og Kalvehave-Vestmøn-Bogø-Stubbekøbing.

Persontrafikken:

I de første fire år var der 116-120.000 rejsende og de næstfølgende år godt 100.000. I tiåret 1910-20 lå tallet på mellem 110 og 120.000, dog med ét dårligt år - 1917 - med kun 92.000. Fra 92.000 i 1921 faldt personbefordringen jævnt til ca. 43.000 i 1932 og efterfulgtes så af en mindre stigning til ca. 53.000. Krigsårene udviste igen stigning: 1939 - 70.000, 1941 - 113.000 og maksimum nåedes i 1946 med 188.000 rejser. Derefter igen et mindre fald i de følgende år, hvor tallet lå omkring 160-170.000 rejser, medens 1950'erne gav en meget stærk tilbagegang, helt ned til 68-73.000 rejser.

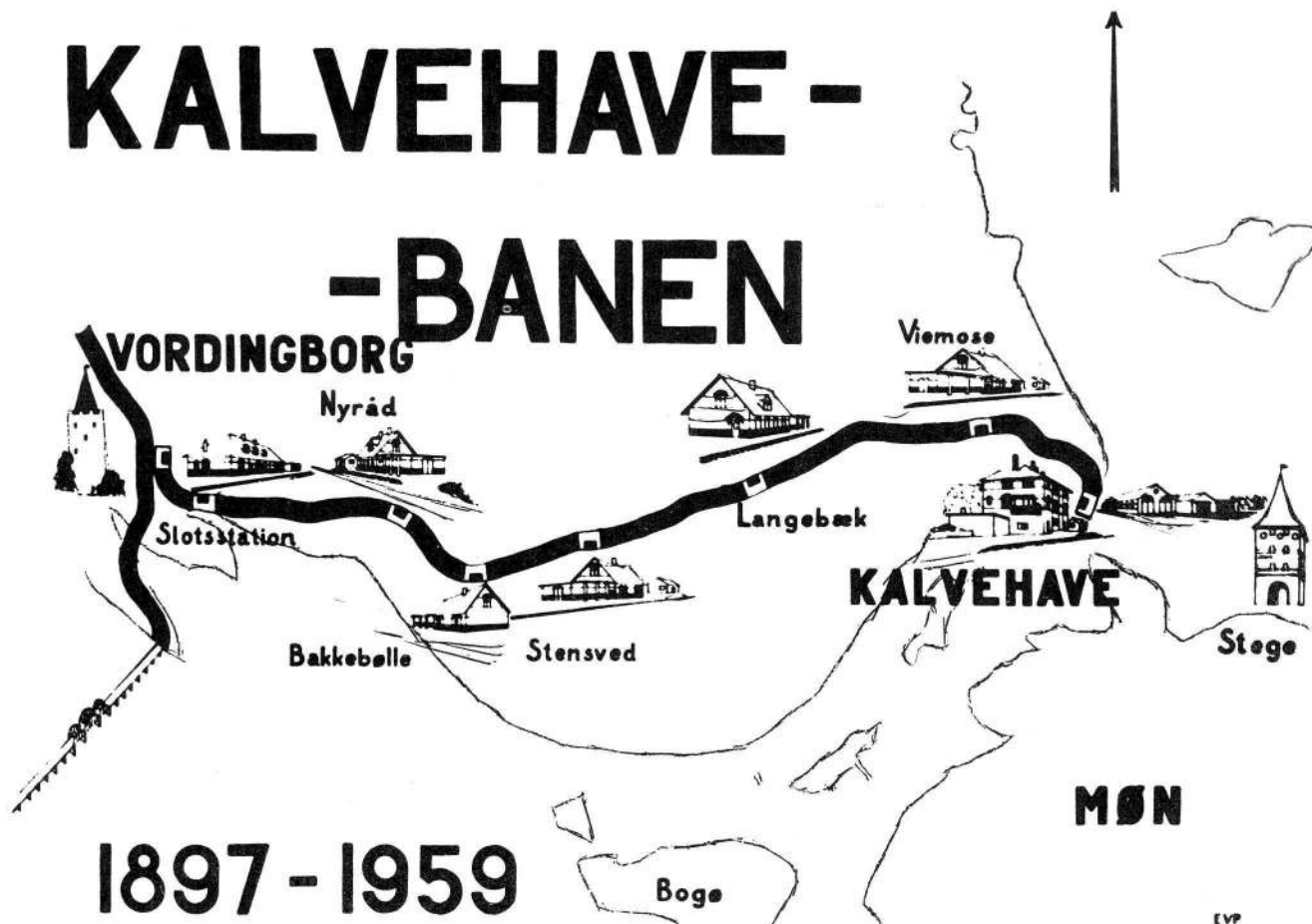
Godstrafikken:

Denne transport har været jævn god, bortset fra de første år, 1930'erne og tiden fra 1952. I disse perioder har banen befordret under 10.000 t årlig. Under 1. verdenskrig nåede Kalvehavebanen op over 20.000 t befordret gods og årene helt til 1925 var, bortset fra enkelte år (1920-21) gode. Derefter faldt godsmængden igen til lidt over de 10.000 t. Under anden verdenskrig kom man op over 40.000 t og i slutningen af 1940'erne var godsbefordringen omkring 20.000 t årlig. En væsentlig del af godstransporterne var transit til Møn. Det gav gode tonkilometer og ikke megen rangering undervejs.

Også sukkerroer var i mange år et godt aktiv for banen, men de svigtede totalt i banens sidste år.

Regnskabsresultater:

Banen var rentabel lige til 1919, som regel med et overskud på 20.-30.000 kr., fra 1910-16 30.000-45.000 kr. Så fulgte 3 år med





ca. 25.000 kr. i overskud. 1920'erne og 1930'erne udviste stort set underskud hvert år, som regel mellem 10.000 og 20.000 kr., i den første halvdel af 1930'erne helt op til ca. 60.000 kr. Under krigen og lige til man i 1953 fratog KB en del af buslinierne var der (bortset fra 3 år) overskud på mellem 40.000 og 90.000 kr. Men med et underskud på mellem 70.000 og 135.000 kr. om året i de sidste 6 leveår for så lille en bane, skulle det jo ende galt. Der var ikke andet at gøre end at lukke, da det ikke var muligt at se nogen udvej for bedring i situationen. Man forsøgte omkring 1950-51 om der var mulighed for en forlængelse af Næstved-Præstø-Mern banen fra Mern til Langebæk for derved at redde banens østlige ende og dermed forbindelsen til Møn, idet man også erkendte, at én god bane var bedre end 2 dårlige. Rent personlig tror jeg, at det ville være gået godt, i hvert fald godt nok til at én bane havde været levedygtig.

Foto: Dancker

Her er et lille udpluk af årsberetningerne:

År	Ax/tog	<u>tog/km rejser t.gods</u>			overskud
		i tusinder			
1898/99	9,3	61,5	116,2	7,6	25.743
1906/07	10,7	62,4	104,3	12,7	27.346
1917/18	15,2+	35,3÷	91,6	20,7	22.463
1924/25	11,0	60,2	78,1	23,8	5.978
1931/32	7,0	76,1	43,1÷	8,2	÷53.759
1938/39	6,2	74,3	52,9	13,4	?
1942/43	8,4	70,1	138,9	30,4	12.021
1945/46	7,3	85,5	170,4	46,1+	88.294
1946/47	6,1	106,1	188,3+	27,1	57.250
1948/49	4,2÷	128,7	187,9	16,8	94.346
1951/52	5,9	139,0+	160,2	15,0	39.736
1958/59	5,4	98,1	62,8	4,8÷	÷106.096
	+ maksimum	÷ minimum			



Køreplanen:

Fra banens åbning og op til 1917 kørtes der med 4 togpar daglig, og denne plan var lagt således, at den kunne køres med 1 loko og 1 vognstamme. Krigen medførte en nedskæring i 1917 til 2 togpar og fra 1918 til 1922 kørtes daglig 3 togpar. I 1923 øgedes til 4, i 1926 til 5 togpar daglig og fra 1930 til 1932 kørtes om søndagen med yderligere 1 togpar. I maj 1933 indskrænkedes den daglige toggang til 2 par, idet rutebiler bestred det meste af persontrafikken. I 1935 var der 3 daglige togpar og i 1939 øgedes tallet til 4. Krigstidens indskrænkninger blev i 1943 til 3 togpar og i februar 1945 bortfaldt søn- og helligdagskørslen og i juni 1945 var hverdagens toggang 2-3 togpar. Fra oktober gik det fremad igen, 3 togpar og 2 skinnebustogpar daglig, i 1946 kørtes på hverdage 5 almindelige og 2 skinnebustogpar og på søndage 3 almindelige og 5 skinnebustogpar. Fra 1948 kørtes 6-8 togpar, men kun et par stykker var lokomotivtrukket og fra 1954 kørtes med 5-7 togpar daglig.

DRIFTSMATERIEL

Damploko:

Nr. type	1-3 Bn2T	1-3 Cn2T	4-5 Bn2T
Hjuldiameter mm	1252	1200	1100
Cylinderdiameter mm	305	350	300
Slaglængde mm	508	500	500
Damptryk kg/cm ²	10	12	12
Ristareal m ²	0,67	1,34	1,05
Hedeflade m ²	25,62	70	59
Akselafstand mm	2135	3200	3700
Tjenstvægt t	17,9	30	28
Adhæsiionsvægt t	17,9	30	20
Vand m	1,4	3	3
Kul t	0,35	1	1

Nr. 1-3 blev bygget i 1898 af Emil Kessler i Esslingen som fabrikations nr. 2874-76. Disse letløbende, økonomiske og velbyggede maskiner, der iøvrigt var mage til DSBs litra N nr. 180-85, viste sig med det samme at være for små. Strækningen var lige lovlig lang til

den lille vand- og kulbeholdning, og med de i forhold til maskinen ret store hjul, kneb det tit på Kalvehavebanens ret store stigninger. Man så sig om for at få dem afsat, og da DSB var i bekneb for rangerloko, blev de solgt dertil i 1898 og fik litra N nr. 186-88. De adskilte sig fra 180-85 ved at have vacuumbremse, og den beholdt de i hele deres DSB-tid, ja, de blev end ikke forsynet med dampbremse. Nr. 186 og 188 forblev på Sjælland, rangerede bl.a. i Næstved og Hillerød (incl. skoletog til Fredensborg) og kørte desuden fra omkring 1912 til 1920, som Frederiksbergs 3. rangermaskine, forbindelsestogene til Vanløse. Køretiden var 5 minutter med 2 to-akslede personvogne (litra CH og CF) og en tre-akslet rejsegodsvogn (litra EA) - dertil kom undertiden et par godsvogne, så helt uden evner var de nu ikke (S-toget bruger idag 4 minutter). Nr. 187 kom til Jylland, hvor den forrettede rangertjeneste på flere mindre stationer.

Nr. 186 solgtes i 1937 til Valby Rangerstation, hvor den endnu er i daglig drift, stadig som N 186. Man er yderst tilfreds med den, og for få år siden fik den sandkasse på kedelryggen og dampbremse.

Nr. 187 udrangeredes i 1929 og blev opslugget af DSB.

Nr. 188 udrangeredes i 1932 og blev opslugget af Petersen & Albeck.

Som erstatning for disse 3 loko fik banen i 1898 fra Società Anonyme John Cockerill i Seraing, tre nye maskiner, der var næsten dobbelt så store som de første. Det var særdeles gode maskiner og absolut velegnede for Kalvehavebanen. Et bevis for deres høje kvalitet må det vel siges at være, at NPMB i året 1900 anskaffede 3 loko af samme type og fra samme fabrik (se artiklen om NPMB i SIGNALPOSTEN 2.  rgang nr. 6 og 7 og 3.  rgang, nummer 1). Alle 3 loko fik i 1905 Turbo-dynamo til togbelysning.

Nr. 1 fik ny fyrkasse i 1912 og nr. 3 i 1914, begge udrangeredes i 1926. Nr. 2 nåede at få ny fyrkasse 2 gange, først omkring 1914 og sidst i 1948. For nogle år siden var den gamle sandkasse rustet op og maskinen fik derfor en ny, der blev anbragt på en konsol foroven på kedlens højre side. Nr. 2 udrange-

redes i 1959.

Som ny nr. 3 indkøbtes i 1939 NPMBs nr. 2 (1899, Cockerill, fabr. nr. 2120). Den var som f r nævnt mage til den første KB nr. 3, og den blev udrangeret i 1959.

Nr. 4-5: I 1920'erne opstod ønsket om både hurtigere og hyppigere tofgang. Derfor anskaffedes i 1925 fra Henschel & Sohn, Cassel, loko 4 og 5 (fabr. nr. 20485 og 20486), men da man fortsat kun ønskede 1 loko i brug (bortset fra roes sonen) blev de gamle nr. 1 og 3 udrangerede, da de trængte til nye fyrkasser. De nye maskiner var af god og enkel konstruktion, driftssikre og billige i drift. De var hurtigere end de gamle, men ikke slet s  kraftige, hvilket dog med den kraftige nedgang i både person- og godstrafik i midten af 1920'erne ikke havde nogen betydning. Da KB anskaffede sit dieselloko i 1933, blev et damploko overflødigt, og nr. 5 blev da solgt til GDS, hvor den som nr. V gjorde tjeneste næsten daglig i mange år.

Nr. 4 blev fra 1933 nærmest brugt som afl ser for diesellokomotivet. Det blev udrangeret i 1948, hvor kedlen blev solgt til et gartneri som varmekedel og de øvrige deles skæbne blev ophugning.

Motormateriel:

Kalvehavebanen anskaffede først så sent som i 1933 sit første motorkøretøj. Det var M 1, et 3-akslet dieselelektrisk motorloko, der blev leveret af Burmeister & Wain. Dets data var:

Ydeevne	200 Hk,
omdrejninger	850/min.
cylinderantal	6
cylinderdimensioner	150 x 214 mm
tjenstv�gt	27,1 t
akselafstand	2 x 2100 mm
længde over puffer	7230 mm.

Anskaffelsen af dette loko betød, at den daglige drift kunne klares med det, og der kørtes nu kun med damp, når M 1 var på v rkestet samt i roetogene. Den 10. juni 1951 blev M 1 ødelagt ved en brand, s  kun undervognen var brugelig. Det blev genopbygget af Scandia og Frichs og forsynet med en MO-motor. Efter banens lukning blev det solgt til HHJ hvor

det fik M 4.

Under 2. verdenskrig forsynede mange privatbaner en eller flere benzinmotorvogne med generator, for derved at kunne fremføre lette persontog. Da Kalvehavebanen ingen motorvogne havde, løste man problemet ved at ombygge en Bedford-rutebil, som man hverken havde benzin eller gummi til. Den blev forsynet med jernbanehjul og generator og omend den ikke gjorde god fyldest, så løste den dog et problem. Ombygningen blev foretaget i 1944 og den fik betegnelsen S 2. Den havde 20 pladser. Efter krigen blev generatoren atter fjernet og vognen kørte fortsat som skinnebus. Da KB fik en rigtig skinnebus i 1947, kom den kun til at afløse ved eftersyn, men den kørte dog posttoget, og fra omkring 1952-53 var den nærmest reserve. De sidste år i banens liv var den hensat og udrangeredes ved driftens ophør. Lignende skinnebusser brugtes under og kort efter krigen af KRB, TKVJ og Ålborgbanerne.

Skinnebusdriften havde vist sig at have visse fordele ved småbanerne og derfor anskaffede Kalvehavebanen den 1. oktober 1947 et almindeligt skinnebustog, bestående af motorvogn SM 3 og påhængsvogn SB 1 (en lille 2-akslet post- og rejsegodsvogn) og i 1952 fik man yderligere en motorvogn, SM 4. Alle 3 køretøjer solgtes i 1959 til ØSJS.

Person-, post- og rejsegodsvogne:

Ved banens åbning i 1898 blev der anskaffet fire personvogne, A 11-12 og C 31-32, samt 2 person-, post- og rejsegodsvogne, E 41-42. De havde alle en akselafstand på 4500 mm. De havde oprindeligt været belyst med olielamper men blev i 1905 alle forsynet med elektrisk belysning fra lokomotivets Turbodynamo. A og C vognene var sidegangsvogne.

A 12 havde 2 II. klasse kupéer med desuden en lille salon. Da II. klasse blev ophævet i 1932 anvendtes begge A vogne som fællesklassevogne, men blev kort efter begge ombygget og fik læderbetrukne sæder. C 31 ombyggedes i 1931 til midtgangsvogn med polstrede sæder. C 32 forblev, så vidt jeg har kunnet få oplyst, uombygget.

E vognene fik i 1907 fjernet rejsegods-

KB personvogne:

	ku- pé- er	pladser II. III.	L.o.P. mm	brem- ser	udrang.
A 11	4	32	9810	vacuum	1959
A 12	2	26	9291	ledning	1959
C 31	5	40	9810	ledning	1959
C 32	4	32	9291	v+skrue	1953
E 41		26	9291	v+skrue	1956
E 42		26	9291	v+skrue	1959



Foto: Dancker

rummet og de fik da 26 pladser på III. klasse. E 42 blev i 1917 ombygget til ren rejsegodsvogn. Vognene var ejendommelige ved at have et smalt midterparti og de havde ligesom de 4 personvogne åbne platforme.

I 1907 blev en i 1898 anskaffet overdækket åben godsvogn (nr. 121?) ombygget til rejsegodsvogn J 51. I fortegnelserne 1909, 14 og 19 er der angivet en akselafstand på 3500 mm, i 1925 derimod 4500 mm. Enten er en af delene fejl, eller også er der foretaget en ombygning af undervognen i tiden mellem 1919 og 1925.

E 43 blev bygget i 1876/77 af Wagenbau i Breslau til DSB som BG = en lille 2-akslet kupévogn med bremsekupé, kedel, 1 III. og 2

II. klasse kupéer. I 1890'erne blev den ene II. klasse kupé omdannet til III. klasse og i tiden mellem 1903 og 1908 blev denne vogntype omlitreret til CH med samme nr. (612-26). Den havde nu bremsekupé, kedel og 3 III. klasse kupéer (nr. 612-21) eller bremsekupé, kedel, 2 III. klasse kupéer og akkumulator (nr. 622-26). Disse sidstnævnte vogne benævntes CHA.

En af disse vogne blev solgt til Kalvehavebanen efter 1933 og ombygget til rejsegodsvogn med varmekedel (M 1 havde ikke dampvarme). Kedlen er senere blevet fjernet, men vognen, der blev udrangeret i 1959, bar til det sidste præg af at være en gammel DSB-kupévogn. Akselafstanden var 4200 mm og taraen: 9800 kg.

Godsvogne:

Q 141-47: Anskaffet 4 stk. i 1898, 2 i 1899 og 1 i 1909. Akselafstand 3660 mm, bundflade 16,3 m². Lasteevne 10 t, men 142, 146 og 147 blev i 1920'erne ombygget til 12,5 t. Skruebremse havde 142, 43 og 45, vacuumbremse 145, håndbremse 141, 44, 46 og 47. I 1920'erne fik 142 og 145 elektrisk lys.

QD 148-49: Anskaffet i 1920, akselafstand 4200 mm, bundflade 18,1 m², lasteevne 12,5 t. Begge havde håndbremse.

P 122-28: Anskaffet 5 stk. i 1898 og 2 i 1908. Akselafstand 3660 mm, bundflade 15,1 m², oprindelig 10 t lasteevne, senere ombygget til 12,5 t. 126-27 havde skruebremse, resten håndbremse.

PF 118-20: Anskaffet i 1920, akselafstand 4200 mm, bundflade 18,1 m², lasteevne 12,5 t samt håndbremse.

K 131-33: Højsidede åbne gods- og kreaturvogne. 131 anskaffet i 1899, akselafstand 3500 mm, bundflade 15 m², lasteevne oprindelig 10 t., senere 12,5 t. Vognen var forsynet med vacuumledning, der dog senere fjernede

des, samt håndbremse. 132-33 blev anskaffet i 1908, akselafstand 3400 mm, bundflade 13,9 m², lasteevne oprindelig 10, senere 12,5 t. Vognene havde håndbremse. Alle 3 K-vogne udrangeredes i 1953.

Efter at Storstrømsbroen og den ny Vordingborg station var taget i brug den 26. september 1937, indførtes Kalvehavebanen til den ny Vordingborg station, derfra kørtes ad et nyanlagt spor til Masnedsund, hvor der rebrousseredes, og videre ad den gamle rute til Kalvehave. Det var højst upraktisk og kostede tid og penge i form af unødigt kørte km. og betaling for DSB-lods på strækningen Vordingborg-Masnedsund. Først fra den 28. maj 1948 ændredes linieføringen, så KB fik direkte sporforbindelse fra Vordingborg statsbanestation til Slotsstationen.

Nu er der 3 busruter mellem Vordingborg og Kalvehave - alle drevet af Møns Rutebilselskab og med en køreplan, der er langt over hvad de fleste rutebilselskaber præsterer.

På hovedruten Vordingborg-Stensved-Kalvehave-Stege køres der mandag-fredag 13, om lørdagen 15 og på søn- og helligdage 10 dobbeltture (denne rute går ikke gennem Viemose). En rute Vordingborg-Stensved-Viemose-Kalvehave har 3 dobbeltture og en sydrute over Vestenbæk og Stensby kører ligeledes 3 dobbeltture daglig.

Det nytter vist ikke at vi jernbaneentusiaster græder over, at Kalvehavebanen måtte stoppe. Det ville være "sentimental jernbaneromantik" og den er det vist bedst at undgå. Der var intet at gøre. KB har opfyldt sin mission - og opfyldt den godt - i den tid, den havde berettigelse. Som nævnt under min gennemgang af NPMBs historie havde en bane fra Køge over Faxe og Præstø til Kalvehave og Møn været den eneste rigtige - og været levedygtig. Men som så ofte før veg man tilbage for at gøre det rigtige enten for at spare et par ører, for at hygge egne kartoffelrækker eller for at tjene strengt lokalpatriotiske interesser.

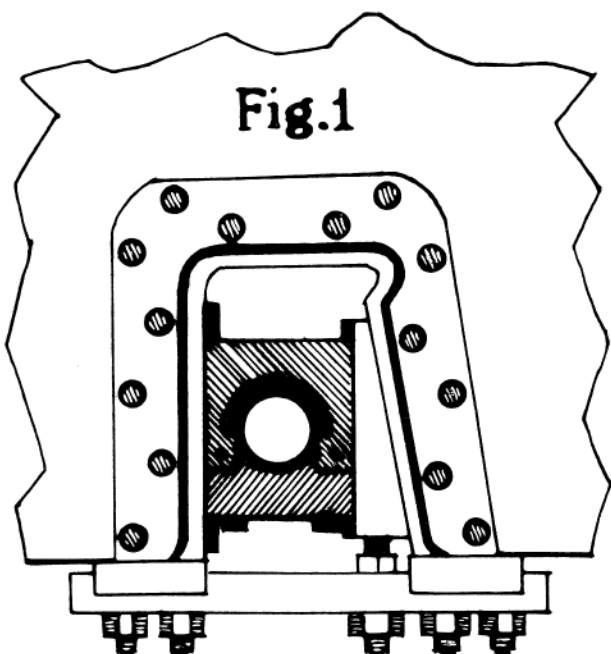
(Fototilbudslisten tilbyder billeder fra KB).

Adams Hjørne

AKSELKASSER OG DRIVHJUL.

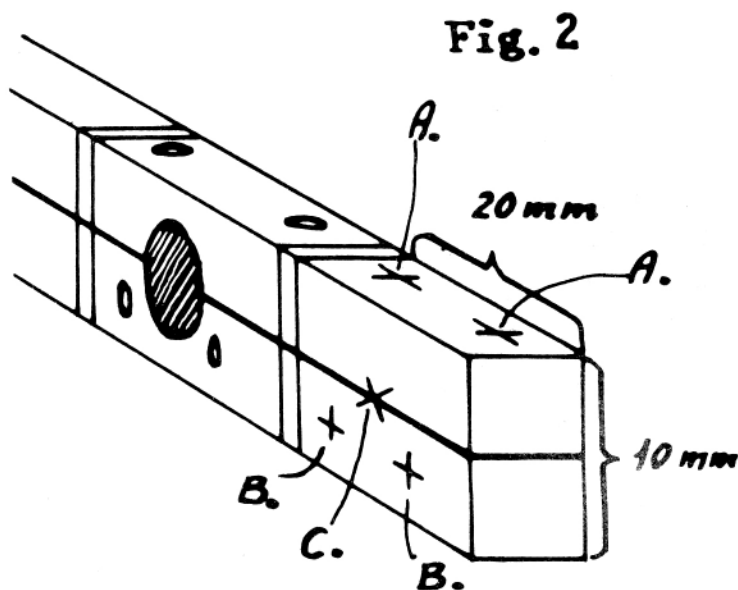
Vi konstruerede sidst lokomotivrammesiderne og de nødvendige tværafstivninger, men af hensyn til anbringelsen af drivhjul og akselkasser, som vi i denne artikel skal komme nærmere ind på, foretog vi ikke den endelige samling af rammen.

Det er helt sikkert, at vi ikke kan benytte de i rammen udborede huller som aksellejer, dertil er materialet for spinkelt i forhold til den belastning og det slid, det udsættes for. I løbet af forbausende kort tid ville hullerne være slidt ovale og det kan man selvfølgelig ikke have, for tænk et smadder det ville være om man i værste fald skulle skifte hele rammen ud. Næh, den går ikke. Aksellejerne må fremstilles af et materiale med en godstykke, der er tilstrækkelig til at fordele sliddet, og monteres på en sådan måde, at de med lethed lader sig udskifte, eller måske lader sig klemme lidt tættere sammen ved en planslibning af anlægsfladerne.



MC.

På forbilledet er udførelsen den, at der i rammesiden er udkåret "porte", åbne fra undersiden. De er i kanterne forsynet med pånittede støbte forstærkninger, der tjener som styr for aksellejerne, de kaldes akselgaffler (se fig. 1). Herimellem ligger akselkasserne, der er delt i to stykker, en over- og en underpande, der i fællesskab omslutter akselhalsene og videre gennem udfræsedede riller mellem gaffel og kasse er bragt i stand til at glide op eller ned. Alle slidsteder er forede med bronzesko eller lejemetal, kiler til efterspænding, samt de fornødne smøreanordninger. Beskrivelsen her er imidlertid ikke ganske fuldstændig, men er nu også blot givet for at illustrere, at vi i modelbygning - uden større besvær - kan opnå den samme form for ekvibrering og affjedring som "Storebroder".



Vi begynder med at fremstille akselkasserne. To stykker 5 x 5 mm firkantet messing sammenloddet parallelt, idet vi forinden sikrer os, at emnerne er fuldkantede og at lodningen udføres på et absolut plant underlag. Det fremkomne resultat mærkes derpå op som vist på fig. 2. Den færdige akselkasses mål er 4 x 10 x 20 mm. Påse ved afstregningen, at denne foretages med vinkel og husk endelig at sætte plads af til savsporet. Hullerne A-A afsættes 3,5 mm målt fra enderne og hullerne B-B 5,5 mm på samme måde. Afmærkningen C lig-

ger selvfølgelig lige i midten, men når vi sætter kørnerprikken må dette foretages med de sammenloddede stykker spændt op i skruestikken, hvis ikke, risikerer vi at banke dem fra hinanden, og det er for tidligt endnu. Arbejdsgangen er nu følgende: Først bores hullerne A og B - borediameter 1,5 mm - så loddes de to messingstænger fra hinanden. På den ene stok bores alle A-hullerne op til 2 mm, og på den anden skæres der 2 mm maskinskruegevind i A-hullerne. B-hullerne foretager vi os foreløbig intet yderligere med. Stængerne afrenses omhyggeligt for det gamle loddetin, og vi skulle nu kunne samle stykkerne igen, men denne gang skrues vi dem sammen. Efter samlingen kontrollerer vi, at stykkerne tilsammen udgør et hele med plane flader. Skulle dette ikke være tilfældet, kan man undertiden redde situationen ved at rive 2 mm hullerne op til 2,5 mm, men samlingen må i så tilfælde foregå med emnerne lagt fast an mod det plane underlag. Først nu kan vi bore C-hullet igennem, men forinden sikrer vi os, at kørnerprikken sidder, hvor den skal. Selve boringen bør foregå således, at vi begynder med 2 mm bor og gradvis arbejder os op til slutdiameteren = drivakslens diameter. Man er nu nået så langt at de enkelte akselkasser kan "skives af", men for nu at få en blot nogenlunde vinkelret afskæring udføres det på den måde, at vi skærer en fjerdedel igennem hele vejen rundt inden vi saver den sidste bid igennem. Ved afskæringen sørger vi desuden for, at strengen bliver stående, thi efter den filer vi kassen endeligt til. Flittig brug af vinklen er tilrådelig!

Medens vi nu beundrer det færdige produkt, har jeg her et lille hjertesuk som der lige skal gives udtryk for: Det var mit håb at jeg i disse artikler kunne beskrive byggeteknikker, der ikke fordrede værktøj som man ikke med rimelighed kunne forvente at ethvert mandfolk var i besiddelse af, men nu de huller i disse her akselkasser, fordrer de ikke at blive boret ud ved hjælp af en søjleboremaskine? Jo, selvfølgelig gør de det, og hvad så? Selv var jeg tidligere i den situation ikke at eje en sådan maskine, men når nøden er størst er cykelsmeden nærmest, for i hans værksted fandtes netop det nødvendige udstyr

og så var den jo klaret. Nu er det jo ikke givet, at din cykelsmed er lige så venligsinnet som min er det, men da jeg i mellemtiden selv har anskaffet lignende værktøj, så ser jeg ikke anden udvej, end at man finder vej til mit baglokale.

Er vi færdige med beundringen af skønhedsåbenbaringen, må vi også lige have taget stilling til det næste spørgsmål! Skal vi køre med stive aksler eller skal vi gøre os den ulejlighed at gøre dem affjedrede? Stive aksler betyder akselkasser fast forankrede til rammesiderne, og hvorfor ikke, drivhjulenes flanger er jo netop overdimensionerede for at sikre kørslen med stive aksler på et ikke alt for omhyggeligt lagt spor, og endelig må man da heller ikke glemme, at jo mere finmekanik vi udstyrer lokomotivet med desto mere følsomt bliver det.

Montering af stive akselkasser er såre enkelt. Med et stykke stål i samme diameter som hjulakslen stukket igennem akselkassen og hullet i rammen sikrer vi os at delene sidder præcis hvor de skal. Ingen vi fortsætter må vi lige være enige om, at den halvdel af akselkassen som indeholder både A og B hullet (den med gevindet) sidder øverst, den anden underst. Med B-hullerne som styr borer vi igennem rammen, borer rammehullet op til 2 mm og skærer gevind i B-hullerne. Nu er vi i stand til at skrue kasserne fast til rammen, men forinden udsaves, lig forbilledet, portene i rammen, og som du ser er vi således i stand til at skille de enkelte dele ad.

Affjedrede aksler betyder en ekstra garanti for, at flangerne bliver hvor de skal være for at have den nødvendige kontakt med skinnen, og videre har det i praksis vist sig, at et stykke trækraft med affjedrede aksler står bedre fast på sporet.

Arbejdet udføres omtrent på samme måde som før, men da vi må være helt sikre på, at de enkelte akselkasser ligger aldeles vandrette monteres de på samme rammeside siddende kasser på én gang. Under monteringen lægger vi en lineal fast an mod undersiden af akselkasserne i hele rammens længde, og i stedet for at skrue dem fast, lodder man den øverste halvdel til rammen. Vi sparer på den måde at bore B-hullerne og det er da heller ikke

nødvendigt at lave aksellejerne så lange som først angivet. Af et stykke $\frac{1}{2}$ mm messing klipper vi en 10 mm bred strimmel, som vi i skruestikken bukker i L-profil 3 x 7 mm. Som vist på fig. 3 bukkes det, så det passer omkring akselkassen. Foden - eller fligen om du vil - må selvfølgelig skæres igennem i hjørnerne, ellers kan det ikke bukkes, og de ender, som rager ud over rammesiden skæres af. Fligene på de lodrette sider loddes til rammen, bores igennem med 1,5 mm bor, og nittes, og nu kan akselkasserne pilles af igen.

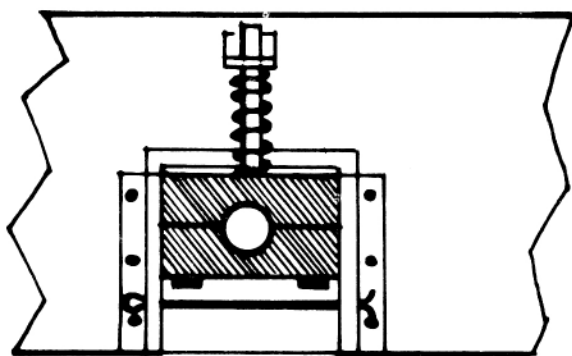
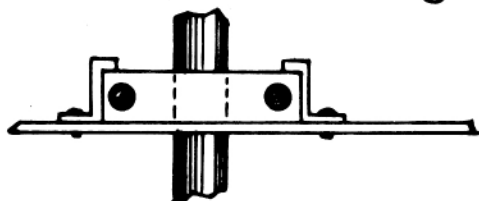


Fig. 3



Det overflødig loddetin renses omhyggeligt af og kassen sættes tilbage igen. Medens den nu sidder der, banker vi med største forsigtighed den ene ende af fligen som rager op over kassen ind over den, idet vi dog hele tiden kontrollerer, at den er i stand til at glide op og ned. Det vandrette stykke af denne hestesko eller akselgaffel, for det er jo det, den forestiller, må vi af hensyn til fjederen file ned så der kun står en lille kant tilbage, lige nok til at forhindre, at akselkassen render hele vejen igennem, men så meget, at vi ikke risikerer at fjederen hænger fast i den. Midtvejs på toppen af akselkassen borer vi et 1,5 mm hul, dog ikke dybere end at det ikke går helt igennem, og her sættes (loddet) en stift, der foroven

rager igennem et på rammen fastloddet vinkelstykke. Hullet i dette må være så meget større end stiften, at den ikke spænder. Fjederen skydes så ned om stiften, og akselkassen kan skubbes på plads. Under aksellejet og i passende afstand fra dette (2-3 mm) bores i gaffelsiderne huller til den split, som skal forhindre hjulsættene i at falde ud, når maskinen løftes af sporet. Fjederbelastningen bør ikke være større, end at akslerne glider helt i bund, når lokomotivet står på sporet; det er først når det under kørslen møder diverse ujævnheder i sporet, at fjederen sikrer os, at disse øjeblikkeligt bliver fulgt.

Ved udsavningen af portene tages det hensyn, at nok skal de tillade, at akslen slipper den vej ud, men de må til gengæld heller ikke være så brede, at hjulstjernen ikke formår at skjule dem.

Det her omtalte affjedringssystem gør ikke krav på at være det eneste saliggørende, der findes adskillige andre, der er lige så gode, grunden til at jeg selv foretrækker det er ganske enkelt den, at det ligner forbilledet bedre end noget andet system, og som du sikkert også vil give mig ret i, er ganske enkelt at fremstille.

fortsættes.



GMJS - 20 år.

Den 8. februar d. å. fejrede Göteborgs Modell Järnvägssällskap sin tyvende års fødselsdag. En notits herom skulle have været med i sidste nummer af SIGNALPOSTEN, men desværre var den faldet ud. Det må derfor blive en forsinket, men ikke mindre velment gratulation, vi hermed sender vore svenske venner, hej, hej.

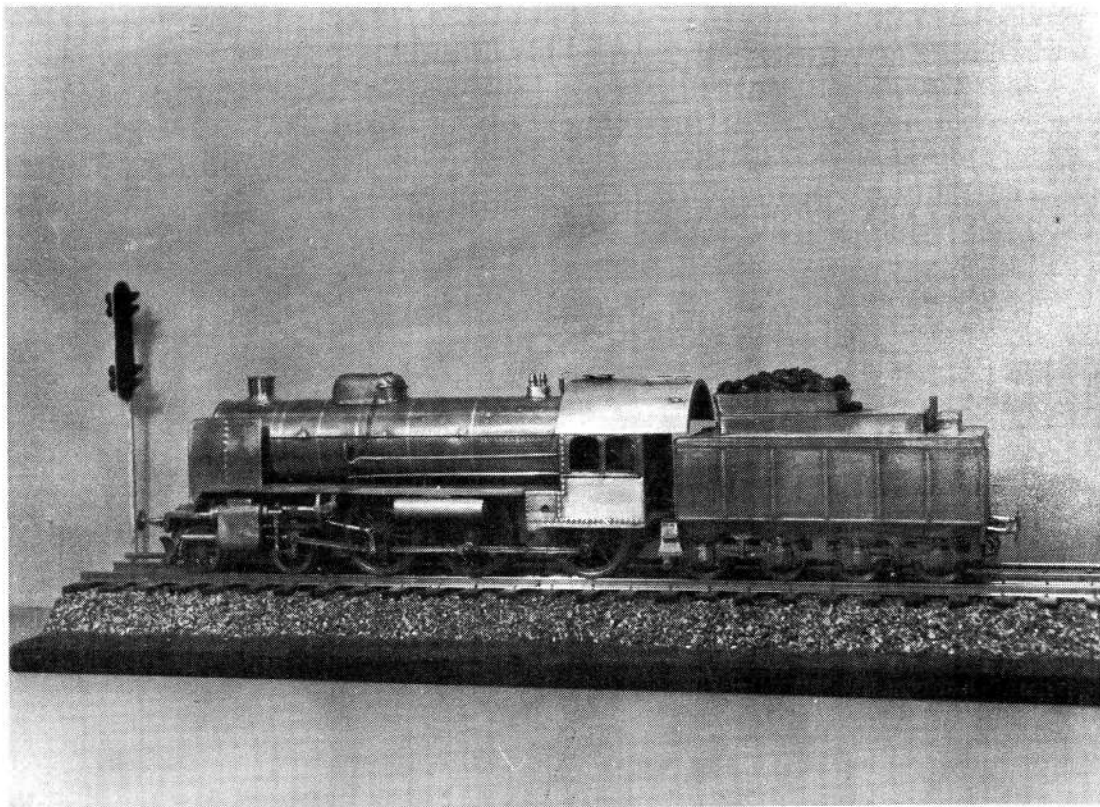
Selv kender jeg kun det svenske anlæg fra de fotos som af og til figurerer i udenlandske modelbaneblade, men da Göteborgfolken har valgt at fejre fødselsdagsfesten på et senere tidspunkt gør vi os i JS & DMJK håb om at tage en lille tur hinsidan, men derom senere.



Herr Th. Schönemann, Odense, har sendt os dette billede af sin smukt udførte model af R-maskinen i spor 0, 1:45. Billedet er taget inden modellen blev malet, men den har siden da været igennem alle børnesygdommene, bl.a. er motoren flyttet fra maskine til tender. Lokomotivet kører nu i fast tur på OMJKs anlæg.

Schönemann fortæller, at maksimal træk-
evne er 60 aksler, hvilket maskinen klarer
let og elegant endog i kurver med 15 promil-
les stigning, --- hvor mange stykker model-
trækraft kan præstere det??

BB



NYT FRA INDKØBSAFDELINGEN

Interessen for indkøbsafdelingen og behovet for de småting, vi havde anskaffet til denne, viste sig fra starten at være væsentlig større, and vi på forhånd havde turdet drømme om. Det er også muligt, at vi var en kende for fornærede, da det blev bestemt i hvor store mængder, der skulle købes ind, men hvorom alting er, blev resultatet det, at vi i adskillige tilfælde kun delvis var i stand til at efterkomme de bestillinger, der kom ind. Det tør siges at være beskæmmende for en ellers gammel rotte i faget at måtte erkende sine mangler, og på stedet gives da også en uforbeholden undskyldning til den, som føler

sig drillet eller holdt for nar. Nå, i virkeligheden er vi jo særdeles glade og tilfredse for det må da tages som en tilkendegivelse af at man læser andet og mere end lige netop forsiden af SIGNALPOSTEN.

Der er selvfølgelig bestilt supplementer hjem til de tomme hylder og det ville være rart om vi kunne love, at ovennævnte situation ikke skulle gentage sig, men det er desværre ikke tilfældet. Messingprofilerne får vi fra Tyskland og der er en måneds leveringstid. Andre dele, som f.eks. visse elmotorer stammer fra amerikanske overskudslagre, og her kommer man ud for, at disse lagre ikke har de samme varer fra gang til gang, og derfor må nogle varer måske udgå på vore lister.

De artikler, der nærmest må betegnes som hjemmesløjde (leveret via Ib Damm), er afhængig af, om manden, der laver dem, har den fornødne tid til sin disposition, og tandhjul, noget af det, der er størst rift om, vil det tage ca. 6 uger at få leveret, og værre er det, at den nye leverance prismæssigt vil ligge omkring 75% højere. Det kan dog nok ikke undre nogen, når man betænker, at vi solgte ud til samme pris, som vi havde betalt i 1958.

Varefortegnelsen er udvidet med følgende:

Comprimeret stål, 3 mm ø, L = 500 mm	kr. 0,35
- - 5 mm ø, L = 500 mm	- 0,50
Kurvepuffer, spor 0	pr. stk. - 0,65
Cylinderpuffer, spor 0	- - - 0,85

Skulle nogen være villig til at fremstille de andetsteds i bladet omtalte aksellejer til en overkommelig pris og i en antagelig kvalitet, skal indkøbsafdelingen med glæde tage imod tilbudet.



NYT FRA KLUBANLÆGGET

Ejermærkning af rullende materiel.

Beholdningen af rullende materiel på klubbens model-baneanlæg vokser støt og roligt. De sidste skud på stammen er 1 stk. ME, 3 stk. AV og 2 stk. ZB - og dertil kommer de 6 stk. Q-vogne, der indgår som led i byggeprogrammet, men som ikke er kommet ud at trille endnu. Alt i alt en efterhånden anseelig vognpark, og det kniber da også at give denne den fornødne rensning og opsmøring, endsige få den gennemrevideret. En del af dette materiel har i adskillige år kørt på anlægget, hvad materiellet bærer tydelige spor af, men da især de ældre vogne ikke er forsynede med tilstrækkelig tydelig ejermærkning, er vi ikke i stand til at meddele de rette ejermænd de mangler eller skader, der er opstået. Man bedes derfor venligst, ved

tørst givne lejlighed, aflægge klublokalet et besøg for på stedet at bringe den manglende ejermærkning i stand. Klæbemærker til formålet er lagt frem i lokalet.

Vognmestre ved JS & DMJK.

Defekte koblinger og puffere, afrevne trinbrætter og lettere beskadigelser på hjulsæt og aksellejer er de almindeligst forekommende skavanker, ganske som ved prototypen, hvor det også er stød- og trækapparater, det går hårdest ud over. Men hvor f. eks. Statsbanerne foretager eftersyn med regelmæssige mellemrum, så man i tide kan gardere sig, ja, der må vi andre nøjes med at konstatere, at der af og til skal en klat tyggegummi til for at klare sammenkoblingen, når vognstammen skal køres til perron.

D'herrer Jørgen Christensen og Preben Nørgaard er nu pr. 1. april udnævnt som vognmestre ved JS & DMJK og bag den fine titel vi nu har smykket disse medlemmer med, gemmer sig pligten til at påse, at det rullende materiel er i en driftsmæssig forsvarlig stand, og de føromtalte småskavanker vil vi således for fremtiden tillade os at bringe i stand på stedet.

De nye mestre har begge gået i en god skole, idet de har udstået deres læretid på Centralværkstederne hos DSB, begge var med i den hårde kerne, der gennemførte opbygningen af klubbens udstillingsanlæg og de har selvfølgelig begge deltaget ivrigt i vort vognbygningsprogram.

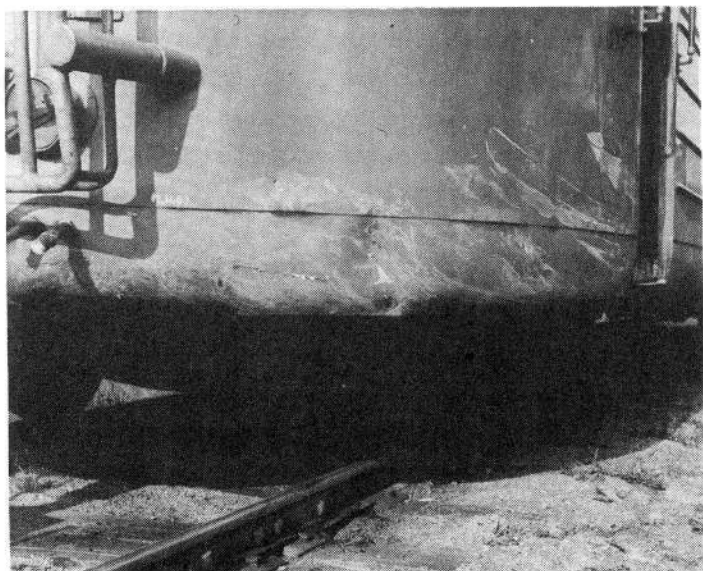
Nu er vel ikke alle lige begejstrede ved tanken om, at fremmede skal have lov at pille ved deres materiel, og vi vil derfor gerne vide, om man ikke ønsker denne form for service praktiseret. Det understreges, at kun de herrer vognmestre har tilladelse til at løfte vogne af sporet, og at den endelige afgørelse om hvorvidt det er en reparation, vi kan forsvare at udføre i klublokalet, afgøres af

ADAM,
modelbaneafdelingen.

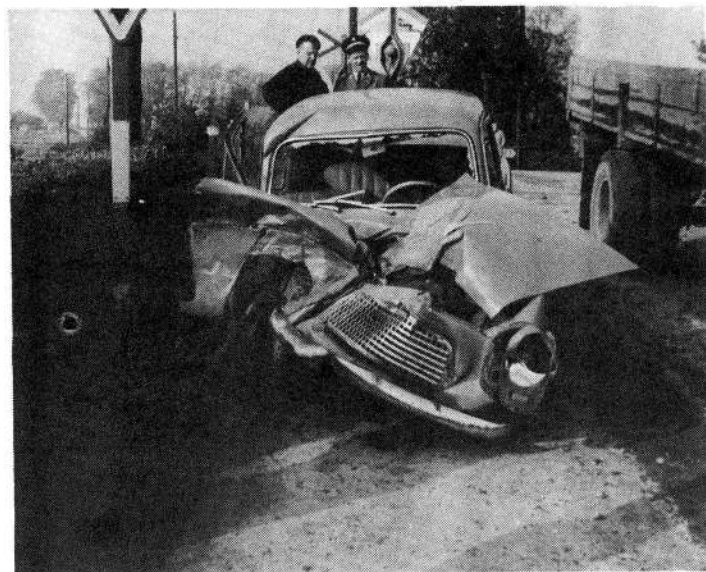


Bil contra tog

Da jeg den 21/10 var i Høng for at tilse anlægsarbejdet ved overkørsel 32 (nyt automatisk bomanlæg som nævnt i en tidligere artikel i dette blad om ledvogterhytten dér) blev jeg næsten vidne til en af de ulykker, der desværre efterhånden hører til dagens orden. Høng-Tølløse-banens tog S 818 var ventet og bommen rullet ned, men da toget alligevel ikke kom, gik jeg ud mellem bommene og så nu, at det holdt ved indkørselssignalet. Da ledvogteren vidste, at der var blevet stillet signal for toget, ringede han til Høng station og fik der at vide, at toget "havde snuppet en bil" i overkørslen ved Tranevej. Oversignalmontør Christiansen fra Signalvæsenet og jeg kørte på skinncykel ud til toget. Som det ses af billedet, fig. 1, var der ikke meget at se på skinnebussen (OHJs S 28), nogle skrammer og småbuler, en afreven slutmuffe på trykluftrøret og en afreven bolt, der havde holdt den højre banerømmer. Nå, tænkte vi, det var jo ikke noget særligt, og kørte videre til overkørslen, hvor den implicerede bil holdt. Der var det et ganske andet syn, der mødte os. En totalt smadret Anglia (fig.



Figur 1



Figur 2

2), der i hvert fald aldrig mere bliver til bil. Jeg må hellere med det samme fortælle, at føreren, udover en flænge i panden og en lettere hjernerystelse, ved et guds under ellers intet kom til.

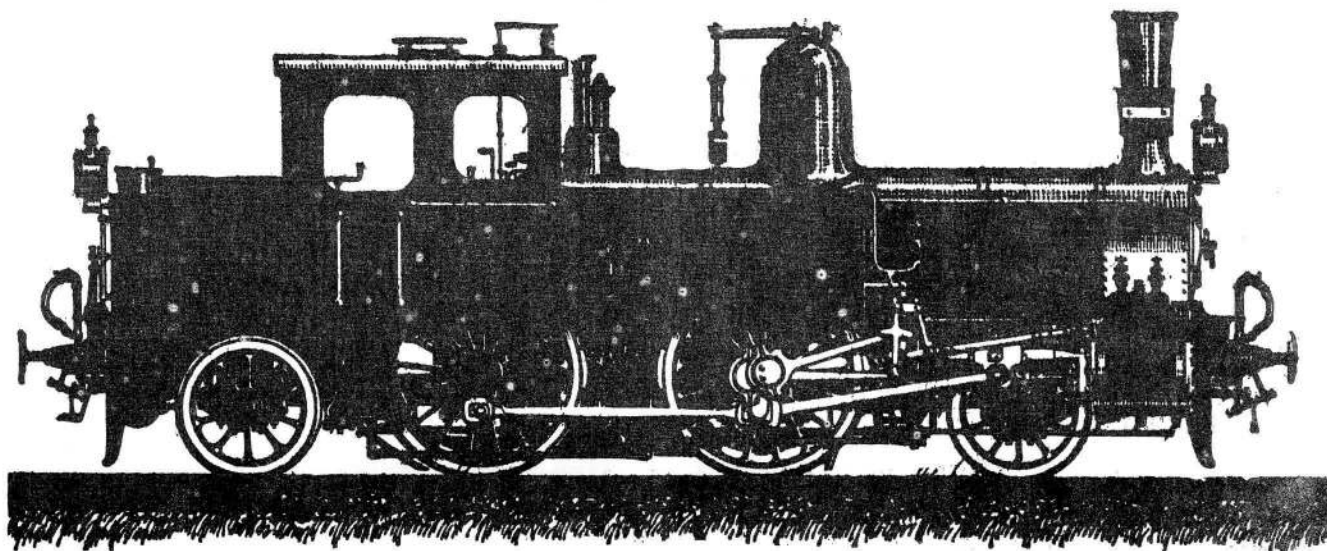
Hvordan var ulykken nu sket? Jo - bilens bremsespor talte deres tydelige sprog, de begyndte nemlig først 5 (fem) meter før sporet og endte brat ved den første skinne. Føreren (der var fra egnen og stedkendt) var kommet kørende fra Høng, solen var lige begyndt at bryde igennem disen, så udsynet har været fint, blinklys anlægget var igang (blinklys i begge vejsider plus klokke), men alligevel har føreren intet set, før skinnebussen er dukket op foran ham. Bilen var kørt ind i skinnebussens venstre forside, og den omstændighed, at skinnebussen runder foran har uden tvivl været skyld i, at bilen ikke blev slået med, men blev slynget til side. Ved sammenstødet her blev hele bilens forparti knust. Det næste, der skete, var, at bilen, da den blev slynget rundt, ramte bagenden ind i skinnebussen omtrent midt på. Herved blev bilens bagparti knust, medens der heller ikke her skete nævneværdig skade på skinnebussen.

Den ovenfor nævnte afrevne slutmuffe på trykluftrøret var det eneste, der gav kvaler for skinnebussen, den kunne nemlig ikke køre videre uden trykluft til at betjene bremserne med. Men det klarede Signalvæsenet! Oversignalmontøren fandt en gren i grøften, snittede den lidt til og slog den ind i røret med sine træsko. Da der blev sat trykluft på bussen, blev fugtigheden i grenen blæst ud, men så var den også tæt, og bussen kunne køre videre til Slagelse. (To ture efter sad grenen stadigvæk i røret).

Her er altså igen et af de tilfælde, hvor bilisten tilsyneladende har været helt væk i tankerne, hvilket man skulle tro ikke

kunne være muligt. Der går ikke en dag, uden man i aviserne læser om ulykker: tog-bil. Jeg for min part sagtner altid farten, når jeg nærmer mig en jernbaneoverskæring, og er der ikke fuld oversigt til begge sider, standser jeg helt op. Jeg håber, at disse billeder, der jo tydeligt viser, at det altid vil være bilen, der vil trække det korteste strå i kampen mod toget, vil få alle bilister til at være årvågne, når de nærmer sig en jernbaneoverskæring. Der er jo da ingen bilist, der buser fra en sidevej ind på en hovedvej, uden at se sig for, vel?

Tekst & foto: O. Faurhøj.



Fra den dygtige tegner Erling Nederland, som vil være kendt for sine mange jernbanetegninger, bl.a. i Politikens håndbog "Jernbanens Hvem, Hvad, Hvor" foreligger der nu 3 meget fine lokomotivtegninger af DSBs damploko, litra O, K og P.

Tegningerne er udført med megen akkurate og står meget fint i sort streg og med farver for skorstensbånd, kobberrør m.v. Det er tydeligt at se hvordan Nederlands store glæde for danske jernbaner har givet sig udtryk ved udførelsen af tegningerne. Det har jo hidtil kun været muligt at købe tegninger

af udenlandske lokomotiver, bl.a. af ældre britiske loko, tegnet af f.eks. E.W.Fenton, men Nederland har ved sit initiativ glædet alle os, der gerne ser vore danske damploko udført i lignende tegninger der indrammet og ophængt tager sig vældig godt ud. Man må derfor sige tak til Erling Nederland for den gode ide og vi kan forhåbentlig glæde os til at endnu flere tegninger vil fremkomme.

Dancker.

(Se iøvrigt annoncen i 2. årgang nr. 8)

50 aar gamle nyheder

Marts 1915.

Den 5. åbnedes Nakskov-Kragensbanen. Den er 28 km lang, har 8 stationer - deraf 6 konestationer - og har kostet ca. 1,6 million kr. Banens 3 lokomotiver, der skulle komme fra Tyskland, er endnu ikke kommet, og Lollandsbanen hjælper derfor den nye bane med maskiner.

Firmaet Jørgensen & Petersen har fået overdraget arbejdet med anlægget af Svendborg-Fåborgbanen og udvidelsen af Svendborg og Fåborg stationer.

Under snerydningsarbejde den 6. på Odsherredsbanen gik sneploven på tværs i sporet og besørgede den fuldstændige spærring af hele toggangen.

Et tog på Sorø-Veddebanen kørte den 8. fast i sne mellem Pedersborg og Døjringe, og de rejsende måtte befordres i slæde til Sorø.

I Vamdrup blev det opdaget, at det tyske lokomotivpersonale på lokomotivet og tenderen skjulte store mængder af varer (rismel, risengryn, margarine m.m.), hvis udførsel er forbudt. Varerne blev købt hos en købmand i Vamdrup. Dette smugleri har uden tvivl fundet sted i længere tid.

April 1915.

På Slangerupbanen var der forleden aften henlagt en mængde store sten på skinnerne mellem Fiskebækbro og Værløse station, hvor der yderligere var lagt sten i sporskiftet. Heldigvis blev stenene opdaget i tide. Politiet søger nu efter gerningsmændene.

Den 7. afholdtes licitation over udførelsen af arbejdet ved overdækningen af Frederiksborggades station (Nørreport) på Boulevardbanen. Det laveste tilbud var 418.750 kr., det højeste på 724.844 kr.

Svendborg-Fåborg banens bevillingshavere har vedtaget, at banen på strækningen Svendborg-Kogtved skal have dobbeltspor (65.000 kr.).

Jernbaneviadukten over Taffelbays Allé i Hellerup er ret lav, og kørsel under den med høje læs har tidligere medført kvæstelser af uforsigtige kuske. Den 16. blev en kusk på en flyttevogn knust mellem viadukten og vognens tag. Først ved aftagning af hjulene lykkedes det Falck at frigøre liget.

Natten mellem mandag og tirsdag den 20. knækkede akslen på en tysk godsvogn læsset med briketter. Uheldet skete i et godstog mellem Hylke og Skanderborg. Vognens hjul gik af og på en strækning af ca. 2 km var banelegemet blevet beskadiget. Uheldet medførte store forsinkelser for de øvrige tog.

Natten mellem den 26. og 27. løb i Ålborg en truckvogn fra et sidespor ind mod det ankomende Fjerritslevtog, væltede adskillige godsvogne og knækkede signalmasten.

Maj 1915.

Banen Bramminge-Brande ventes færdig og klar til drift i efteråret 1916. Privatbanerne Køge-Ringsted, Grenå-Gjerrild og Troldhede-Kolding-Vejen ventes at blive taget i brug senest i marts 1917. Anlægsarbejdet på Hørve-Vørslev har man indtil videre måttet stille i bero på grund af vanskeligheder ved at skaffe materialer. Det samme er tilfældet med den lille bane fra Holsted By til Holsted station.

Det havde været hensigten helt at stryge damekupéerne i tog med sidegangsvogne, men da det ville være en ulempe for damerne, hvis de ikke som hidtil på natrejser kunne gøre sig det lidt bekvemt ved delvis afklædning i damekupé, har generaldirektoratet bestemt, at der indtil videre i alle gennemgående nattog bibeholdes damekupé i 2. og 3. klasse. Hvis det skulle vise sig, at benyttelsen kun er ringe, vil de blive inddraget.

J. Groth.

H.O - HVIDOVRE

Den 10. februar 1965 afholdt Modeljernbaneklubben H.O., Nordkærvej 1, Valby, sin årlige generalforsamling.

Med beklagelse måtte vi modtage meddelelse om, at Alf Rasmussen ikke så sig i stand til at fortsætte som formand. Vi takker ham for godt lederskab i flere år og byder vor ny formand Steffen Andersen velkommen.

Stef er ikke ny i klubben, tværtimod er han en af de ældste, men altså ny formand!

Erik Bugge, Poul Kjær-Larsen og B. Stærmosse genvalgte som henholdsvis kasserer, revisor og sekretær.

Da ingen myndigheder eller lignende har bevilget klubben dyrtidstillæg, har vi selv måttet gøre det ved en kontingentforhøjelse der træder i kraft pr. 1. marts 1965. Kontingentet er hermed kr. 15,00 pr. måned, der fordeles således: egentlig kontingent kr. 22,00, bidrag til byggefond: kr. 3,00. Kontingentforhøjelsen medførte vedtagelse af lovændring til § 16 i klubbens love.

Det blev vedtaget at flytte station Alstrup, dels for at give bedre plads til den lille privatbane og dels for at kunne udvide Alstrup til den størrelse, den fortjener som betydende endestation.

Ændringen medfører, at kørekontrollerne forsynes med ca. 3 m kabel, så lokførerne bedre kan overse begge lokaler.

Henrik Borgen havde ledet mødet, der som sædvanlig forløb i god ro og orden. Vi takker fru John for husly og god kaffe "mæ brø" til

B. Stærmosse.

A 3 14 T 024 NPMB, 2-akslet personvogn, PNB nr. 11.

April 1965:

A 3 01 T 081 LB, lok 1-3

A 3 01 T 082 LB, lok 4.

A 3 14 T 023 LB, 2-akslet personvogn, B 11-13.

A 4 13 T 001 DBJ, 4-akslet personvogn med midtgang.

A 4 21 T 002 DBJ, 2-akslet åben godsvogn med håndbremse.

A 4 41 T 001 DBJ, sporplan for Rønne H.

Tegningerne koster kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre. Ved køb af alle 6 tegninger i en måneds sortiment reduceres prisen til kr. 14,00 portofrit tilsendt.

Ved besøget på Dansk Signal Industri den 25. marts fik tegningsarkivet overdraget kalcer til skematiske oversigter over bom- og advarselsanlæg. Disse tegninger har nedenævnte registreringsnumre, størrelsen er A 3 og prisen er kr. 1,00 pr. stk. + porto.

A 9 45 T 001 Bomanlæg, hovedbane

A 9 45 T 002 Bomanlæg, sidebane

A 9 45 T 003 Advarselsanlæg, hovedbane

A 9 45 T 004 Advarselsanlæg, sidebane.

Bestilling sker til giro 12.55.06, idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre. Giro-adresse m.v. se side 48.

U. Holtrup.

TEGNINGSARKIVET

Abonnementstegningerne, de nedfotograferede originaltegninger, er for månederne:

Marts 1965:

A 1 01 T 037 DSB, litra K 586, plan 1

A 1 01 T 038 DSB, litra K 586, plan 2

A 1 01 T 039 DSB, tender til litra K m.fl.

A 1 13 T 029 DSB, litra CLE nr. 1598.

A 1 13 T 030 DSB, litra CL nr. 1501-14.

G D S C 3 3

Jernbanehistorisk Selskab har nu på Charlottenlund station påbegyndt istandsættelsen af den for nyligt overtagne Gribskovbanepersonvogn. Arbejdet finder sted hver tirsdag fra kl. 19.30 og foreløbig arbejdes der - af hensyn til vejrliget - på det indre af vognen.

NYT FRA REDAKTIONEN

Redaktionen af dette blad og Jernbanehistorisk Selskabs kasserer er faktisk ikke altid de bedste venner af verden, for hvergang kassereren mener at kunne skimte lidt kongens mønt på bunden af kassen, melder redaktionen sig med et ønske om at øge kvaliteten af bladet f.eks. ved at offentliggøre flere billeder, en ting der gør bladet mere levende, men som til gengæld betyder en ikke uvæsentlig merudgift.

I disse dage er det nu imidlertid helt galt. Efter en række overtalelsesmanøvrer af en art vi ikke her skal komme nærmere ind på fik vi ham endelig med på ideen om at forbedre bladets papirkvalitet, således at trykket skulle stå renere og bladet præsentere sig pænere end hidtil. 3 dage efter at vi fik ham "lagt ned" resulterede opførelsen på tinge af komedien: "Krag søger mage" i at omsætningsafgiften, som også vi lider under, nu vil blive forhøjet fra 9 til 12½% og at tryksagsporto pr. forsendt eksemplar af vort blad

såmænd bare stiger fra 25 til 40 øre. Hvilket efter vor regnebog vil sige 60% stigning. Det kan man da vist kalde "mådehold".

Et andet af nutidens slagord er "kompensation", men selvom også vi kunne tænke os at være med i koret og søge vore udgifter dækket hos vore abonnenter, vil vi dog forsøge at stå denne årgang igennem med den hidtidige abonnementspris, således at en forhøjelse først vil få virkning for vore læsere fra og med 4. årgang.

Nu har kassereren også det at ærgre sig over!



Blandt de fordele som Jernbanehistorisk Selskab kan byde sine medlemmer i kraft af, at selskabet står tilmeldt Dansk Historisk Fællesforening, er den at vi til vore medlemmer med dette nummer af SIGNALPOSTEN kan medsende fællesforeningens nyeste katalog over historiske publikationer.

ADRESSER:

Adressefortegnelse over selskabets girokonti:

Kun vedrørende Fotoarkivet:

12.53.05: Jernbanehistorisk Selskab,
Fotoarkivet,
Nørrebro station, København, N.

Kun vedrørende Tegningsarkivet:

12.55.06: Jernbanehistorisk Selskab,
Tegningsarkivet,
Nørrebro station, København, N.

Betaling for annoncer, abonnement samt tilskud o.lign. til SIGNALPOSTEN.

9.47.22: Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN,
Nørrebro station, København, N.

Medlemskontingent, turindskud og alt diverse:

5.45.78: Jernbanehistorisk Selskab,
Nørrebro station, København, N.

Adressefortegnelse for bestyrelse og afdelingschefer (privat telf. nr.):

Formand samt chef for publikationsafdeling:
F. Hermind, Lejre. (Lejre 111)

Næstformand samt chef for tegningsarkiv:
U. Holtrup, Dalbyvej 12, Brh. ((01)71.79.03)

Kasserer:
E. Lehmann, Marstalsgade 40, Ø. (ØBro 3334)

Sekretær:
E. Mikkelsen, Grønnevej 255, 10., Virum.

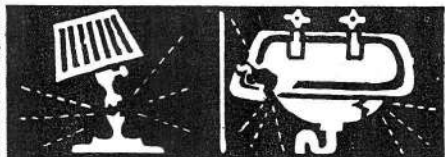
Bestyrelsesmedlem:
O.G.Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde.
((03)35.48.30)

Chef for bibliotek:
E. Beyer, Bremensgade 25, S.

Chef for fotoarkiv:
E.V.Pedersen, Nyskiftevej 42, Vanløse.
((01)70.69.32)

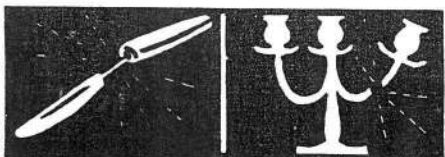
Chef for modelanlæggene:
P. Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte.
(Gentofte 1060)

Har De
noget, der skal
araldittes?



Alt bindes
ubrydeligt:

Metaller, porcelæn,
gummi, læder,
glas, træ etc.



Fås hos Deres farvehandler

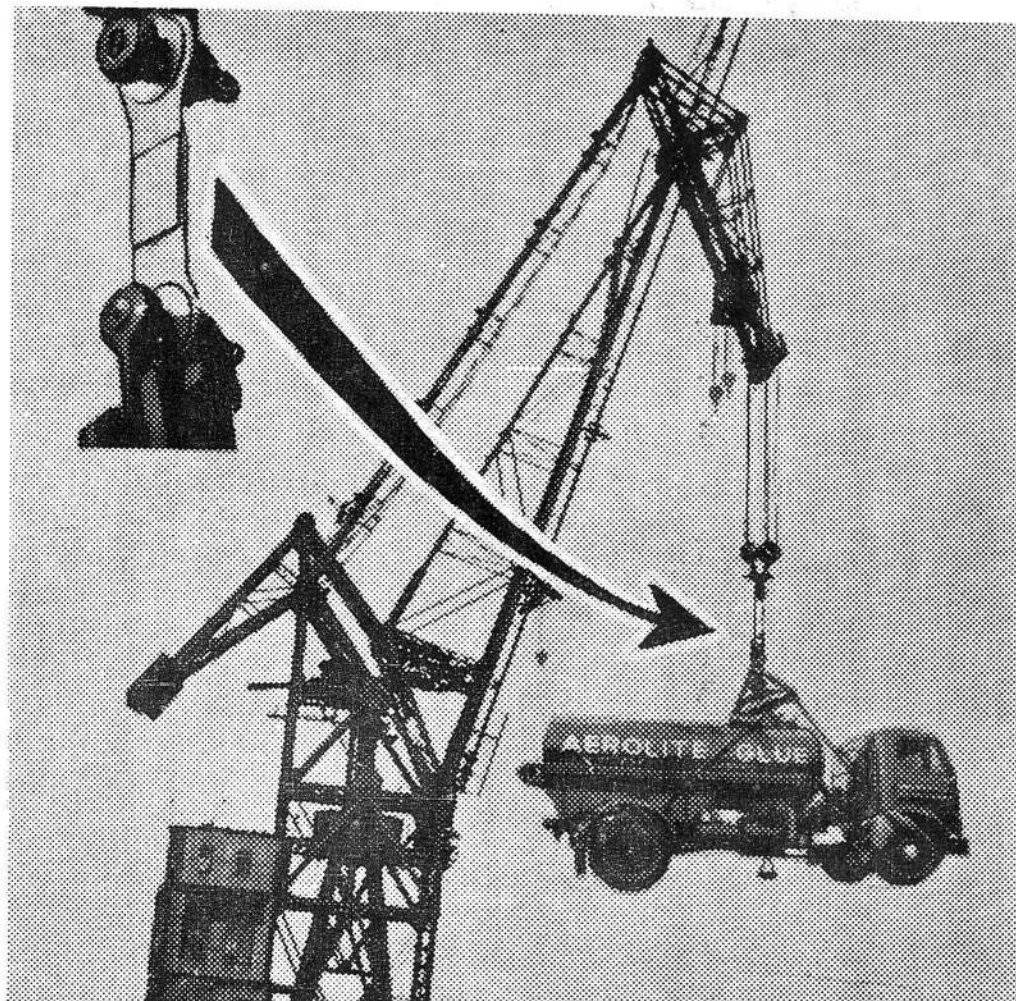
I LICENS FOR CIBA A/G-BASEL

SIE LAK- OG FARVEFABRIKER



ARALDIT
KLÆBER

© Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke



Så godt limes man idag

Den moderne kemi præsterer vidundere med de moderne kunststoffer, der er kommet frem efter krigen. Et af dem er ARALDIT klæbestof, som fremstilles af de berømte schweiziske kemikaliefabriker CIBA. Med det kan man bl. a. også klæbe jern og metaller, og derfor anvender industrien idag Araldit i mange tilfælde, hvor man tidligere anvendte svejsning eller lodning.

Fotografiet viser, hvor fantastisk stærk en Araldit klæbning er. I hjørnet ser De to små metalplader, som er klæbet sammen med Araldit. Dem har man så indsat som bindeled i den store krans bækæde - og det vil igen sige, at det er disse små sammenklæbete metalplader, der holder den 3,4 tons store lastbil, som kranen har løftet.

Araldit kan nu også bruges af private, idet Sie Lak- og Farvefabriker på licensbasis leverer Araldit også i små forbrugerpakninger. Med dem kan private klæbe ikke alene jern og metaller, men også porcelæn, gummi, læder, glas, træ etc. Araldit er derfor blevet en skattet medhjælper i mange hobbyværksteder.

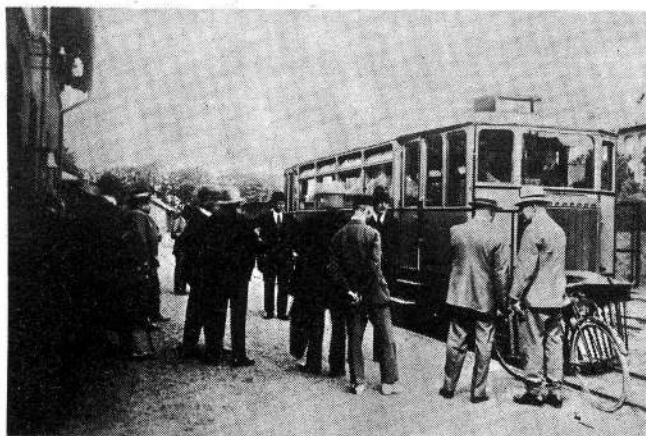
JERNBANEØGER

LØVSTRÆDE 8 KØBENHAVN K GIRO 387 TELEGRAM-ADRESSE: BOGHAASE TELEFON C. 15.999

P. Haase & Søn



International Boghandel



Ib.V.Andersen: KOLDING EGTVEDJERNBANE. 56 sider, 21 fotografier, tabeller og oversigtskort, sporskitser og tegninger af driftsmateriel m.m.

349. En fyldig og interessant skildring af denne usædvanlige banes historie. 1965. Kr. 24.75

Ny revideret udgave af ét interessant kapitel af dansk jernbanehistorie:

350. Charles Haugbøll: BØRSTER. De omrejsende jernbane- og jordarbejdere liv og arbejde belyst gennem breve og samtaler. Krydret med muntre historier fra deres barske, men frie tilvarelse. Bogen er illustreret med en række fotografier af "børster" optaget ved jernbaneanlæg rundt omkring i landet. 150 sider. 1965. Kr. 24.75

351. do do indbundet Kr. 34.75

352. P. Thomassen & B. Wilcke: VEJLE-GIVE JERNBANE 1894-1914. 53 sider. Illustreret med fotografier og tegninger. 1965. Kr. 12.00

353. B. Wilcke & P. Thomassen: KOLDING EGTVED JERNBANE. 63 sider. 19 fotografier + tegninger, sporplaner og kort. 1965. Kr. 15.00

354. B. Wilcke & P. Thomassen: NAKSKOV-KRAGENES JERNBANEN 1915-1965. 62 sider Rigt illustreret. Kr. 12.00

En anden måde at studere jernbanedriften på:

355. AUSFAHRT FREI FÜR LOK S3/6. Long playing grammofonplade, Akustisches panorama des Eisenbahnbetriebs. 16.75

358. P.H. Bendtsen: JERNBANESPOR. Oversigt over danske baners sporkonstruktioner m.v. overbygningstyper ved forskellige udenlandske baner samt sporvejsspor. Litteraturhenvisninger. Sagregister. 1964. 109 sider. Gennemillustreret. Kr. 26.00

383. Holger Georg Hansen: JERNBANE-MINDER. Denne bog er ikke alene en samling fornøjelige jernbanehistorier, den er i lige så høj grad en interessant historisk studie af jernbanen under skiftende tider og teknik. 140 sider + 24 fotosider med mange sjældne optagelser. Kr. 18.75

384. do. do. Indb. Kr. 26.75

406. Ascani Schneider: GEBIRGSBAHNEN EUROPAS. Et enestående opslagsværk over 140 bjergbaner i 14 lande med 120 fotografier, kort, tabeller og register. 442 sider. 1963. Kr. 88.75

Damplokomotivernes

Svanesang:

407. Colin T. Gifford: DECLINE OF STEAM. 291 storslåede fotografier, som ikke alene udmærker sig ved at være fotografiske plets kud, men også ved at være jernbanetekniske og historiske plets kud. Den mest fascinerende billedkavalkade vi har haft.

Indbundet i silkelærred. Tverfolioformat. 1965 Kr. 73.00