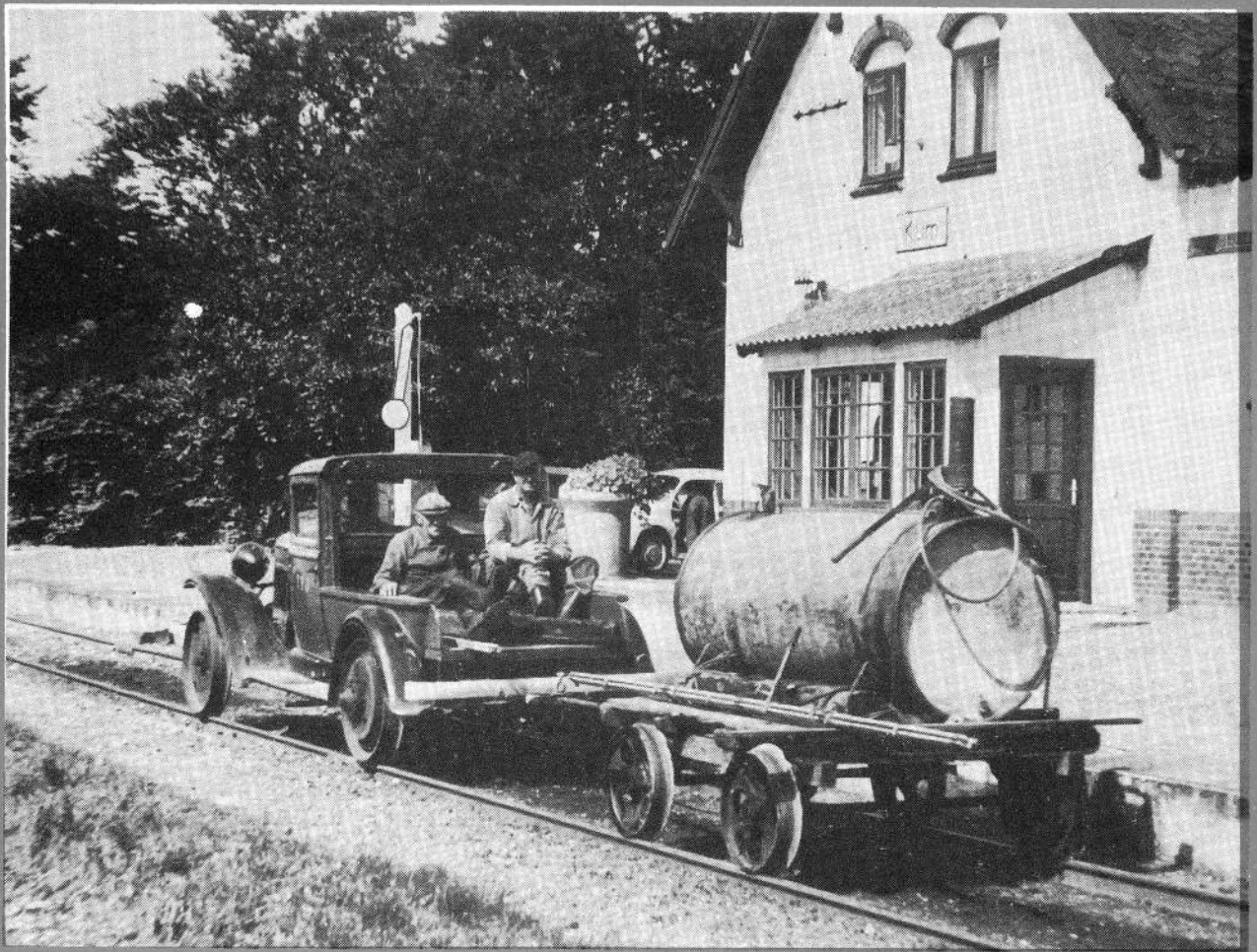
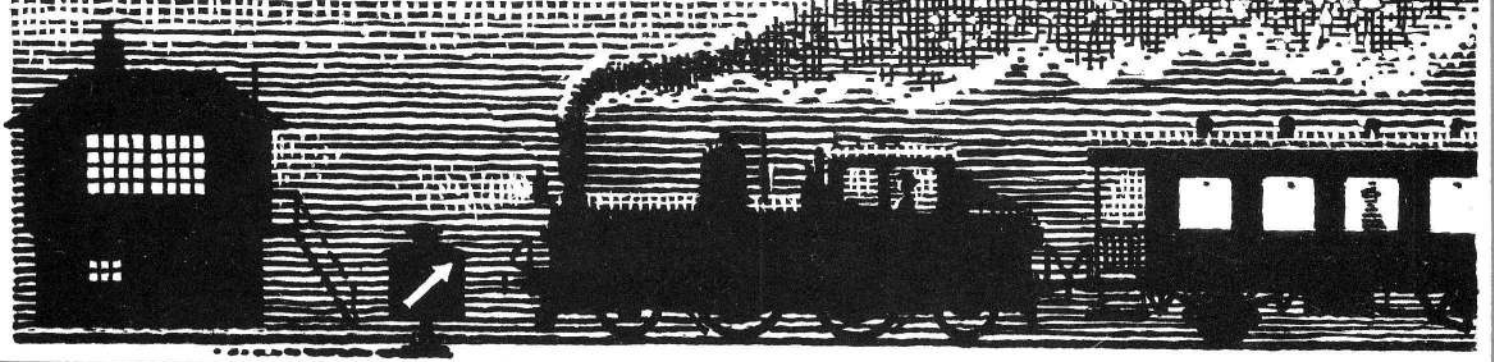


SIGNALPOSTEN



3. årgang — 3

SKAGENSBANEN

75 ÅR



Jubilæumsskrift for banen, udgivet af

Jernbanehistorisk Selskab

60 sider, ca. 30 fotografier, heraf mange fra smalsporstiden, luftfoto 20 x 30 cm af Skagen station, nedfotograferede originaltegninger af det første smalsporsmateriel m.m.

Pris : 7,- Kr.

Portofrit tilsendt

Ved bestilling bedes benyttet girokonto 9.47.22, adresse: Jernbanetidsskriftet Signalposten, Nørrebro station, Kbh. N.

Fortrykt girokort vedlagt dette nummer til læsernes brug.

SIGNALPOSTEN

3. årgang nummer 3

Juni 1965.

Indhold i dette nummer:

Tre gange Vemb plus noget mere	50
Adams hjørne: Lokomotivbygning, 3. del, drivhjul	54
Generalforsamlingsreferat	57
JS & DMJK: Regnskab 1964/65	58
AMJK præsenterer: Drejeskiveautomatik	59
Fotoarkivet	62
Engelske loko: Gresley Pacific loko	63
50 år gamle nyheder	71
Nyt fra Redaktionen	72
Adresser	72

Forsidebilledet: TFJs ukrudtstog på Klim station 16/8-1963. Foto: Holtrup.

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.

ANNONCEKSPEDITION: 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. Løssalgpris kr. 2,50. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem SIGNALPOSTEN, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

3 x VEMB plus noget mere...



Nu står der ganske vist i overskriften 3 gange Vemb plus noget mere, men egentlig burde der have stået meget mere, idet de 3 gange Vemb i og for sig kun kommer til udtryk i hosstående illustrationer.

Disse viser egentlig på glimrende vis en slags baneudvikling, fra en ret beskeden - men dog helt selvstændig - start, via en noget mere tidssvarende betjening af publikum til nutiden, hvor bitter sparsommelighed har degraderet en lokalstation til næsten blot nogle få sidespor i statsbanestationens nordlige udkant.

Og så er det endda ikke tilstrækkeligt med treenigheden, der gik en kort periode forud for begyndelsen, om man så må sige, en periode, hvor aftale om den stedlige kro's pasning af privatbaneforretningerne, var det eneste holdepunkt i no man's land!

Der hengik dog kun et halvt års tid, forinden den første lokalstation stod færdig.

Det var de tre gange Vemb, der hermed har fået deres skyldighed, så er der noget mere tilbage.

Dette noget mere står egentlig som et pseudonym for et trykt manuskript dækkende årene 1879-82 ved Vemb-Lemvig Jernbane.

En lovsang til den vestjydske nøjsomhed og gudsfrygt.

En lovsang så direkte og indtrængende, at vi faldt for fristelsen til at plukke ud af dette manuskript. Til at vise, hvor meget sparsommeligheden ved dette baneanlæg sad i højsædet.

Da det uddragne selvsagt ikke kan være andet end netop uddrag og løsrevne sentenser, bedes De tage dette i betragtning ved læsningen, det er altså ikke noget fuldgyldigt bevis - ikke noget helt fyldestgørende billede af banen, og netop det, der ikke er medtaget, er måske det, De ville anse for det væsentlige.

En ting mere - alle personnavne er udelagt.

Men hør nu her.

Midt i og sidst i 70'erne kæmpede de nyåbnede Djurslandsbaner en fortvivlet kamp for deres unge liv, ja en kamp, der begyndte allerede før fødslen.

Dette må hele tiden ses som et mene tekel på VLJs væg.

Vor hjemmelsmands ankomst pr. dagvogn til hotellet i Lemvig lød da også således:



Vemb nu. Fuld optagelse.



Vemb. Lokalstation nr. 2.

"Har De kuffert med? De skal ikke pakke den ud. Efter 8 dages drift sendes alle d'herrer hjem igen, det er et ganske vildt foretagende med den jernbane. Tænk, den skal drives på en ganske ny facon og snurrig måde, der skulle ikke være stationsbestyrere, men kromænd, der tillige vare landbrugere. Det hele var en tåbelighed. At tro, at man kunne begynde på en anden måde - og billigere!"

Man kan så efter dette lange citat trække vejret dybt og konstatere, at banen stadig kører.

Det var Vestjylland, en landsdel, hvor religion og meninger var trukket skarpt op. Men det var også en landsdel, hvor man kendte penges værd.

Efter koncessionstildeling den 7/6 1878 åbnede banen den 20/7 1879. 4 landstationer og en længde af 3,86 miil. Anlagt som let - meget let - bane og som landets første uhegnede og usikrede for så vidt angår niveauovergange. Senere fulgte iøvrigt Oddesund-Thisted i samme "spor".

Takstregulativet blev udformet efter så enkle regler (tommelfingerregler), at det var let tilgængeligt for kroejerne, med hvilke der sluttedes overenskomst på de 4 landstationer. Arbejdsindsatsen honoreredes med

10% af stationens middelindtægt.

Til at begynde med var der ikke varehuse på disse stationer, men senere byggede banen skure til dette formål. Muligt for at have det kort i baghånden ved "lønforhandlingerne" at kunne sige: Godt, så begynder vi selv, vi har bygget varehus!

Sidesporene forvaltedes af togenes anden mand - togføreren. Der var nemlig kun 2 mand med togene, og den ene var lokomotivfører. Denne havde i lokomotivet en bagdør med direkte overgang til vognene, at benytte, hvis togføreren skulle agere fyrbøder.

Som sagt, det var togføreren, der havde spornøglerne med sig, disse var ikke betroet til d'herrer kroejere. Med rette eller ej!

Rejsegods måtte folk selv sørge for, og vognenes bagagenet var da også dimensioneret derefter.

Ganske vist var der åbnet særlig vanskelige kunder mulighed for selvekspedition, idet en tavle med stationsmærker samt en klisterpotte stod til disposition. Godset måtte de rejsende i disse særtilfælde selv bringe til - henholdsvis hente i rejsegodsvognen.

Til banernes vedligeholdelse krævedes 6 mand, hvoraf den ene tildeltes funktion som banemester. "Ved større arbejder kunne erhol-

des assistance".

Ved bygningen af banen opnåedes en særdeles tilfredsstillende løsning, idet jernbaneentreprenørerne Lauritz Petersen & Wätzold overtog entreprisen for en betaling af kr. 606.800 samt kr. 454.000 i præferenceaktier.

Det kørende materiel bestod af ialt 13 stk. 4 person-, 2 rejsegods - og 7 godsvogne. Også dette var af let konstruktion.

"Scandia" måtte flere gange "revidere" tegningerne og nedskære vægten, og det sidste svar fra firmaet til banen lød kort og klart: "oh yes, we can make them without wheels".

Dette forslag blev dog ikke gennemført i praksis.

Lokomotiverne, der var to, hvortil ret hurtigt købtes eet til (et anlægsløko), skulle ikke drejes, altså havde man ikke brug for drejeskiver.

Sneplov. Nej, systemet måtte ikke belastes med udgift til en sådan, thi "sner det så stærkt, at en sneplov synes fornøden, står man sig bedre ved at blive hjemme".

Herligt ikke.

Vognbenyttelsen i forbindelse med statsbanerne var en såkaldt ensidig fremmedvognbenyttelse, der var kategorisk forbud mod at lade VLJ-vogne få landlov, de måtte blive,

hvor de var. Meget forståeligt, når man hører, at en godsvogn med 1000 pund i den ene ende stod på enden.

Lemvig havde skiftende vagthavende, to skift, hvorfor et sagtmødt forslag om to nøgler til dørene blev fremsat, men det var for absurd til overhovedet at kræve et svar!

Mens vi er i Lemvig bør også nævnes, at lokopersonalet bestod af 2 lokoførere og 1 pudser, at stationen var normeret med 1 stationsforstander (forvalter hed det), 1 elev, 1 pakhusformand og 2 portører.

Remisen havde plads til 2 lokomotiver, og i et hjørne stod en filebænk og lidt mere, det var banernes værksted!

Et kardinalpunkt var driftsbestyrerens ønske "helst intet skriveri, der kan ikke skrives lidt nok". Morsomt nok oplyses senere, at en af personalet i 17 år ikke een gang havde haft en skriftlig henvendelse til besvarelse. Nej, det var øretæver her og straks!

Morsom var stationsbestyrernes regnskabsaflæggelse, det var i form af en daglig færdselsrapport med ganske enkelte facts, bl. a. billetslutnumre, og udfærdiget på basis af en "kassebog" mest lig et kladdehefte, ind-



Vemb lokalstation 1893.

rettet med en side pr. dag.

Alt i alt bestod banens formularsamling af godt 30 eksemplarer, og cirkulærer kendtes ikke. ("et overskud skal ikke soldes op i papir" - hed det!)

Lønningsforholdene var interessante. Alt var lagt an på, at personalet skulle ofre sig for idéen, og betalingen var da også derefter.

Et forslag om at hæve disse lønninger - blot efterhånden, som banens økonomi bedredes - blev henlagt.

"Meget ville være anderledes, hvis personalet kunne indse, at sligt må vente til banernes tilstand kan tåle det."

Måske er det godt, at manuskriptet ikke

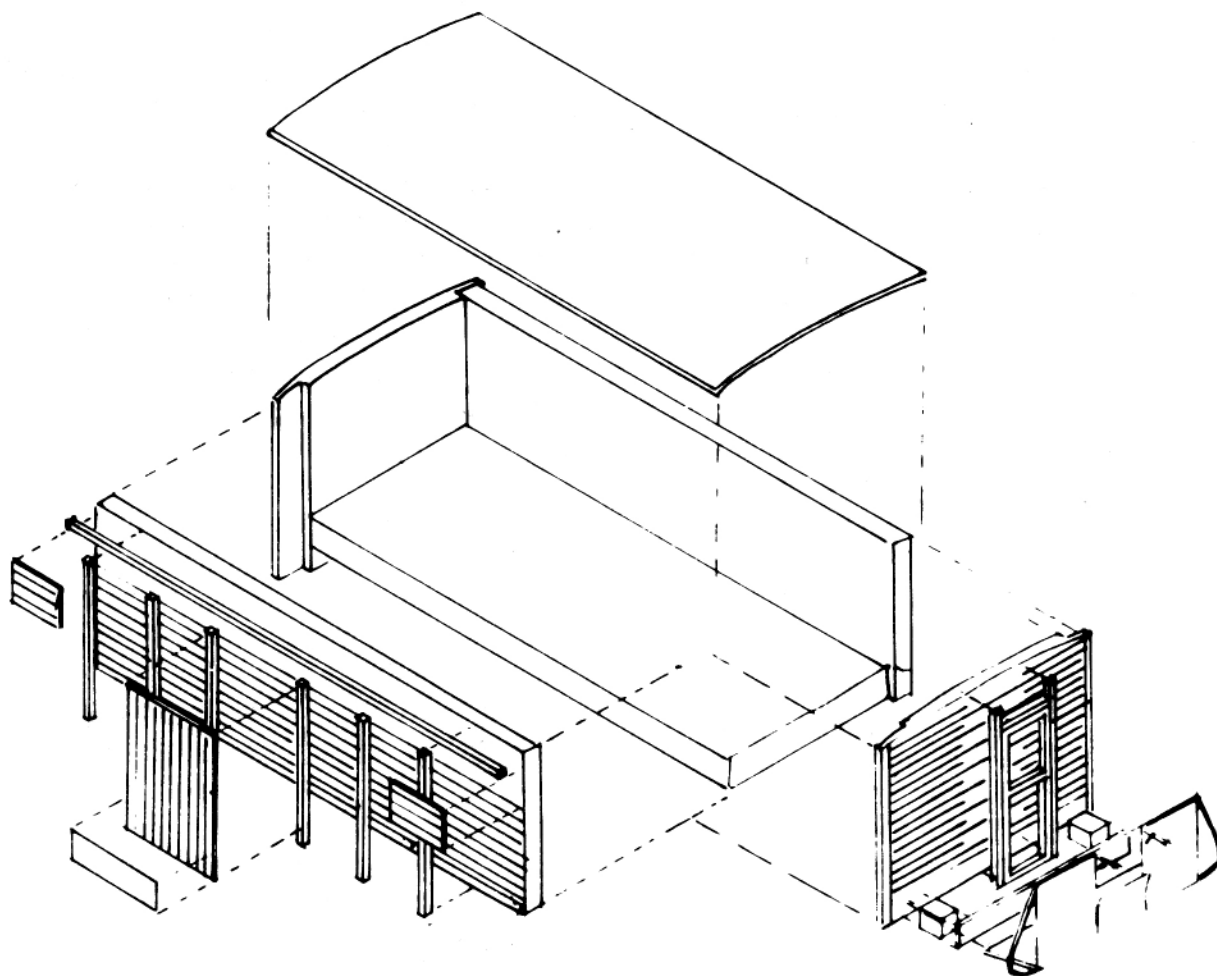
i kroner og øre fortæller om lønnens størrelse - eller mangel på samme - men på den anden side havde det været interessant at kende tallene.

Sat i relation til nutidens krævemøntalitet og hele indstilling ville de virke absurde.

Meget mere stod der i dette lille skrift, men mon ikke foranstående er tilstrækkeligt til at give vor tids banedrift en helt ny baggrund.

I hvert fald en interessant brik i jernbanehistoriens mosaik.

G.



Forslag til samling af vognkasse. Vognen er Kalvehavebanens Q 145. Tegner: Jens Bruun Petersen.

Adams Hjørne

DRIVHJUL.

Dygtige lokomotivkonstruktører går selvfølgelig ikke af vejen for selv at fremstille deres drivhjul. Det er imidlertid ikke nok at være fiks på fingrene, man må også have det nødvendige maskineri til sin rådighed, men har man mod og lyst til at gå i gang med en sådan opgave, indeholder den tilgængelige modeljernbanelitteratur adskillige brugsanvisninger og da ikke to af disse er ens, skulle der altså være gode valgmuligheder. Selv har jeg ikke været i besiddelse af det fornødne mod eller den englelige tålmodighed dette arbejde kræver, og de i handelen værende drivhjulsdiametre (for spor 0 se Ib Damms fortegnelse over løsdeler) har da således også sat grænsen for mit udvalg af maskintyper.

På dette område har jeg fornemmelsen af, at HO-interessererede har et noget større og bedre udvalg at ty til, var det ikke noget for en rask HO-mand at lave os en fortegnelse over drivhjul for størrelse 1:87, det må da være noget, der er interesse for.

Er vi nu så heldige, at udvalget af drivhjul falder sammen med lige netop den diameter som der er behov for, bør man når bestillingen afgives sikre sig, at akselhullet har den ønskede diameter (spor 0 = 5 mm) og beregnet for prespasning på akslen, hvilket er såre vigtigt. Første gang man betragter et sådant hjul, indkøbt i dyre domme, er det nok muligt, at man har lidt svært ved at skjule sin skuffelse, for kønt er det just ikke. Nok er bandage og flange pænt afdrejet og udgør smukke glatte flader, for og bagside kan også gå an - men egerne!! Dem kan det være vanskeligt at få øje på, ind imellem den sidder der grimme kager af støberester og andet nus, men det må man ikke lade sig gå på af. Det meste af det kan skrebes ud med en skruetrækker el-

ler anden spids genstand - resten, der er hårdt som metallet selv, må bearbejdes med fil og sav, og inden længe ligner det det det skal. Montering af krumtappene sørger vi selv for, og da de meget gerne alle skulle have den samme afstand fra hjulets centrum, laver vi først en lære til opmærkningen af krumtappet. Er afstanden fra centrum af krumtappet til centrum af hjul for eksempel 7 mm, borer vi i et stykke 2 mm messingplade et 5 mm og et $1\frac{1}{2}$ mm hul med indbyrdes afstand på 7 mm. En stump aksel med diameter 5 mm poleres i boremaskinen ned til en sådan diameter, at den lige kan smutte ned i drivhulets akselhul, der jo af hensyn til prespasningen er et par hundrededele millimeter mindre end akslens diameter. Den førnævnte lære er i mellemtiden savet ud i den mindst mulige størrelse - vi skulle jo gerne kunne se, hvor på hjulnavet vi borer for til krumtappen - og når denne lære så "propes" fast i den ene ende, drejes på plads midt i fortykkelsen af navet, er vi sikre på, at tages den første $1\frac{1}{2}$ mm borespån gennem det lille hul efter denne metode på samtlige hjul, ville disse huller alle blive med den samme centrumsafstand. Det skal nu lige bemærkes, at man ikke borer dybere end at boret lige netop har fat. Så pilles læren af - og resten af boringen udføres uden lære. Dette arbejde må nødvendigvis foretages med søjleboremaskine. Gevind skæres i hullet med 2 mm metrisk gevind og selve tappet, der er et stykke messingrør med 2 mm indvendig og 3 mm udvendig diameter, kan nu fastgøres i hullet med en cylinderhovedet maskinskrue 2MG. Fremstillingen af disse tappe sker på samme måde som akslerne, og alt skal saves af i den rigtige længde med det samme.

For at få et pænt vinkelret snit, laves akslerne ved hjælp af boremaskine og skruestik. Endefladerne poleres ved at presse et stykke smergellærred hårdt imod emnet samtidig med at boremaskinen snurrer, og for at lette indføringen af akslen i hjulet affiler vi den alleryderste ende, så den bliver ganske svagt konisk. Udregningen af akslens længde foretages ud fra følgende beregninger: Sporvidden er 32 mm, og denne afstand må selvfølgelig ikke overskrides - målt udvendigt på hjulsættets flanger - men mindst lige så

vigtigt er det at indvendigt mål mellem flankerne ikke er mindre end de tilladte 29 mm. Dette sidste tal benytter vi som udgangspunkt og lægger to gange hjulets største tykkelse til (målt på navet) og slutresultatet er lig med akslens totale længde. Skulle dette nu mod forventning resultere i, at det ene hjul er godt på vej til at havne på nabosporet, så kan du godt regne med, at det ikke er fremstillet efter de normer, der danner grundlag for modeljernbanebygning i det hele taget.

Omtalte normer, der er udarbejdet af Europas mest erfarne modelbane-amatører og fabrikanter af industrimateriel på de såkaldte MOROP-kongresser, fås (i tegningsarkivet) i form af et lille hefte til 4 kr. Normerne gælder alle sporvidder - og er ganske uundværlige for os.

De færdige aksler - 2, 3, 4 eller hvor mange det ellers kunne være - forsynes nu med et hjul og som allerede omtalt skal det presses på akslen. Med fingrene alene sættes det så fast som den koniske ende tillader det, så åbner vi skruestikken så meget, at hjul og aksel kan ligge på tværs mellem kæberne. Hjulet trykkes med fingrene fast an mod den ene kæbeside og ved at spænde skruestikken, trykker vi akslen helt i bund. Tilspændingen må gøres med forsigtighed og når vi er halvt igennem er det klogt at kontrollere om hjulet vakler. Dette gøres ved at sætte den frie ende i boremaskinen og så køre rundt - det er let at se om hjulet løber som det skal. Slår hjulet fra side til side er der ikke andet at gøre end at begynde forfra igen. Akslen bankes ud med en dyknagle.

Det andet hjul monteres på samme måde, men da vi som ved prototypen overfører omdrejningsmomentet fra drivhjul til kobbelhjul ved hjælp af kobbelstængerne, skal de modstående drivtappe af hensyn til de døde punkter forsættes 90 grader i forhold til hinanden. I første omgang bruger vi øjemålet, presser hjulet på, men ikke fastere end at det kan drejes med håndkraft, og med den lille messingstrimmel vi udborede samtidig med rammesiderne som lære, forarbejder vi endnu en sådan strimmel, hullerne bores op til drivtappens diameter, derpå kan hjulsættene lægges i rammen, og på den side hvor hjulene sidder

fast på plads, anbringes den ene strimmel som kobbelstang. Denne side drejes således, at alle midtpunkter for aksler og tappe ligger i forlængelse af hinanden. På den anden side sættes strimmel nr. 2 - først bageste tap, så drejes næste hjul indtil tappen kan finde hullet i strimlen o.s.v. men pas på, at den "faste" side ikke bevæger sig imens. Når samtlige drivtappe er monteret, prøvekøres opstillingen og det skal kunne gøres uden at kobbelstængerne blokerer eller binder. Mærker man træge momenter når køretøjet skubbes med en "blød" finger - og alt det foregående arbejde ellers er udført med største akkurate-se, kan det være at et af drivhjulsættene ikke helt overholder de 90 grader, men som regel kan man lirke sig frem ved at iagttage, hvilken tap der ikke er på plads, vride det pågældende hjulsæt, prøvekøre o.s.v. indtil fejlen er rettet.

Sluttelig presses alle aksler i bund og den endelige prøvekørsel kan finde sted. Dette er et af de store og nervepirrende øjeblikke - man kan nemlig komme ud for, at hjulene vrider sig på akslen under presningen, og da de nu gerne skulle sidde så hårdt på akslen, at de ikke kan drejes uden vold, betyder det, om vi skulle have været så uheldige at en vridning har fundet sted, at vi må begynde forfra igen.

Undertiden kommer man ud for, at aksel og hul ikke passer således til hinanden, at presset er hårdt nok. I sådanne tilfælde foretager vi nogle kraftige bid med skruestikken i den del af akselenden som rager ind i navet. De derved fremkomne grater er som regel nok til at sikre befæstelsen - men vil man endelig være på den sikre side, kan man jo efter den endelige finjustering lodde mellem aksel og hjul.

Nu er imidlertid teori et, praksis noget andet, og trods flittig brug af skydelære, lup og meget andet godt, viser det sig måske umuligt at undgå en ganske svag binding af kobbelstængerne. Dette helbredes ganske enkelt ved med en rund nålefil at rive hullerne i stængerne ganske lidt op. Rivningen udføres ved at presse filen hårdt ind i hullet og derpå vride den rundt mod uret. I det tilfælde man med sikkerhed kan lokalisere synderen,

nøjes vi naturligvis med at "straffe" denne, men læg mærke til, at der skal rives på begge sider af maskinen.

Det siger sig selv, at den aksel som bærer maskinens tandhjul nødvendigvis må udstyres med dette inden sidste hjul presses på plads. Dette tandhjul kan også presses på akslen, men da der undertiden er behov for at kunne skubbe det fra side til side, er det nok så rart om det blot sidder tæt om akselhalsen og kun forankres med en pinolskrue.

Næste gang: Strømaftagere.

HO-afdelingen i JS & DMJK.

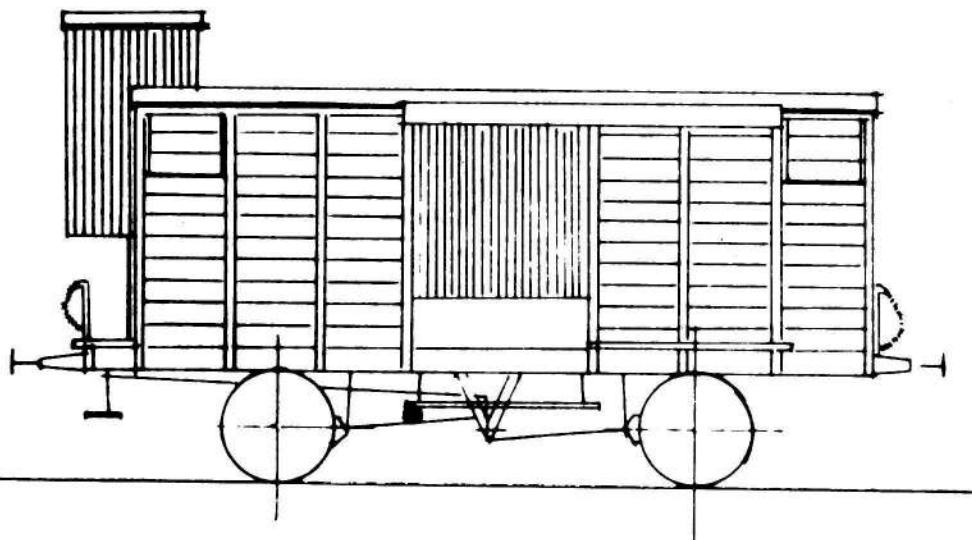
Fra HO-afdelingen har vi modtaget hostående særdeles nydelige tegninger, hvoraf den ene endog i sig selv fremtræder som en konstruktionsbeskrivelse, der tydeligere end mange ord fortæller beskueren, hvor enkelt og ligetil det i virkeligheden er. Det fremgår ikke af det tilsendte, hvilke materialer man foretrækker eller anbefaler at anvende, og

det er heller ikke nødvendigt, men ligesom jeg andetsteds i bladet efterlyser en oversigt over drivhjul til HO, kan jeg ikke se rettere, end at det sikkert ville blive hilst med glæde om HO-afdelingen var i stand til at bringe en fortegnelse over diverse løsdele samt en objektiv kritik af deres værdi.

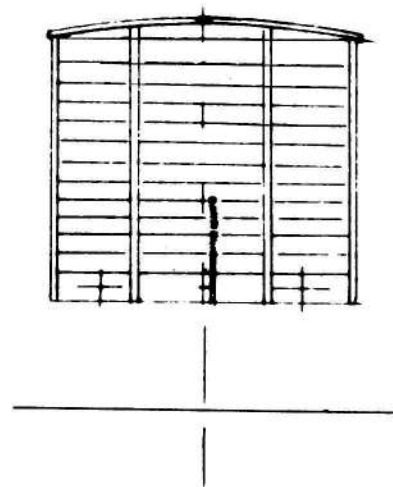
Vore venner i HO-afdelingen lægger ikke skjul på, at privatbanerne er deres store kærlighed, og det både på det historiske såvel som på det modelbanemæssige område, og da det også antydes fra denne side, at den kommende HO-bane skal anlægges i Old-Timer stilen (det nytter altså ikke noget om man møder op med industrimateriel) kan der næppe tænkes noget bedre udgangspunkt end en dansk eller måske et gennemsnit af en dansk privatbane - ku' vi så blot finde et egnet lokale til de rare mennesker!

ADAM

Tegningerne er af Kalvehavebanens lukkede godsvogne Q 142 og 145. Tegner: Jens Bruun Petersen.



KB Q 142

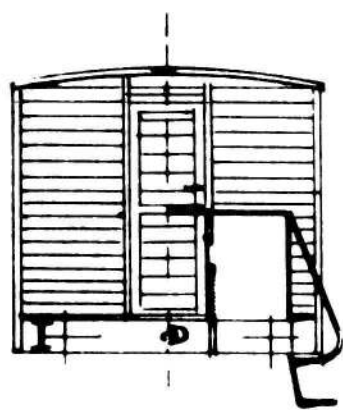


KB Q 142 og Q 145

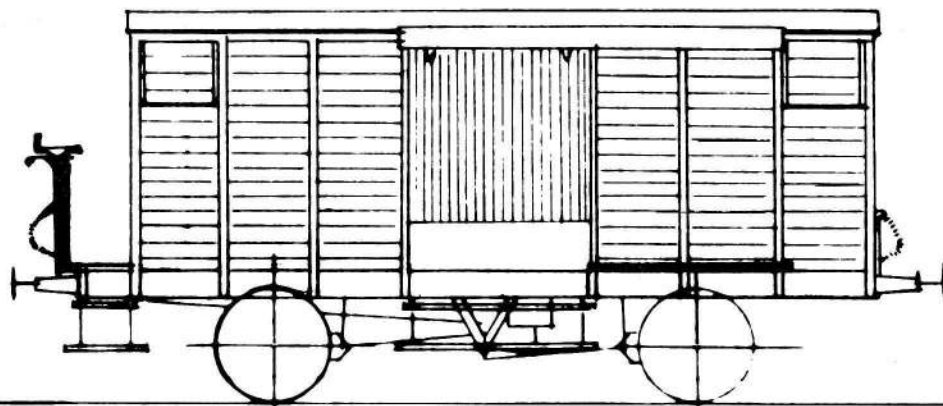
Øvrige oplysninger:

	Q 142	Q 145
Last	10,0 t ₂	10,0 t ₂
Bundflade	16,3 m ²	16,3 m ²
Tara	7575 kg	8000 kg
L.o.P.	8110 mm	8110 mm
Akselafstand	3660 mm	3660 mm

Bremse	Skruebremse	Skruebremse
	Vacuumbremse	Vacuumbremse
Varme	Ingen	Ingen
Lys	Elektrisk	Elektrisk
Byggeår	1897	1899
Byggested	Scandia	Scandia
Udrangeret	1958	1958



KB Q 145



KB Q 145

Generalforsamling

Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klubs ordinære generalforsamling afholdtes torsdag den 8. april d.å. Efter forslag fra bestyrelsen valgtes oberstløjtnant A. V. Arendrup med akklamation til dirigent. Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlige indvarsling og gav ordet til formanden, der indledte sin beretning med en omtale af medlemstallet, der viser en fremgang til 104. Bestyrelsen var identisk med den i 1964 valgte. Formanden omtalte de afholdte ture og møder og nævnte specielt vor deltagelse på udstillingen i Helsingør i anledning af Nordbanens 100 års jubilæum, og det i den anledning udgivne store særnummer af SIGNALPOSTEN.

Loko 7036 var blevet istandsat i årets løb, og en kreds af medlemmer havde indtil videre stillet midler til rådighed til indkøb af GDS C 33 til selskabets historiske samlinger. Arbejdet med restaureringen var begyndt, men der kunne bruges mange flere hænder.

SIGNALPOSTEN var blevet udsendt efter vore planer, selv om der af og til havde været vanskeligheder med at overholde tidsfristerne - mest hos trykkeren, men også i "redaktionen", idet det jo var et stort arbejde, der skulle forenes med bl.a. familieliv. Vi håber på en udvidelse af abonnenttallet og en udvidelse af annoncetegningen, hvorved bladet kan gøres bedre rent teknisk eller udvides sidetalsmæssigt - eller begge dele. Bogen om

Jernbanerne i krigen 1864 går stadig pænt, og formanden takkede trafikkontrollør Parbøl for hans store arbejde hermed. Ligeledes måtte Gregersen takkes, thi uden hans store arbejde var i hvert fald SVJ-heftet ikke blevet en realitet. Froholdet til DJK havde ikke undergået nogen væsentlig ændring i årets løb, men der var nu aftalt et møde for at oprette et kontaktorgan. Det altoverskyggende problem i øjeblikket var lokaleforholdene. Vi søger med lys og lygte efter mere plads, men endnu har bestræbelserne ikke givet noget positivt resultat. Endelig gennemgik formanden forskellige investeringer og bevægelser på regnskabet.

Derefter gav afdelingscheferne en kort beretning om virksomheden i de respektive afdelinger. Modelanlæggene arbejder videre i de hidtidige spor. På Nørrebro bygger man vogne om onsdagen, og det er tanken, at sludre- og hyggemøderne skal blive en fast institution. Biblioteket har haft ringe udlånsvirksomhed i det forgangne år, hvilket skyldes den ombygning, der er igang og som er uomgængelig nødvendig. Tegningsarkivet har kunnet glæde sig over en meget stærk stigning i omsætningen, og håber med tiden at kunne opfylde alle de ønsker, der er blevet fremsat. Fotoarkivet har haft en betydelig omsætning, i størrelse næsten uændret fra sidste år. Aftrykkenes størrelse er ændret til 9 x 14 cm og størrelsen 13 x 18 cm er "inddraget" idet efter-

spørgslen var meget ringe. Formanden suppleerede med at berette, at DSB havde overladt os sporplads til C 33 på Charlottenlund station, samt at der arbejdes her hver tirsdag fra kl. 19.15.

Den efter udstillingen i 1963 opståede sag om den forsvundne og atter genfundne F-maskine havde medført, at bestyrelsen og James Steffensen ønskede at belønne de to "vågne" medlemmer, der havde medvirket i sagen, og formanden overrakte Jens Bruun Petersen et gavekort, medens Tommy Lind fik et års frikontingent.

Formanden understregede til slut, at et eventuelt genvalg af den siddende bestyrelse ville blive betragtet som en accept af den hidtil førte linie - en linie der i så fald i det kommende år ville blive videreført og udbygget.

Arendrup takkede bestyrelsen for det ud-

førte arbejde og Groth foreslog at medsende et girokort med regnskabet - det ville måske animere medlemmerne til at betale kontingent hurtigt.

Herefter godkendtes beretningen.

Regnskabet blev oplæst af kassereren, og der gaves decharge.

Valgene var hurtigt overstået, idet formand, bestyrelse, bestyrelsessuppleanter samt revisor blev genvalgt med akklamation. Ifølge de nye vedtægter skulle vælges en revisorsuppleant - og hertil valgtes Ole Faurhøj.

Under eventuelt gav Gregersen en beretning om MOROP-kongressen 1964, og formanden oplæste programmet for MOROP 1965, der netop var ankommet.

Herefter sluttedes generalforsamlingen, idet formanden takkede dirigenten for en - som sædvanlig - besindig og dygtig ledelse af forhandlingerne.

Regnskab for
JERNBANEHISTORISK SELSKAB
&
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Driftsregnskab for tiden 1/3 1964 - 28/2 1965

	Indtægter	Udgifter
Underskud fra 63/64 DMJK	-	1.474,08
Overskud fra 63/64 JS...	61,30	-
Kontingenter og indskud.	2.160,00	-
Udflugter og møder.....	2.733,30	2.848,50
SIGNALPOSTEN.....	5.944,09	6.426,88
Meddelelser iøvrigt.....	50,00	60,60
Foreningskontingenter...	-	119,00
Biblioteket.....	-	87,29
Tegningsarkivet.....	3.030,85	3.014,04
Fotoarkivet.....	1.232,25	916,48
Kontorudgifter.....	-	200,10
Drift af lokaler.....	-	545,73
Porto.....	-	126,50
Repræsentation.....	-	237,35
Forsikringer.....	-	77,00
Renter og gebyrer.....	3,16	6,87
Gl. anlæg.....	22,50	60,50
Nyt anlæg.....	80,00	-
Udstilling i Helsingør..	-	218,17
Diverse.....	145,05	-
Underskud ovf. status...	956,59	-
	<u>16.419,09</u>	<u>16.419,09</u>

Status pr. 28/2 1965

Aktiver:

Kasse.....	8,60
Giro.....	614,17
Lystrykmaskine.....	1.123,02
Udstillingsanlæg.....	1.500,00
Skrivemask. Signalposten	1.300,00
Skrivemaskine, kontor...	200,00
Underskud for 1964/65, overført til næste år...	956,59

Passiver:

Deposita.....	65,00
Forudbetalt kontingent..	140,00
Kreditorer.....	1.374,36
Lån hos Danmarks tekni- ske Museum.....	1.500,00
Restgæld, lystrykmaskine	450,00
Restgæld, skrivemaskine.	600,00
Nettoformue.....	1.573,02
	<u>5.702,38</u>
	<u>5.702,38</u>

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med bøger og bilag. Kasse- og girobeholdningens tilstedeværelse konstateret. Bestemmelsen i vedtægternes § 11, stk. 2 er iagttaget.

København, den 10. marts 1965.

Sign.: Th. Kronholt, revisor.

AMJK PRÆSENTERER:

Drejeskive - automatik

Da vi i Ålborg Model-Jernbane Klub dels havde prøvet forskellige opbygninger af automatik til drift af drejeskive, dels studeret flere beskrivelser, og ikke fundet nogle af disse muligheder anvendelige, satte vi os til selv at konstruere en sådan automatik.

Vi besluttede at følgende betingelser skulle opfyldes:

- 1) Drejeskiven skulle stoppe ud for det ønskede spor og være fastlåset her, indtil en anden stilling ønskedes.
- 2) Kørestrømmen til tredieskinnen på selve broen og til de til graven tilstødende spor skulle være afbrudt, så længe drejeskiven kørte.
- 3) Der måtte endvidere kun gives kørestrøm til tredieskinnen på det spor, som drejeskiven var fastlåset til.

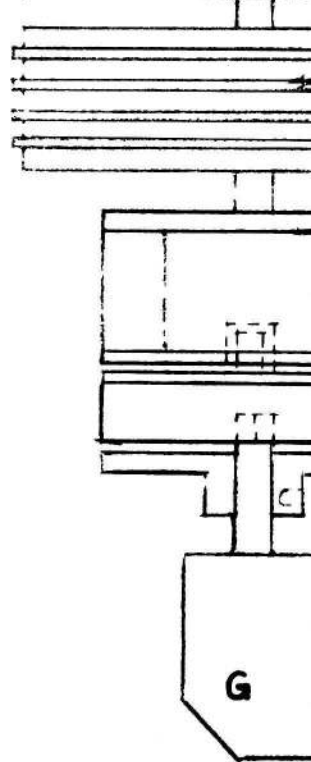
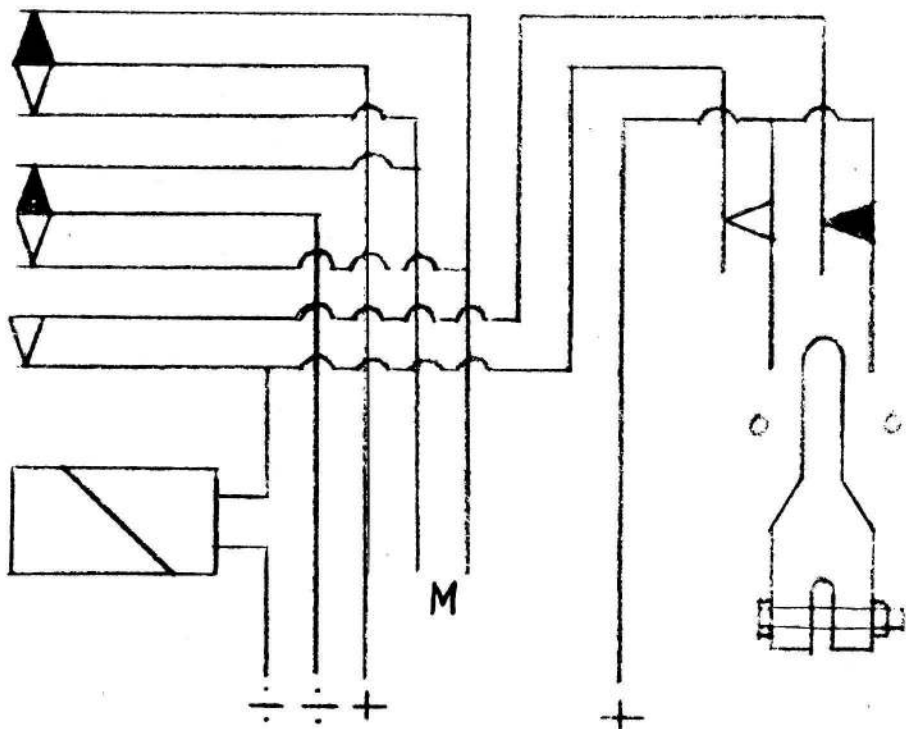
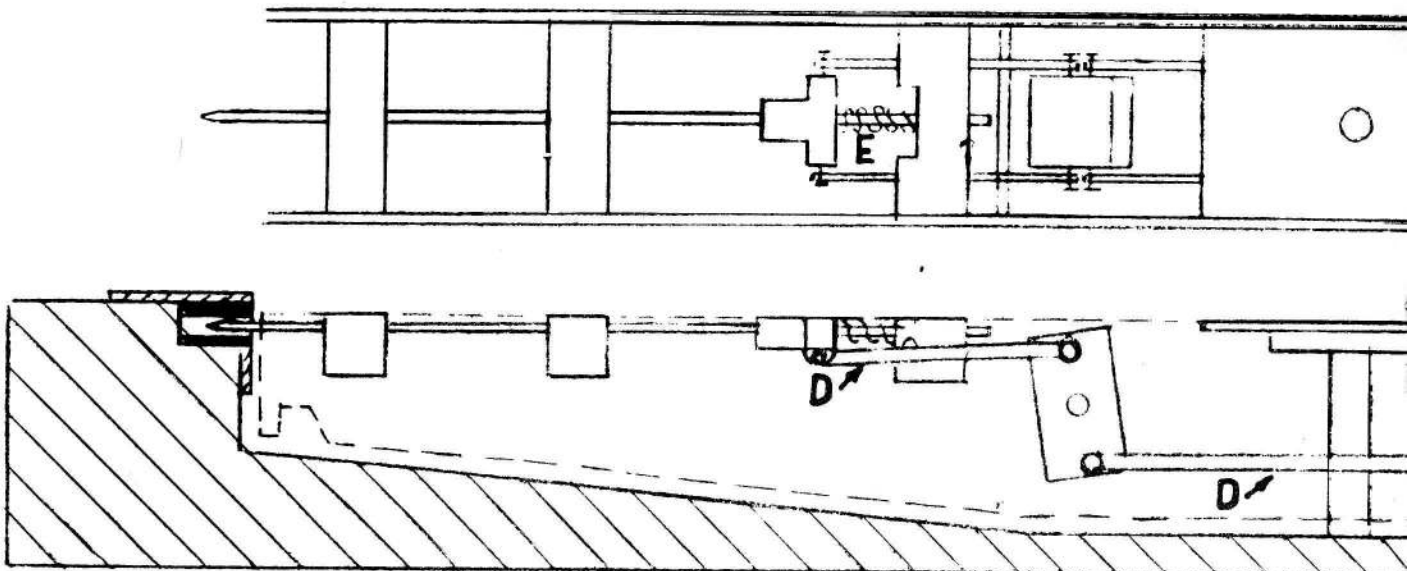
Her er så resultatet, som vi efter mange timers arbejde er kommet frem til. Ofte har vi måttet lave noget helt om (hvilket er en modelbygger's lod, red's bemærkning). En ting, som har voldt os megen kval, er magnetkoblingen, som nogen måske vil mene er overflødig. Vi kan dog forsikre, at den skal være der for at kunne optage motorens afløb, thi selv det mindste afløb vil give en spænding i trækket fra motoren, som forårsager et ryk i broen, når låseriglen udløses.

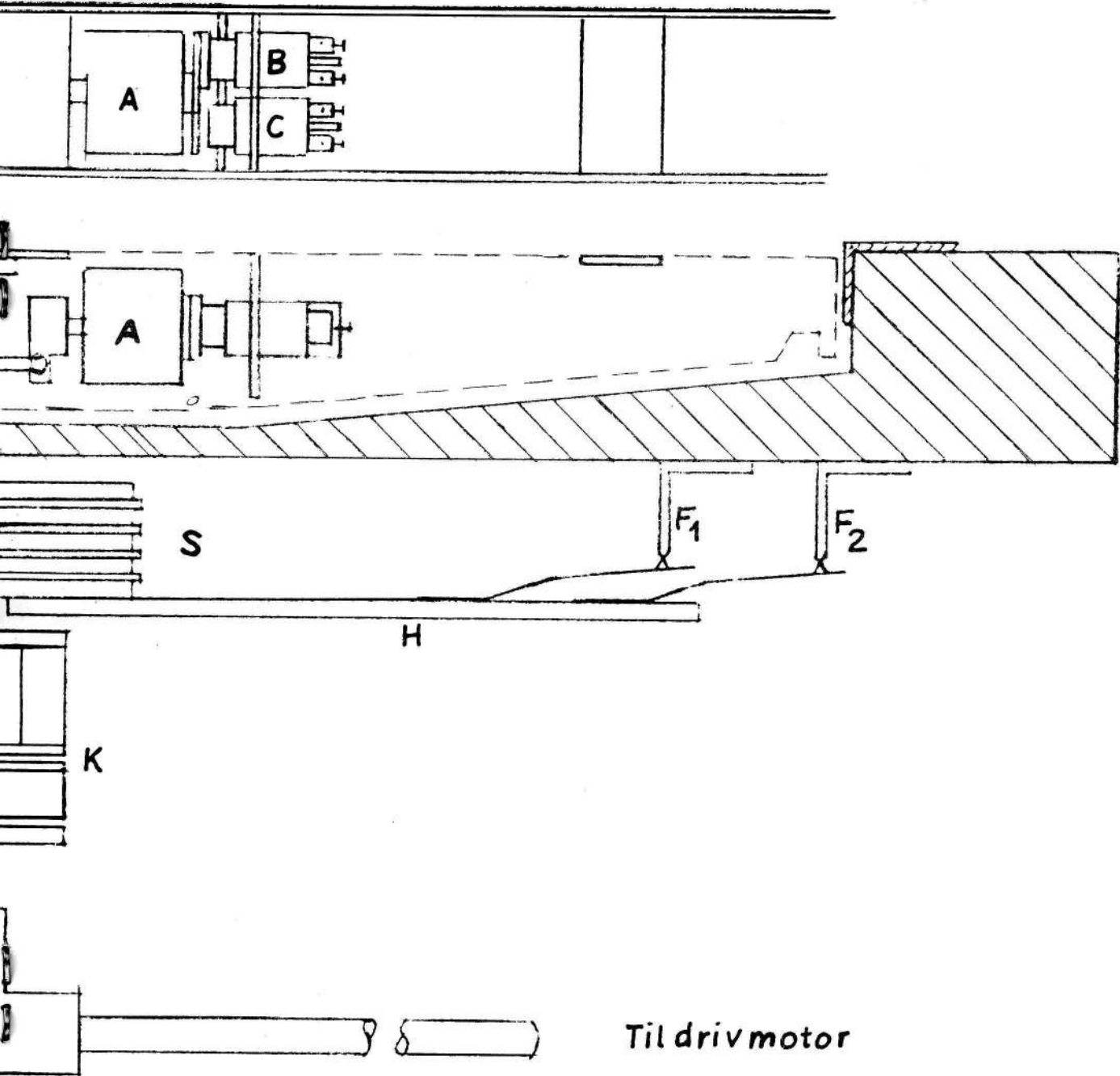
Hele herligheden består foruden af selve broen med tilhørende grav, af en i broen indbygget trækspole, A, der når den får strøm trykker på vægtstængerne, D. I enden af disse sidder en fjederbelastet låserigle, der låser broen fast. Den går i indgreb i et hul, boret efter en i forvejen forarbejdet lære, ud for midten af hvert spor, der fører fra drejeskiven. Når trækspolen, A, trækker kernen til sig, trykker den på vægtstængerne, D, hvorved kontakterne B og C i den anden ende udløses. B er en brydekontakt, der bryder trækstrømmen

i spolen, A, så denne kun får holdestrøm - idet spolen har 2 viklinger, en med et stort strømforbrug, som trækker kernen og en med et lille strømforbrug, hvis opgave det er at holde kernen inde. C er en sluttekontakt, som slutter strømmen til et relæ, hvis opgave er at slutte strømmen til magnetkoblingen og til motoren til drejeskivebevægelsen, samt at afbryde kørestrømmen til tredieskinneerne. F 1 og F 2 er føleringe, der giver strøm til henholdsvis tredieskinnen (F 1) og trækspolen (F 2).

I kontrolpulten er en omskifterkontakt af MEC-type, men således indrettet, at det punkt, vælgeren står i, er strømløst, medens resten er under strøm.

Lad os se, hvad der sker, når vi vil køre med drejeskiven, og stiller drejeknappen på kontrolpulten til det ønskede spor. Herved får den sektion af føleringen, F 2, som broen står ud for strøm, medens sektionen til det valgte spor bliver strømløs. Strømmer løber nu fra F 2 gennem slæbearmen, H, til en slæbering i ringen, S (her sidder 4 slæberinge, som fører strømmen til og fra broen). Herfra videre til trækspolen, A, som nu trækkes og via vægtstængerne, D, udtrækker låseriglen. Nu sørger kontakten, B, for at trækspolen, A, kun får holdestrøm, og kontakten, C, slutter strømmen til relæet, der giver strøm til motor og magnetkobling, samt afbryder kørestrømmen. Motoren trækker nu broen, gennem et vinkeldrev, G, og magnetkoblingen, K, indtil følearmen, H, når til det strømløse stykke i føleringen, F 2. Herved brydes holdestrømmen til trækspolen, A, og fjederen, E, trykker låseriglen mod gravens kant, og vi er så fremme ved den vigtigste del af justeringsarbejdet. Låseriglen går endnu kun til kanten af graven og forhindrer herved kernen i trækspolen, A, i at gå helt tilbage i nulstilling. Som følge heraf afbrydes strømmen til





Halborg 6/9-1964	Automatic for	H. Jørgensen A.M.J.K.
	20m. Drejeskive	

relæet ikke, og motoren fortsætter med at trække broen, indtil låseriglen har fundet sit hul. Herefter kan jernkernen komme helt i nulstilling, relæstrømmen afbrydes, hvorved magnetkoblingen udløses, motoren standser og der gives atter kørestrøm til tredieskinnen. Vi er så ved hjælp af kørekontrollen klar til at køre ud på drejeskiven, der nu er effektivt fastlåst, indtil vi vælger et nyt spor.

Magnetkoblingen består af en spole, som tiltrækker en jernkerne forsynet med en stor korkbelagt skive, som trykkes imod spolehuset når strømmen i spolen sluttet. Dette giver en tilstrækkelig fast kobling, der dog alligevel kan glide, hvis broen blokeres. I centrum af skiven og jernkernen er lavet et firkantet hul, der kan glide på en firkantet aksel fra

vinkeldrevet. På denne aksel er der endvidere anbragt en fast skive som bærer den korkbelagte skive i fristilling.

Alle løsdelene, spoler og kontakter m.m. er fundet i klubbens rodekasser.

Af strømskemaet nederst tilvenstre på tegningen fremgår, hvordan vi har løst problemet med at få broen til at køre den vej, som vælgerkontakten drejes, ved hjælp af nogle kontaktarme og et relæ.

Det var lidt om, hvordan vi har løst et for mange måske vanskeligt problem. Fremtiden vil vise, hvor megen glæde vi i AMJK vil få af vores drejeskive. Vi er nogle stykker, der håber, det må blive i mange år.

Lundborg/knerik, AMJK.

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 12.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i størrelsen 9 x 14 cm koster kr. 1,00 pr. stk. Porto pr. ordre - den er nu steget - er kr. 0,40, og leverings-

tiden er ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 12 billeder i denne liste reduceres prisen til ialt kr. 10,00 plus porto.

Bestilling sker til postgiro 12.53.05 (adresser se side 72), idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

Samlekatalog over de første 9 tilbudslister kan stadig rekvireres hos fotoarkivaren.

E. Pedersen.

JS reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 1 27 F 017	DSB, ZB 99699	Albani godsvogn	april 1954
A 1 27 F 023	DSB, ZA 99527	Carlsberg godsvogn	juni 1954
A 1 27 F 036	DSB, ZB 99704	De danske Spritfabriker godsvogn	nov. 1954
A 1 27 F 039	DSB, ZM 500401	Novo (Terapeutisk Laboratorium, København) godsvogn	dec. 1954
A 1 27 F 042	DSB, ZF 500002	Sydjysk Damkultur, Vejen, v/Hansen & Jørgensen,	marts 1955
A 1 27 F 050	DSB, ZM 99451	De forenede Isværker, Esbjerg, Premier Is, godsvogn	jan. 1956
A 1 27 F 061	DSB, IKD 24548	Esbjerg Andels Slagteri, godsvogn	maj 1956
A 1 27 F 062	DSB, ZB 99611	Tuborg godsvogn	maj 1956
A 1 27 F 066	DSB, ZF 500064	N. Jøker, fiskeeksport, godsvogn	febr. 1957
A 1 27 F 084	DSB, ZB 99681	Stjernen "Viking" godsvogn	marts 1965
A 3 27 F 004	HHJ, E 45	Odder Andels Svineslagteri, godsvogn	juni 1956
A 3 27 F 005	HHJ, Q 196	Odder Andels Svineslagteri, godsvogn	juni 1956

Engelske Loko

Af A. Gregersen

PACIFIC - LOKO (2-C-1)

Gresley Pacific-loko ved LNER

A 1 og A 3:

Da NE havde anskaffet pacificloko til de store hurtigtog, fulgte GNR efter, idet selskabet i april og juli 1922 anskaffede 2 loko nr. 1470 og 1471. De var konstruerede af selskabets maskinchef, mr. H. Nigel Gresley, (senere Sir Nigel Gresley). Han overtog ledelsen af GNRs maskinafdeling i 1911 og blev i 1923 chef for LNERs maskinafdeling. I 30 år - fra 1911 til 1941 - prægede han i høj grad engelsk lokobygning, og under hans ledelse blev mange af Englands bedste lokomotiver bygget.

Ganske naturligt blev det GNR-typerne, der kom til at præge LNER, især i de første år. Ved LNER fik GNRs loko lagt 3000 til numrene, og 1470-71 blev derfor LNER 4470-71, og i tiden fra 1923 til 1925 anskaffedes yderligere 50 af samme type, bygget på selskabets værksteder i Doncaster eller af North British Loco Co, Ltd, Hyde Park Works i Glasgow.

1923: Nr. 4472-81,

1924: Nr. 2543-54 og 2563-82,

1925: Nr. 2555-62.

De fik betegnelsen A 1 - alle fik navne - og med undtagelse af 6 opkaldtes de efter berømte engelske væddeløbsheste, hvoraf de fleste var vindere fra Derby eller St. Leger, og det må siges, at de bar disse navne med rette, idet de som Englands hurtigste loko satte flere hastighedsrekorder. Det blev med disse loko muligt at gennemføre "The Flying Scotsman" uden stop over den 395 miles (636 km) lange rute fra Kings Cross i London til

Waverley i Edinburgh på 7 timer og 20 minutter (10.00 - 17.20). For at muliggøre dette, blev en del af maskinerne forsynet med korridor-tendere; denne tendertype rummede 9 t kul og 23 m³ vand og var forsynet med vandopsugningsapparat, der under kørslen sugede vand op i tenderen fra en mellem sporene anlagt vandkanal. I tenderens højre side var der en overdækket korridor, der ved hjælp af harmonika var i forbindelse med togets forreste vogn, hvori der var indrettet en tjenstekupé for loko-personalet. Om sommeren løb toget uden stop, og medførte 2 sæt personale, der delte kørslen mellem sig, medens man om vinteren, hvor man stoppede et par gange undervejs, skiftede personale på normal vis.

De vigtigste tekniske detaljer:

Drivhjulsdiameter	2032 mm
cylinderdiameter (3)	508 mm
slaglængde	660 mm
kedeltryk	12,7 at ₀
ristareal	3,9 m ²
hedeflade	321 m ²
heraf overheder	49 m ²
tjenstvægt (loko)	93 t.

For at undersøge og sammenligne de forskellige maskintypers økonomi og ydeevne foretog LNER og GWR i 1925 en række forsøgs-kørsler og byttede en tid en LNER klasse A 1 med en GWR Castle (2C).

Drivhjulsdiameter	2045 mm
cylinderdiameter (4)	406 mm
slaglængde	660 mm
kedeltryk	15,8 at ₀
tjenstvægt	80 t.

Ved disse forsøg viste det sig, at Castle-typen var A 1 overlegen i økonomi - og i forhold til sin størrelse kom den fuldt på højde med A 1 i ydeevne. Nærmere undersøgelser viste, at det var det højere kedeltryk, der var årsag hertil - og det blev derfor besluttet at foretage yderligere forsøg med A 1-loko, hvorpå der var foretaget visse ændringer. De hidtil anvendte glidere på A 1 havde rette, korte lapper, hvilket betød, at de måtte køres med ret lang styring. I 1925

blev gliderne på 4477 forsynet med længere lapper; denne ganske lille ændring var så stor en forbedring af maskinens økonomi, at det blev besluttet at ombygge alle A 1-gliderne. I 1927 blev 2555 ombygget og efterhånden fulgte alle de andre.

For yderligere at forbedre ydeevne og økonomi ombyggedes 2 loko i 1927 - nr. 2544 og 4480 - begge fik nye kedler, der adskilte sig fra de gamle ved at have højere tryk (15,4 ato) og 43 overhederelementer mod hid-



til 32. Herved ændredes hedepladen til 315,8 m², heraf 65,7 m² for overhederen. Nr. 2544 fik desuden ny cylindre: 464 x 660 mm.

I februar 1928 afholdtes nogle forsøg mellem 2544 (15,4 ato) og 4473 (12,7 ato), og da resultatet blev en kulbesparelse på 8,9% pr. t.mile, besluttedes det at bygge fremtidige Pacific med 15,4 ato kedler, samt at forsyne de allerede eksisterende dermed.

De første loko, der blev ombygget var 2573, 2578 og 2580. De beholdt ligesom 4480 de gamle cylindre og fik nu klasse A 3/1, medens 2544, der i 1927 var ombygget med 464 mm

cylindre fik klasse A 3/2.

De resterende A 1-loko, med undtagelse af 4470, blev ombygget fra 1939 til 1948 og fik foruden den førømtalte ny kedel tillige ny cylindre, 483 x 660 mm, og betegnedes herefter som klasse A 3/3 - senere kun A 3.

De første 5 ombyggede loko - A 3/1 og A 3/2 - fik senere ny cylindre, 483 x 660 mm, nr. 2544 i 1932, de andre fire (2573, 2578, 2580 og 4480) i 1934. Da alle ombyggede A 1 nu var ens, ændredes litrabetegnelsen til A 3. A 3 blev ofte betegnet "Super-Pacific".

LNER byggede yderligere 25 loko, der var

nøjagtig som de ombyggede:

- 1928: Nr. 2743-2748,
 1929: Nr. 2749-2752,
 1930: Nr. 2595-2599, 2795-2797,
 1934: Nr. 2500-2507,
 1935: Nr. 2508.

De kom til verden som A 3/3, men blev samtidig med de andre ændret til A 3. Det gjaldt dog ikke 2500-2508, der straks fik litra A 3.

I 1945 blev de A 1, der endnu ikke var ombyggede til A 3 (4470, 72, 75, 76, 81; 2543, 46, 47, 56, 62, 64, 67 og 69) omlitrede til A 10. De blev - med undtagelse af 4470 - ombygget til A 3 mellem 1946 og 1948.

Nr. 4470 blev ombygget i 1945 af Gresleys efterfølger Thompson. Den fik ny kedel, lidt mindre end A 3, men også med 15,4 ato, desuden ny cylindre 483 x 660 mm, men medens alle 3 cylindre på A 3 ligger på række, og midterste kobbelaksel er drivaksel, er ved 4470 de 2 udvendige cylindre trukket tilbage mellem boggiens baghjul og forreste kobbelhjul - og trækker på midterakslen. Den indvendige cylinder ligger over boggiecentret og trækker på forakslen. Efter ombygningen fik nr. 4470 litra A 1 og i 1948 A 1/1.

Gresleys A 1 og A 3 når vel idealet af et damplokomotiv så nær, som det er muligt. Et smukt og harmonisk udseende - en af verdens hurtigste typer - en kraftig og robust maskine - driftssikker og billig i drift - og nu hvor de udrangeres eller hensættes, eller i heldigste tilfælde henvises til anden rangs tjeneste på grund af motorisering, kunne det måske være på sin plads at nævne et par eksempler fra deres glørværdige tjenestetid.

Nr. 2569, "Gladiator", kørte uden reparationer 74 dobbeltture mellem Kings Cross i London og Edinburgh. Ned den ene dag i "Flying Scotsman", retur den næste, dvs. ca. 46.700 km. På hver enkelttur blev forbrugt ca. 8 t kul og 60 m³ vand.

Nr. 4472, "Flying Scotsman", udstillet i Wembley (verdensudstilling) i 1924. Kørte det første non-stop med Flying Scotsman i 1928. I november 1934 forsøg med 100 miles/hour (ca. 160 km/t) mellem Kings Cross og Leeds. På nedturen kørtes de første 299 km på 2 timer og 32 minutter, dvs. 118 km/t - på en strækning af 40 km holdtes i gennemsnit 145,8 km/t

- på tilbageturen opnåedes 160,9 km/t.

Nr. 4472 kørte sin sidste tur den 14. januar 1963. Ved udrangeringen blev den solgt til mr. A.F. Pegler, der for egen regning har ført den tilbage til sin LNER-skikkelse. Det er meningen, at maskinen skal holdes i køreklar stand, så den lejlighedsvis kan køre private dampture for interesserede.

De af "Railway Magazine"s læsere, der trofast har fulgt artikelserien "British Locomotive Practice and Performance" vil så at sige i hvert nummer have bemærket en eller anden fin præstation af Gresleys Pacific-loko (A 1, A 3, A 4).

A 4:

I 1930'erne anskaffede de fleste europæiske statsbaneselskaber strømlinieformede motortog, med mere eller mindre klingende navne f.eks. Fliegende - et eller andet, lyntog osv. I stedet for disse asende, larmende og rystende rædsler, der tilmed var yderst upålidelige (NS: 40 togsæt - i løbet af ret kort tid var kun 3 i drift) anskaffede LNER damptrukne strømlinieformede tog, hvor man i modsætning til fastlandstogene havde god plads i komfortable, roligt løbende vogne - og dertil en driftssikkerhed, som de andre slet ikke kunne drømme om at opnå. Fra den 30. september 1935 indsatte LNER "Silver Jubilee" Newcastle-Kings Cross-Newcastle, det fik dette navn i anledning af det engelske kongepars regeringsjubilæum.

Køreplan:

Newcastle		10.00 a.m.
Darlington	10.40 - 10.42 a.m.	
Kings Cross	2.00	p.m.
Kings Cross		5.30 p.m.
Darlington	8.48 - 8.50 p.m.	
Newcastle	9.30	p.m.

De 268,3 miles (420 km) kørtes på 4 timer, dvs. med en middelhastighed på 105 km/t. Hurtigst var delstrækningen Kings Cross-Darlington, 232,3 miles (374 km) kørt på 3 timer og 18 minutter, dvs. 114 km/t. Togstammen bestod af 7 vogne sammensat af:

1 to- vognssæt, 2 x 6 III.kl., 72 pladser,
 1 tre- vognssæt, restaurant III.kl.,
 køkken,

restaurant I.kl.,
1 to - vognssæt, 2 x 4 I.kl., 32 pladser.
Togvægt: 220 t.

Selv om man med A 3 - Papyrus, nr. 2750, - havde haft prøviture over den nævnte strækning og overholdt de ønskede tider og endda opnået 108 mph = 173,7 km/t, anskaffede LNER en ny type - A 4 - Gresleys strømlinieformede Pacific-loko - fra Doncaster i 1935:

Nr. 2509 Silver Link,
Nr. 2510 Quicksilver,
Nr. 2511 Silver King,
Nr. 2512 Silver Fox.

Maskinerne betegnedes som strømlinieformede, men var det ikke i ordets bogstavelige forstand. En beklædning dækkede kedeltop (dom og sikkerhedsventiler) og skrånede fra skorstenen nedefter til pufferplanker og dækkede således røgkammerdøren, cylindre, den øverste halvdel af hjulene og dermed det meste af gangtøjet. Tillige dækkedes alle 3 hjulkasser og i forbindelse med kedelskærmen lukkedes hullet mellem kedel og undervogn. Førerhuset var tilspidset og tenderen havde samme højde som førerhus og vogne. Det må tillige erindres, at det smalle, og derfor fuldt udnyttede profil i høj grad hjælper til at virke hindrende på luftmodstanden. Også togstammen havde et glat ydre, tætkoblet som de fleste engelske personvogne, og forsynet med skærme, der dækkede mellemrummene under vognene bedst muligt.

Lokomotiver og vogne var stålgrå, og selv om lokomotiverne ikke var den store skønhedsåbenbaring, var det et elegant syn, der mødte en, når det uhyre præcist kom glide ind på Kings Cross. Ja, det var dengang da der var jernbaner til. Man kan blive helt beklemt ved tanken om det, der nu er tilbage af fordums herlighed.

Maskinerne blev desuden prøvet i flere af LNERs sværeste og hurtigste tog, og de opfyldte overalt de forventninger, der var stillet til dem. Det er sagt, at de i økonomi ikke kom på højde med A 3, men det er kun tilsyneladende rigtigt. Det er jo givet, at når man delte kørslen op, så A 4 fik de tunge og hurtigste tog, måtte de også få et større forbrug. Tilmed blev maskinernes udnyttelse ikke rationel, når man har to typer.

Og man skal først og fremmest benytte maskinerne hensigtsmæssigt, og ikke som det er sket andre steder - efter motoriseringen - hvor man kun tænker på, at det nye skal sluge så mange kilometer som muligt, for at man kan få statistikken til at se pæn ud, medens det ældre materiel anvendes fuldkommen tilfældigt.

I de følgende 3 år byggede LNER yderligere 31 stk A 4-loko, alle leveret af selskabets værksted i Doncaster.

Den 26. september 1938 indsattes et nyt tog "The Coronation" mellem Kings Cross i London og Waverley i Edinburgh. Hertil anskaffedes også A 4 - de i dette tog anvendte-loko var ligesom vognstammen blå. Togets vægt var 278 t, havde 48 pladser på I.kl. og 162 pladser på III.kl., hele toget var ligesom "Silver Link" strømlinieformet.

Ved ankomsten til London så toget ud som følger:

Loko A 4,
vogn 1: Rejsegods, III.kl., 30 pladser,
vogn 2: III.kl., 12 pladser, køkken,
vogn 3&4: I.kl., 24 pladser (2 gange),
vogn 5: III.kl., 42 pladser,
vogn 6: III.kl., 12 pladser, køkken,
vogn 7: III.kl., 42 pladser,
vogn 8: III.kl., 24 pladser, rejsegods.

Køreplanen for "The Coronation":

Kings Cross	4.00 p.m.
York	6.37 - 6.40 p.m.
Newcastle	7.57 - 8.00 p.m.
Waverley	10.00 p.m.

Middelhastighed: K.C.-Ww: 105,3 km/t,
K.C.-Yo: 115,7 - .

Waverley	4.30 p.m.
Newcastle	6.30 - 6.33 p.m.
Kings Cross	10.30 p.m.

Middelhastighed: 105,3 km/t.

Loko klasse A 4 anskaffet (alle Doncaster):

1935: Nr. 2509-2512,
1936: Nr. 4482-4483,
1937: Nr. 4462-4465, 4484-4498,
1938: Nr. 4466-4469, 4499-4500 og
4900-4903.

Nr. 4468, "Mallard", opnåede den 3. juli 1938 med et 236 t tungt tog 125 m.p.h. = 201,1 km/t, og i 5 minutter 120 m.p.h., dvs. 193 km/t. Siden den blev udrangeret i 1963 er den opbevaret som museumsmaskine i Clapham.

A 4 blev fra 1938 benyttet fast i "Flying Scotsman", der efterhånden var vokset til 14 vogne og 500 t. Under 2. verdenskrig blev maskinerne ofte brugt til svære hurtigtog med moderat hastighed og til troppetransporttog og kørte da med 20-23 boggievogne - i enkelte tilfælde med 27 vogne. A 4 er med rette betegnet som Gresleys mesterstykke - og en af dem - nr. 4498 - kom til at bære hans navn.

Nr. 4469 blev den 29. april 1942, da den stod til reparation i York, totalt ødelagt under et tysk luftangreb.

For at kunne køre til Skotland uden skift blev en del af maskinerne udstyret med korridor-tender (som A 3). Det var numrene 60.001, 2, 3, 5, 6, 8, 16, 18, 19, 20, 23 og 26.

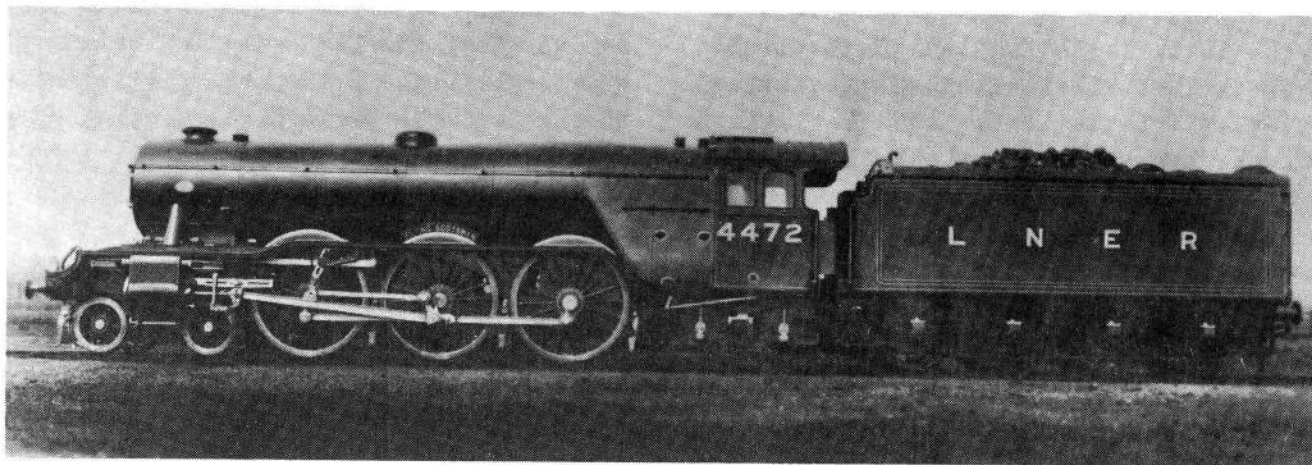
Da nr. 60.014, "Silver Link", (LNER nr.

2509) blev udrangeret i 1962, var der tale om at en privatperson ville købe den. Det blev dog ikke til noget, og den er nu ophugget.

Nr. 60.008 (LNER 4496) fik i 1945 sit navn ændret til "Dwight D. Eisenhower". Ved udrangeringen i 1963 blev den sendt til USA for opbevaring.

Lokopersonalet klagede over, at røg og damp havde tilbøjelighed til at slå ned, og A 4 blev derfor forsynet med røgskærme, og de gode resultater, man på A 4 havde med dobbeltskorsten bevirkede, at man efterhånden har forsynet de fleste A 3 dermed. Nogle få maskiner fik - af en mig ukendt grund - den midterste cylinder på 18½" udskiftet med en 17" omkring 1948 og fik kl. A 4/1. Det var nr. 4468, 4491, 4494 og 4497. De to førstnævnte er senere ført tilbage til den oprindelige skikkelse. 4494 og 4497 kørte endnu i 1960 som A 4/1, men er muligvis senere ændret.

I 1962 påbegyndtes udrangeringen af disse loko - vel nok den bedste type i England.



LONDON & NORTH EASTERN RAILWAY.

4-6-2 (PACIFIC TYPE) EXPRESS PASSENGER ENGINE NO 4472.

"FLYING SCOTSMAN"

HEATING SURFACE.

TUBES.	2.715	Sq. Ft.
FIREBOX.	215	" "
SUPERHEATER.	525	" "
TOTAL.	3.455	" "
GRATE AREA.	41.25	" "
BOILER PRESSURE.	180 lbs.	
3 CYLINDERS	20" X 26"	

DESIGNED BY MR. H. N. GRESLEY, C.B.E.,
WITH CORRIDOR TENDER TO ENABLE
CREWS TO CHANGE DUTY EN ROUTE,
AND ACCOMPLISH NON-STOP RUN LONDON
(KING'S CROSS)-EDINBURGH (WAVERLEY),
392 MILES.

WEIGHT OF ENGINE 92 TONS 9 Cwt.
" " TENDER 62 " 8 "

Hovedmål for A 4:

Drivhjulsdiameter	2032 mm
cylinderdiameter (3)	470 mm
slaglængde	660 mm
damptryk	17,6 ato
ristareal	3,8 m ²
hedeflade	308,9 m ²
heraf overheder	69,6 m ²
tjenstvægt	104,6 t.

Foruden disse hurtigtogslokomotiver til hovedbanerne, byggede Gresley flere andre typer, og til vidt forskellige formål. Af disse må her nævnes P 2 og V 2, da de har betydning for de senere Pacific-loko - bygget og ombygget af Gresleys efterfølgere.

P 2:

På den meget vanskelige strækning Edinburgh-Aberdeen kunne A 3 i "Flying Scotsman" og andre hurtigtog "kun" belastes med 480 t i nordgående og med 420 t i sydgående retning. For at kunne fremføre en togvægt på 500-550 t var en kraftigere maskine nødvendig, og Gresley besluttede at anskaffe en 4-koblet hurtigtogsmaskine med lidt mindre hjul end A 3 og i 1934 indsattes de 2 første P 2 i drift. Det var 1D1-loko, nr. 2001 "Cock o'the North" (maj 1934) og 2002 "Earl Marischal" (slutningen af 1934).

Med en adhæsionsvægt på 80 t (mod A 3: 66 t) og drivhjul på 1880 mm, svarende til DSBs litra E, mod Pacific-maskinernes 2032 mm fik maskinerne bedre igangsætningsegenskaber og tabte mindre i fart på stigninger end A 1 og A 3. Kedlen havde et tryk på 15,4 ato, men var af lignende type som A 3, dog med større rist: 4,64 m². De 3 cylindre lå på række og trak på 2. kobbelaksel. Cylinderdiameter 533 mm og slaglængde 660 mm.

Nr. 2001 var udstyret med ventilstyring medens 2002 havde almindelig Walschaert styring. 2001 viste sig at være dyrere både i drift og vedligeholdelse end 2002, hvorfor denne var forbillede for de sidste 4-loko, nr. 2003-2006.

For at imødegå nedslag af røg og damp over førerhuset, var 2001 og 2002 forsynet med store røgskærme, ligesom røgstammerets front var specielt udformet (vindtunnelforsøg). De praktiske resultater var derimod ikke gode -

og 2003-2006 blev derfor bygget i A 4-stil. I 1938 blev 2001 ombygget, fik almindelig styring og forpartiet ændret, så det blev som på 2003-2006. 2002 er ligeledes ombygget til 2003-2006-stil. I 1943-44 blev alle 6-loko ombygget til Pacific-loko kl. A 2/2 (se senere) selv om de gjorde udmærket fyldest på den skotske hovedlinie.

V 2:

Til ilgodstog, iltog og svære persontog indsatte Gresley i 1936 en 3-cylindret 1C1-type. Med en vægt på 94 t var det jo en stor maskine til dette hjularrangement - og de blev da også kun brugt på hovedbanerne.

Drivhjulsdiameter	1880 mm
cylinderdiameter	470 mm
slaglængde	660 mm.

Fra 1936 til 1944 byggedes ialt 184-loko af denne type. Det var tanken at bygge yderligere 4 V 2 - men de blev i stedet for leveret som Pacific-loko kl. A 2/1 i 1944-45.

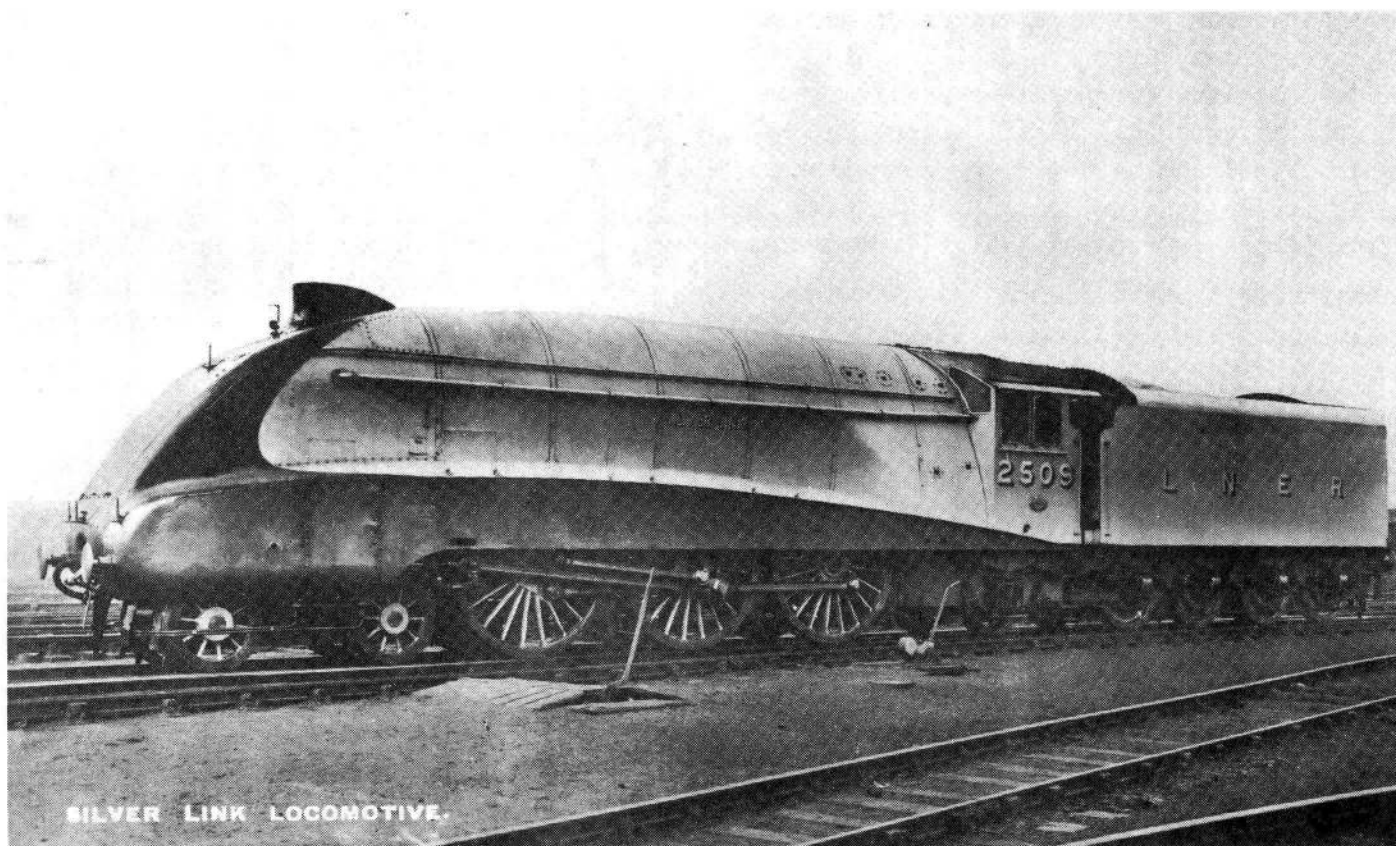
Gresley døde den 5. april 1941 - kun 65 år gammel, og efterfulgtes af Edw. Thompson, der var chef for LNERs maskinafdeling til han trak sig tilbage i 1946 og indtil nationaliseringen i 1948 var A.H. Peppercorn dens chef.

De nyere Pacific-loko, A 1-A 2

Det var ikke noget misundelsesværdigt hverv Thompson påtog sig - krigen var på det tidspunkt dødsensfarlig for England - og endelig var det jo ikke så lige til at komme på højde med sin store forgænger. I de første år fortsatte man da også Gresleys praksis, dels med viderebygning af hans forskellige typer, f.eks. V 2, og dels med ombygning af A 1 til A 3. Men ganske naturligt ønskede Thompson også at gå sine egne veje - og de er blevet meget stærkt diskuteret og kritiseret.

A 2/1:

Man reviderede V 2-tegningerne og byggede de sidste af serien som Pacific-maskiner, kl. A 2/1, LNER nr. 3696-3699, Alle leveret af Darlington, nr. 3696-3698 i 1944, fabr. nr. 1930, 33, 44 og 3699 i 1945 med fabr. nr. 1950.



Kedlen forblev uændret, bagløber og drivhjul ligeledes - på grund af den ændrede hjulanordning måtte akselafstanden også ændres. Cylinderdiameteren blev forøget fra 18½ til 19" (470 til 483 mm). Medens Gresley på sine 3-cylindrede maskiner altid brugte énak-seldrev, delte Thompson det således at den indvendige cylinder lå over boggiecentret og trak på forakslen, medens de to udvendige cylindre var anbragt mellem bageste boggiehjul og forreste kobbelhjul, og trak på midterakslen. Det gav med 3 sæt styringer et mere kompliceret maskineri. Maskinerne fik 4-akslet standardtender (9 t kul, 5000 gallons vand, vandopsugningsapparat). Alle 4 loko blev udrangeret i 1960/61.

A 2/2:

Som før nævnt blev de 6 P 2 loko ombygget til Pacific-loko, kl. A 2/2 og med samme numre. Nr. 2005 i 1943, de øvrige i 1944. Cylinderarrangementet blev totalt ændret, så det blev som på A 2/1. De ny cylindre formindskedes desuden til 508 mm mod før 533 mm.

Hvorfor man foretog denne ombygning er lidt usikkert. Ganske vist var P 2 talmæssigt en lille type, men den var bygget til et specielt formål, og var yderst velegnet til det. Den ombyggede maskine var væsentlig mindre egnet hertil - og forblev som P 2 en særtype. Gevinsten har været af højst tvivlsom værdi. I 1959-61 blev alle 6 maskiner udrangeret.

A 2/3:

Thompsons egen Pacific-type fulgte hans princip fra A 2/1 og A 2/2 med delt drev og anbringelse af ydercylindrene bag boggien. Der blev bygget 15 af denne type, nr. 500, 511-524 (nye numre, se senere). Nr. 500 og 511-18 fik ved anskaffelsen kl. A 2, men omdøbtes i 1947 til kl. A 2/3, medens nr. 519-524 straks fik kl. A 2/3. Alle var bygget i Doncaster, 500 og 511-518 i 1946 og 519-524 i 1947. Nr. 500 havde fabr. nr. 2000.

Drivhjul diameter	1880 mm,
cylinder diameter	483 mm
slaglængde	660 mm
kedeltryk	17,6 ato.

Thompson havde ikke held med disse maskiner, der var mange besværligheder med rammerne; personalet var også utilfreds med, at de ikke var som Gresleys Pacific-loko. Den blev også for lang for nogle drejeskiver, der ellers var beregnet til Pacific-loko, men med det store ristareal (4,6 m²) og dobbeltskorsten var det en maskine, der både dampede og løb godt, trods de ret små hjul. Bortset fra 3 er de alle udrangeret i 1962 og 63.

A 2:

I 1946 efterfulgtes Thompson af Peppercorn. Han besluttede at ændre konstruktionen til det ortodokse, men stadig med 3 sæt styringer og 2-aksel-drev. Man fik en væsentlig bedre type end A 2/3, en stor fordel var, at de ny maskiner var ca. $\frac{3}{4}$ m kortere end A 2/3, hvilket betød, at de kunne benytte næsten alle hovedbanedrejeskiver. Hjul og cylinderstørrelse var som på A 2/3. Nr. 525 er bygget i 1947, nr. 526-531 i 1948 og nr. 60532-60539 i 1948 - alle i Doncaster.

Nr. 525 blev det sidste loko, der blev leveret til LNER - de resterende leveredes til BR, selv om nogle en kort tid havde LNER-numre. Også denne ganske udmærkede type fik på grund af motoriseringen en kort levetid, idet 10 er udrangeret i 1962 og 63.

A 1:

Den sidste Pacific-type bygget efter LNER-tegninger blev en ny kl. A 1, bygget i 1948 og 1949 på værkstederne i Doncaster og Darlington. Alle 49 loke fik BR-numre, 60114-60162. Den for svage ramme ved forgængerne blev forstærket, men helt godt blev det ikke. Cylinderstørrelsen blev uforandret 483 x 660 mm, hjulene blev som på Gresleys A 3 og A 4 2032 mm. Vægten svarede nogenlunde til A 4, men A 1 blev lidt længere. Med lidt større cylindre, men mindre hedeflade end A 4, blev A 1s beregnede trækraft den største, medens A 4 i praksis viste sig at være den overlegne. 5 maskiner 60153-60157 blev bygget med rullelejer. Peppercorns plan om at strømlinebeklæde alle A 1 blev stoppet af BR. Udrangeringen af A 1 påbegyndtes i 1962.

Trækklasseinddeling

Det system, som LMS i mange år havde brugt til at gruppere sine lokomotiver efter styrke og anvendelsesområde, blev i det væsentlige videreført af BR. Man fik 8 trækklasser (1-8) for

persontog (og eksprestog)	P
universal (mixed)	M
godstog (freight)	F.

I dette system indsattes LNERs Pacific-loko på følgende måde:

A 1 og A 4: 7P (fra 1951 8P),

A 2/1: 6(M)P

A 2, A 2/2, A 2/3, A 3 og A 10: 7P.

Til slut ville det være praktisk at bringe 2 skematiske oversigter, den ene indeholdende de vigtigste tekniske data, den anden en historisk oversigt over typer, anskaffelsesår og fabrik, ombygning og omnummerering.

LNERs nummersystem fra 1923 havde, efterhånden som man udrangerede ældre typer, fået ret store huller, og hvad værre var, det kneb med at få anbragt de ny typer på passende steder i rækken. Systemet blev derfor taget op til revision og i 1943 forelå en fuldt udarbejdet plan for et helt nyt system. Det blev på grund af krigen først gennemført i 1946 og da i en lidt ændret form. Den 13. januar 1946 begyndte LNER at omnummerere sine maskiner efter 1943-planen. Men den reviderede plan betød, at man i løbet af året måtte til omnummerering af en hel del Pacific-loko.

De ovenfor nævnte oversigter beklager redaktionen først at kunne bringe i et senere nummer. De er ret pladskrævende, og plads har vi absolut ikke mere af i dette nummer. Spørg De blot ADAM.

Mon det nu kan være rigtigt?

- Næh, i gamle dage, da blev der bestilt noget. Jeg husker tydeligt, dengang jeg var med til at bygge Ringe-Svendborg-banen.

Vi var otte mand. De fire lagde sveller, de andre fire lagde skinner, og lige i hælene på os kom aftentoget!



50 aar gamle nyheder

Juni 1915.

På Fredericia station har mindre pæne damer med deres herrer holdt til i ventesalen om natten til gene for de rejsende. Dørkontrollen er nu skærpet, og en betjent fra det stedlige politi holder vagt.

Hornbæk-Gilleleje banens anlæg er overtaget af firmaet Winkel & Werner for 217.000 kr. og skal være færdig om et år.

Det menes nu at være sandsynligt, at Struer-Lemvig banen gennemføres efter driftsbestyrer C. Petersens projekt, hvortil udgifterne er beregnet til ca. 1 milliom kroner.

Den 22. slap en vogn med kreaturer under rangering i Måløv fra personalet og løb ud ad linien.

Nakskov-Kragenæs banens bestyrelse har vedtaget, at 20 nye godsvogne til banen forsøges bygget af et firma i Nakskov.

Den 28. om morgenen i stærk tåge kolliderede på Storebælt færgerne "Store Bælt", der overførte tog 53s vogne og 10 passagerer, og "Jylland", der gik i ekstratur fra Nyborg med godsvogne. Uheldet skete ved Slipshavn. "Store Bælt" led kun mindre ovenbords skade. "Jylland" led ingen skade.

Den 28. løb en godsvogn under kørsel mod drejeskiven på Klampenborg station i København for langt og gik gennem plankeværket og ud på fortovet, hvor den væltede. Ingen kom til skade.

Juli 1915.

I et godstog, der afgik fra Lunderskov den 7. kl. 4.30 med Esbjerg som mål, gik en tysk, læsset godsvogn midt i toget af sporet på fribane mellem Holsted og Gørding. Rejsende og post måtte udveksles på stedet til banen atter var farbar kl. 10.30.

Et af Struer sogneråd nedsat udvalg var den 9. hos trafikministeren for at udvirke, at Struer kan blive sæde for et af den nye organisations tre distrikter.

Under et voldsomt tordenvejr den 7. slog lynet ned i skinnerne netop som toget fra Roskilde til Holbæk passerede. I toget var en del skolebørn fra Holbæk. Flere af børnene blev bedøvede, en lille dreng blev lammet, så han måtte til behandling hos læge efter ankomsten til Holbæk.

Ved licitation over opførelsen af den nye Hedehusene station med udhus og varehus var indgivet 17 tilbud. Laveste 43.631 kr. højeste 55.192 kr.!

Også den gang! Ekstrabladet meddelte under titlen "En Gentoftekatastrofe afværget i Valby", at der den 10. nær var sket "en jernbanekatastrofe af et uberegneligt omfang". Tog 32 gled på grund af regnvejrr for langt frem ved ankomsten til Valby station, hvor tog 37 ventedes fra København. Stationsforstanderen opdagede til sin rædsel, at tog 32 var kommet ind på krydsningssporet, hvor i næste øjeblik eksprestoget fra København skulle passere. Ved næsten overmenneskelige anstrengelser fik man toget ført tilbage, og det var næppe kommet klar af krydset, før ekspresen fo'r forbi. Og artiklen slutter: "Vi har aldrig været nærmere en ny Gentoftekatastrofe, erklærede stationsforstanderen". Valby station oplyser hertil, at det hele indskrænker sig til, at tog 32 kørte for langt og kom uden for perronen, så nogle rejsende, der skulle med toget til Frederikssund, steg ned i ballasten. De blev straks anmodet om at gå op i kupéerne igen. Da tog 37 kom var tog 32 ved perron, desuden er strækningen dobbeltsporet, hvorved det hele lyder endnu mærkeligere set ud fra et jernbanemæssigt synspunkt, at en katastrofe skulle være så nær som Ekstrabladet meddelte.

Om aftenen den 15. nedbrændte den gamle fragtgodsekspeditions is-pakhuse ved Gl. Kongevej.

Den 24. fejrede Skagensbanen 25 års jubilæum.

NYT FRA REDAKTIONEN

Alle modtagere af SIGNALPOSTEN vil ikke have kunnet undgå at bemærke, at forrige nummer var en del forsinket. Ingen kan beklage dette mere end vi, thi derved blev bl.a. tilmeldelsesfristen til vor forårstur alt alt for kort. Vi håber dog, at alle, der ønskede det, nåede at komme med, og vi beder om undskyldning for forsinkelsen.

Denne gang var det dog til en afveksling ikke redaktionens skyld, men helt og fuldt vor trykkes. Grunden var overgangen til den væsentlig bedre papirkvalitet, der voldte vor trykker så store kvaler, at han ikke kunne overholde den lovede leveringstid.

Da det er vor faste beslutning, at bladet skal komme til tiden, vil vi derfor fremover rykke indleveringsfristen noget frem, idet vi derved håber at kunne udligne eventuelle "trykke"vanskeligheder.

Vi lider under kronisk pladsmangel her i bladet, og denne gang er det bl.a. gået ud over Faurhøjs Den gamle post samt Gregersens Nedlagte baner, der måtte vige pladsen for Engelske loko. Begge disse serier kommer dog i næste nummer, idet Gregersen springer over til Langelandsbanen, og samtidig glemmer vi heller ikke ADAMs hjørne, hvor vi fortsætter lokobygning med strømaftagere.

På et den 12. maj 1965 afholdt møde mellem repræsentanter for Dansk Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab vedtoges det at nedsætte et udvalg bestående af de i mødet deltagende civilingeniører O. Lindstrøm og James Steffensen til at formidle kontakten mellem de to foreninger.

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,
Nørrebrostation, 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).

Pinotex

beskytter Deres træværk i årevis



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

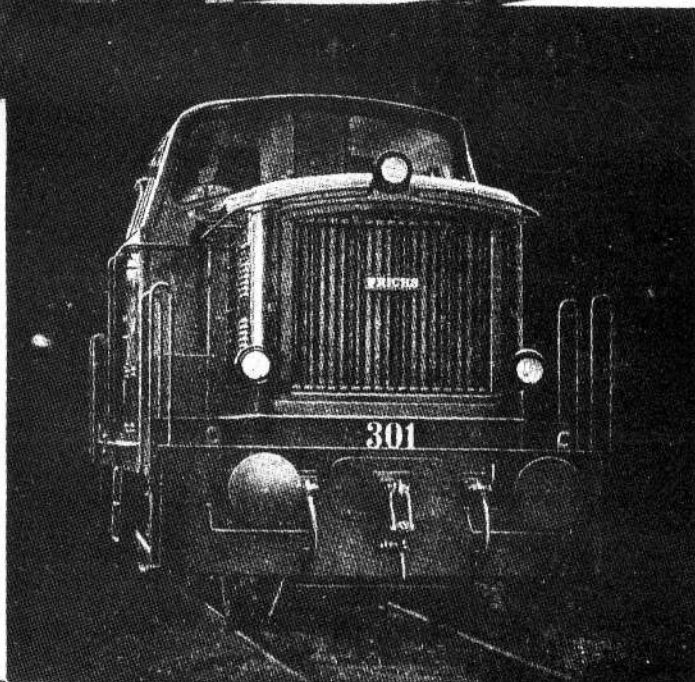
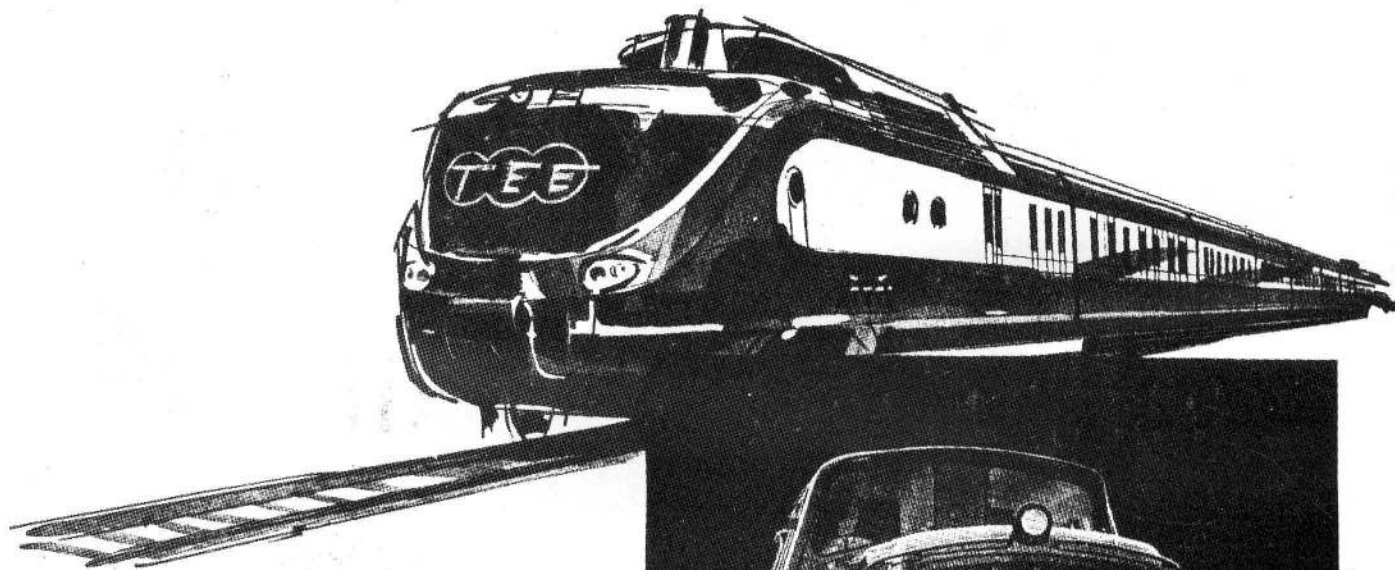
POUL ADAMSEN'S

TELEFON

Gentofte 1060

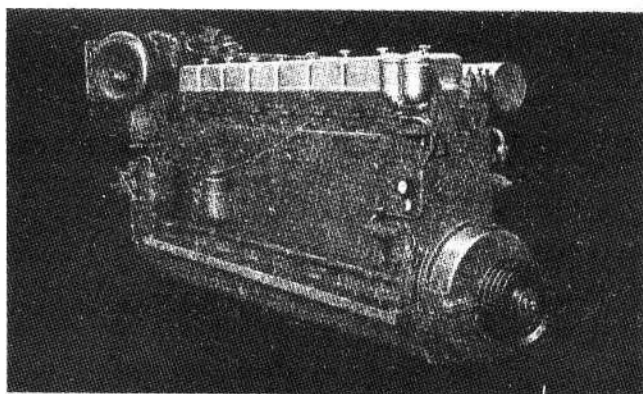
Farvehandel

Gentoftegade 35-37



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{1}{2}$

VESTER FARIMAGSGADE 1 - KØBENHAVN V. - TELEFON MINERVA (0154) 2062