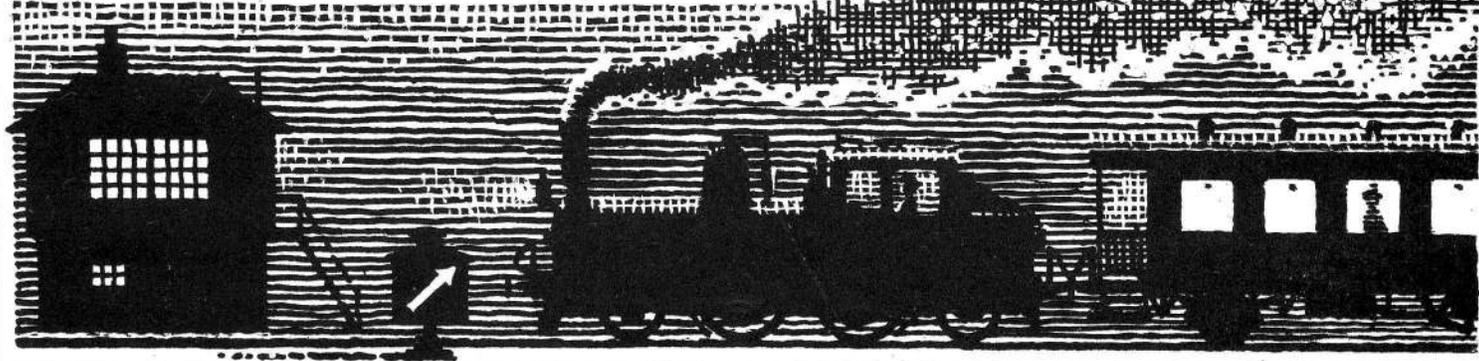
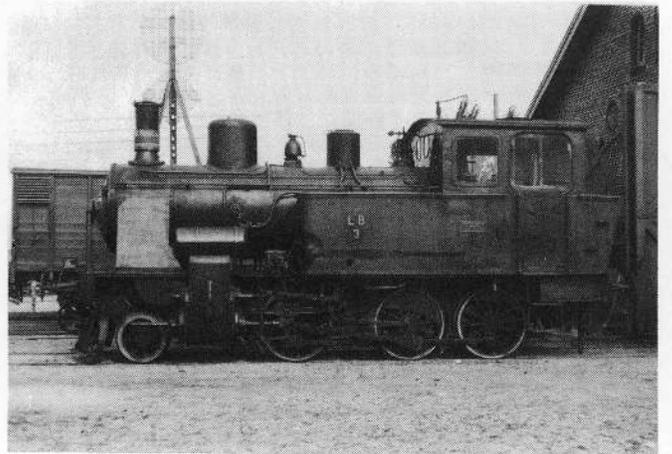
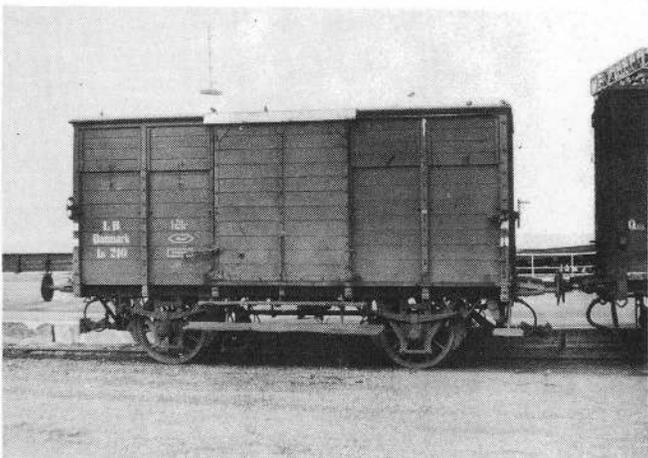
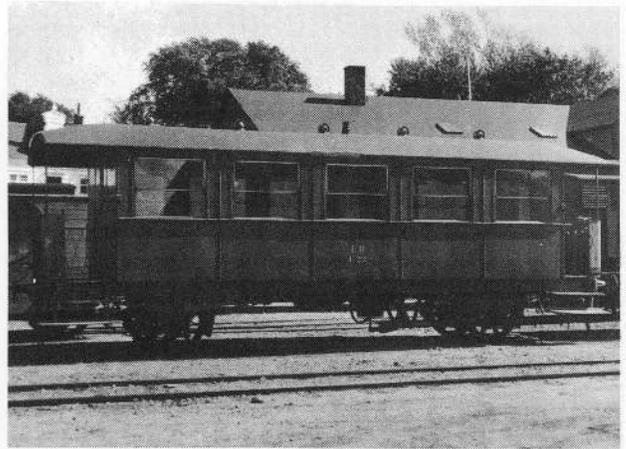
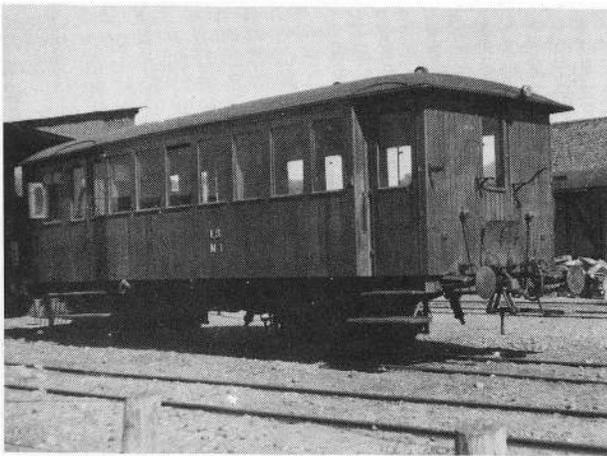
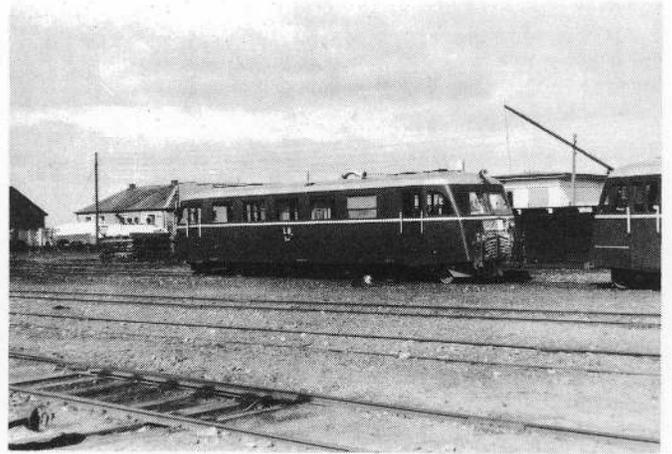
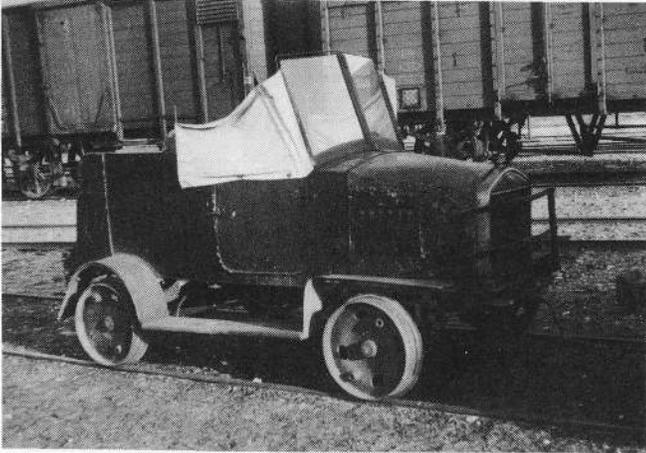


SIGNALPOSTEN



3. årgang - 4



Illustrationer til artiklen om Langelandsbanen (side 75)

Venstre spalte: Inspektionsvognen,
M 1,
IB 210 (med skinnebuskobling).
Højre spalte: SM 1,
Nr. 3,
C 23.

Foto: Holtrup.

SIGNALPOSTEN

3. årgang nummer 4

September 1965

Indhold i dette nummer:

Nedlagte baner: Langelandsbanen	75
50 år gamle nyheder	80
JMJK - 20 år	81
Den gamle post: En åben post	85
Fotoarkivet	87
Adams hjørne: Lokbygning, strømaftagere, tipvogn i 0	88
Billedgalleriet	91
H0: HHJ, F 47	92

Forsidebilledet: HHJ, Neder Randlev station, 14. august 1965
udveksling af passagerer og post (M 2 brudt
ned - M 3 er hjælpetog). Foto: Holtrup.

SIGNALPOSTEN samarbejder med alle kredse af jernbaneinteresser
sere de 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 15. i den forudliggende måned, for programtillæggets vedkommende dog den 25.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

ANNONCEEKSPEDITION: Holtrup, Dalbyvej 12, København, Brønshøj. Telf.: CE 7290, lokal 288 (9-16), privat 71.79.03.

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 inclusive forsendelse og kataloger. Løssalgspris kr. 2,50. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem SIGNALPOSTEN, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

RUDKØBING

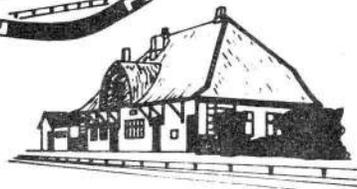


Krogsbjerg
6,6 km

**SPODS-
BJERG**
8,7 km



Skrøbelev
4,1 km



Lindelse
13,3 km



Longelse
7,1 km



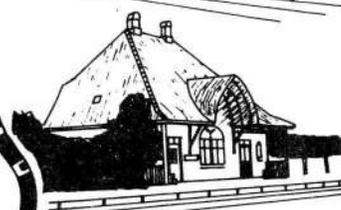
Jllebølle
10,4 km



Humble
18,2 km

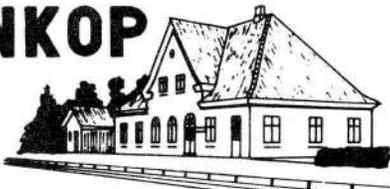


Kødeby
16,1 km



Tryggelev
20,8 km

BAGENKOP
28,4 km



Nordenbro
22,7 km



Søndenbro
26,2 km

evp

Redlagte Baner

Af A. Gregersen

Langelandsbanen

Denne bane vil jeg gå ret let henover, da jeg vist roligt kan regne med, at de, der har den store interesse for den, forlængst har anskaffet Ib V. Andersens udmærkede bog om dette emne.

På Langeland kunne der ikke blive store diskussioner om linieføring, men til gengæld herskede der stor uenighed om hvilke baner man skulle have, om formål og om sporvidde. Da både Lollandsbanen og den sydfynske bane Odense-Svendborg var kommet i drift, opstod der fra SFJs side ønske om, ved skibsforbindelser samt en smalsporet bane tværs over Langeland at bringe Fyn og Lolland i forbindelse med hinanden, på Langeland havde man ikke større interesse i dette projekt. I 1895 fremsattes et meget omfattende og urealistisk projekt, der gik ud på at bygge en jernbane med tilhørende broer fra Svendborg over Tåsinge og Siø til Rudkøbing. Herfra skulle der så anlægges baner til Spodsbjerg og Ristinge, og på bro skulle banen videreføres til Marstal.

Endelig i 1901 fremsattes de første planer om et lokalbanenet på øen. Om linieføringen var man stort set enige, men der opstod megen debat om man skulle anlægge banen på almindelig vis eller den skulle lægges i vejkanten. Til at begynde med var der størst interesse for et smalsporet anlæg, men da det endelige projekt blev forelagt, blev man heldigvis klar over, at et normalsporet anlæg, trods de væsentlig større anlægsudgifter, var det bedste.

Der var projekteret tre baner:

- 1) Rudkøbing-Skrøbelev-Humble-Bagenkop,
- 2) Rudkøbing-Skrøbelev-Spodsbjerg,
- 3) Rudkøbing-Tranekær-Lohals.

Sidstnævnte bane - Nordlangelandsbanen - blev hurtigt opgivet, da man anså den for et dårligt aktiv.

Banen blev anlagt af ingeniørfirmaet Fibiger & Villefrance. Hele strækningen var 33 km lang, idet strækningen Rudkøbing-Skrøbelev var fællesstrækning for de 2 baner. Der blev benyttet 22,45 kg/m skinner. Rudkøbing station blev anlagt i byens nordvestlige ende ved Havnegade, hvorved man opnåede en bekvem adgang til havnen, hvad der især fik stor betydning, da der senere blev anlagt færgeløjer og oprettet færgeforbindelse med Svendborg. Af mellemstationerne fik Skrøbelev og Humble krydsningsspor i modsætning til de øvrige mellemstationer der var Longelse, Illebølle, Lindelse, Kædeby, Tryggelev, Nordenbro, Søndebro og på Spodsbjergbanen Krogsbjerg. Derudover var der på Bagenkopbanen holdepladser i Snarelose, Vindeby og Brøløkke. Hovedkontor, værksteder og maskindepot var i Rudkøbing.

Langelandsbanen blev indviet den 4. oktober 1911, og åbnet for drift den 5. oktober 1911.

Toggang: Banens første køreplan havde 4 togpar på Bagenkopstrækningen, heraf 2 persontog, og 2 togpar på Spodsbjergstrækningen. Bortset fra mindre indskrænkninger under verdenskrigen forblev planen i det store og hele uforandret til hen i midten af 20'erne, da der indsattes nogle motorpersontog. Samtidig begyndte man at afvikle de blandede tog og erstatte dem med rene godstog. Igen under sidste krig måtte køreplanen skæres ned, tilsidst endda meget forceret, idet der fra 1. februar 1945 kun kørtes 2 hverdagstogpar på Bagenkopstrækningen og på Spodsbjergstrækningen 1 hverdagstogpar,

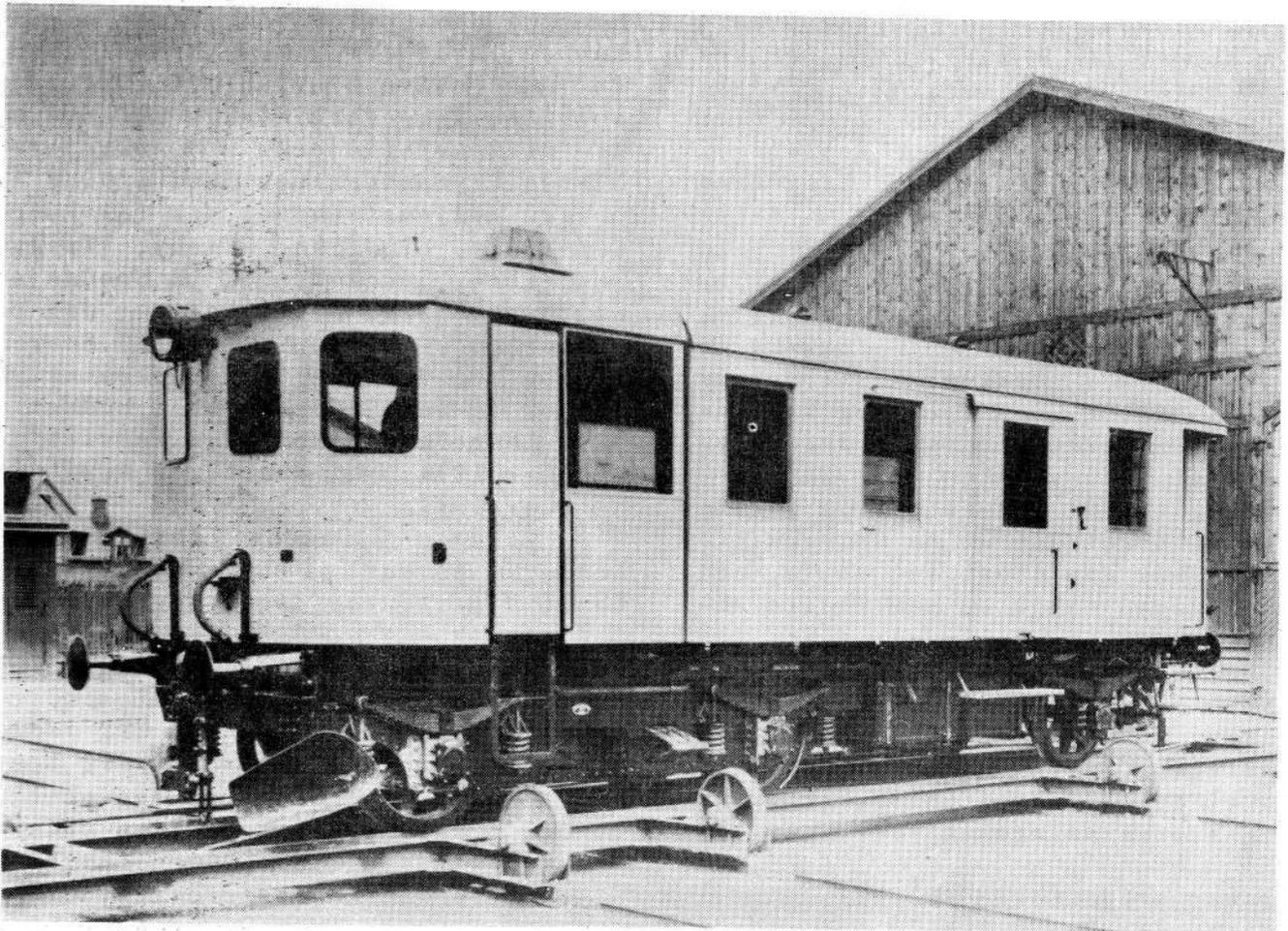
onsdag og lørdag dog 2 togpar. Da der igen blev normale forhold, indsattes flere togpar, og med anskaffelsen af skinnebusser blev køreplanen yderligere forbedret med både hyppigere og hurtigere toggang. Efter banens sidste køreplan kørtes der på Bagenkopstrækningen 6 togpar daglig og på Spodsbjergstrækningen 1 hverdags- og 6 søndagstogpar. Langelandsbanen havde et nært samarbejde med Sydfyenske Dampskibsselskab, der drev rute-fart fra Rudkøbing til Svendborg og Korsør; på sidstnævnte rute anløb man både Åsø, Dagelykke og Lohals. Langelandsbanen var indtil 1926 uden sporforbindelse med det øvrige land, et forhold der forlængst burde have været ordnet ved hjælp af en færgeforbindelse til Svendborg. Efter at de fornødne forhandlinger og bevillinger var i orden, og der var anlagt færgelejer i Rudkøbing og Svendborg, indsattes fra

22. maj 1926 den enkeltsporede færge D/F "Langeland" på ruten mellem Svendborg og Rudkøbing. Færgen, der ejedes af Sydfyenske Dampskibsselskab kunne medføre 5 godsvogne og 600 rejsende. Især fik det stor betydning for Langeland, at man nu kunne overføre roevogne til Fyn. Færgen gjorde god fyldest på ruten indtil den i 1958 afløstes af M/F "Lolland", der sejlede på ruten indtil den blev nedlagt den 29/9 1962. D/F "Langeland" er senere solgt til Italien, og sejler nu mellem Neapel og Capri.

Rullende materiel:

Damplokomotiver:

I 1911 leverede Henschel & Sohn 3 stk. 1-C tenderloko, fabr. nr. 10311-13, og samtidig hermed leverede Arlöf en let



Dampvognen (fabriksfoto: Arlöf)

2-akslet dampvogn. Det var meningen at anvende dampvognen i persontogene, idet vognen foruden maskin- og kedelrum indeholdt et ret stort rejsegodsrum, der kunne indrettes til personbefordring for 30 rejsende. Vognen, der var 1-mandsbetjent, skulle kunne trække 35 t togvægt. Der opstod straks mange besværligheder med dette køretøj. Dels var vognen alt for svag, dels havde man et evigt besvær med at holde kedelrørene tætte, og allerede i 1914 blev den sat ud af drift og den ombyggedes i 1916 til bænkevogn E 43. Den blev senere som IC 254 anvendt som godsvogn.

Som erstatning for den mislykkede dampvogn anskaffedes i 1914 et lille 1-B tenderloko fra Nydqvist, fabr. nr. 1051, mage til SNNB nr. 6. Dette udmærkede loko anvendtes fortrinsvis i banens persontog indtil motorvognenes ankomst.

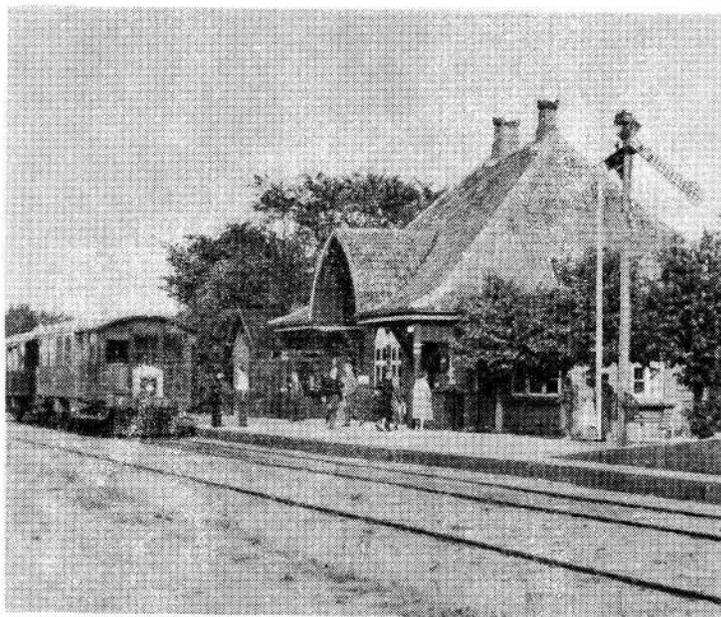
Et af de 3-koblede loko var under 2. verdenskrig udlejet til Amagerbanen (som nr. 4).

Nr. 1	udrangeredes	i 1952,
nr. 2	-	- 1957,
nr. 3	-	- 1962 og
nr. 4	-	- 1957.

Nr.		1-3	4
Cylinderdiameter	mm	380	330
Slaglængde	mm	500	500
Drivhjulsdiameter	mm	1100	1300
Løbehjulsdiameter	mm	700	800
Kedeltryk	ato ₂	12	12
Ristareal	m ₂	1,3	0,9
Hedeflade, fyr & rør	m ₂	53,4	43,4
overheder	m ₂	12,6	20,4
total	m ₃	66,0	63,8
Vand	m	4	2,8
Kul	t	2	0,7
Vægt, tom	t	27	23
adhæsion	t	28	18,7
tjenstfærdig	t	35	28,3
Akselafstand	mm	4890	4000
Længde o. puffer	mm	8360	7770

Motorvogne:

I 1926 anskaffede Langelandsbanen 2 små motorvogne fra De forenede Automobilfabriker i Odense. De var forsynet med 105 Hk Continental-benzinmotorer og veje-



Kædeby station 1962 (foto: Ib V.A.)

de ca. 12 ton. De havde en akselafstand på 5 m, længde over puffer 10,82 m og de havde 43 siddepladser. Motorvognene ind-sattes straks i banens persontog og foruden en billig driftsform, navnlig i personalemæssig henseende, muliggjorde de en både hyppigere og hurtigere tog-gang. I 1929 og 1931 ombyggedes de 2 per-sonvogne B 11 og B 12 til motorvogne, henholdsvis M 3 og M 4. M 3 fik en 112 Hk Continental-benzinmotor og havde en akselafstand på 6,6 m, M 4 blev forsynet med en 145 Hk M.A.N. benzinmotor og havde akselafstand på 6,3 m. Begge vogne veje-de 15 ton, længde over puffer 12,06 m og havde 43 pladser.

For at kunne anvendes som reserve for skinnebusser og i lette godstog, blev M 3 og 4 i henholdsvis 1956 og 1953 forsynet med en 152 Hk Leyland-dieselmotor.

Endelig købte banen i 1956 fra den nedlagte RGGJ M 5 (ex. HBS M 2: 105 Hk benzinmotor, købt i 1952 af RGGJ som M5 og forsynet med en 160 Hk Frichs skinnebusmotor). Alle motorvogne blev udrange-ret i 1962. M 1 solgtes til DJK, de andre til ophugning.

Af skinnebusmateriel anskaffedes i 1948 SM 1 og SP 11 og i 1952 SM 2. Dette materiel udrangeredes i 1962, SM 1 gik til RHJ og SM 2 og SP 11 til GDS.

Person-, post- og rejsegodsvogne:

I 1911 anskaffedes ialt 11 vogne: A 1, II. klasse, der i 1915 ombyggedes til II. og III. klasse og i 1918 blev solgt til Amagerbanen som BA 1.

B 11-13, II. og III. klasse. B 11 og 12 ombyggedes som nævnt til M 3 og 4, B 13 ombyggedes i 1935 til ren III. klasse og fik litra C 20.

C 21-23, III. klasse.

D 31-32, oprindeligt post- og personvogne med 29 pladser, men ombyggedes i 1935 til personvogne, der fik litra C 24-25.

A, C og D-vognene var midtgangsvogne, medens B-vognene havde 2 II. klasse kuppér og midtgang på III. klasse.

E 41-42, post- og rejsegodsvogne.

E 43 = den ombyggede dampvogn.

Udrangeringer: 1952: E 42,
1953: C 24-25,
1954: B 12,
1955: E 41,
1958: C 23,
1962: C 21-22.

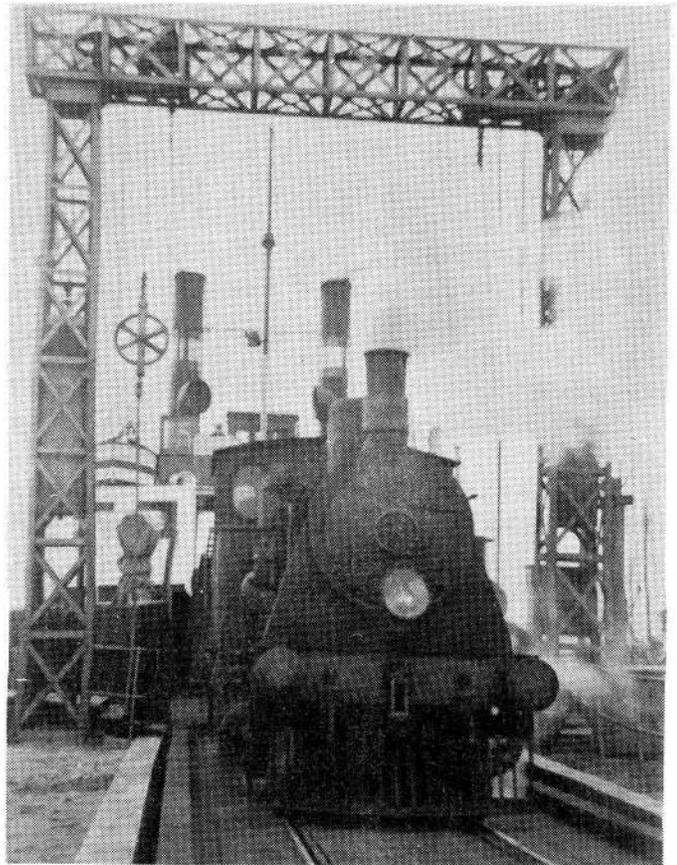
Godsvogne:

1911, ved åbningen anskaffedes:

4	gods- og bænkevogne,	litra I,
2	lukkede hvide vogne,	- IC,
6	-	- , - QB,
12	åbne	- , - PC og PD.

1912: 2 IC vogne, 2 QB vogne og 3 P vogne.

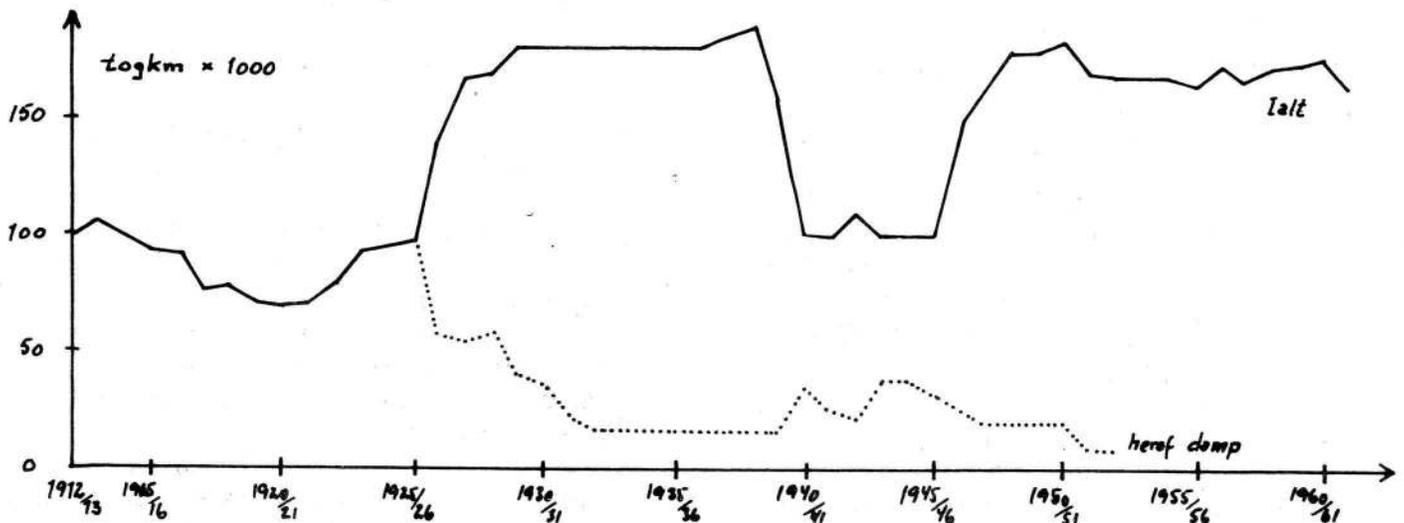
1926: købt fra LJ: 1 Q og 1 P vogn, beg-

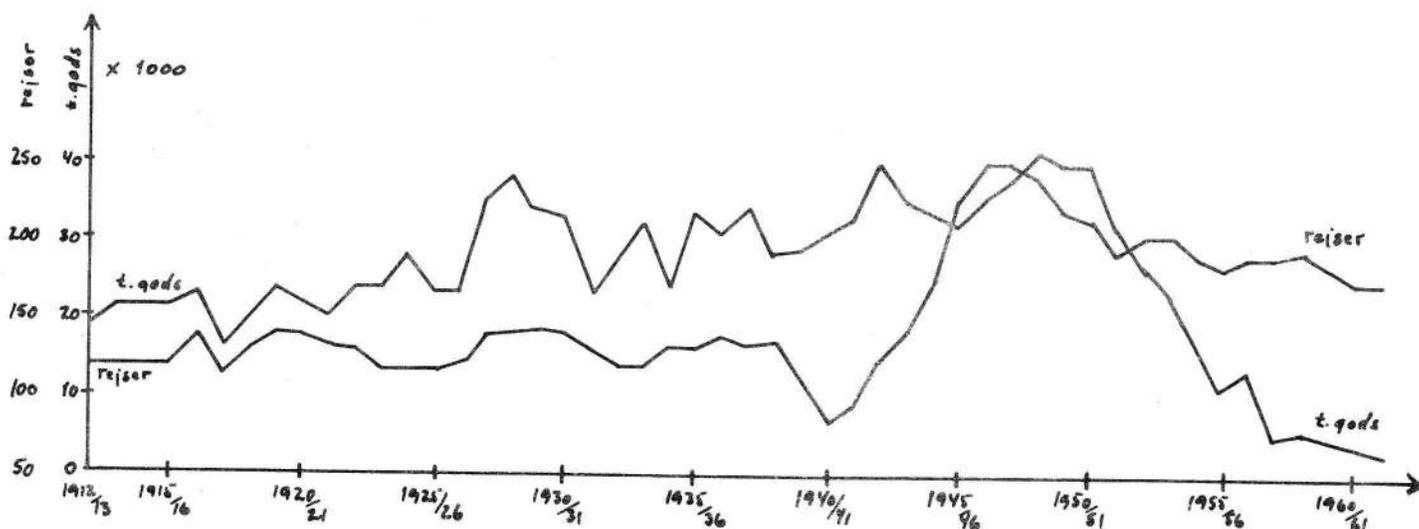


Rudkøbing Færge 1952 (foto: Dancker)

ge bygget i 1874.

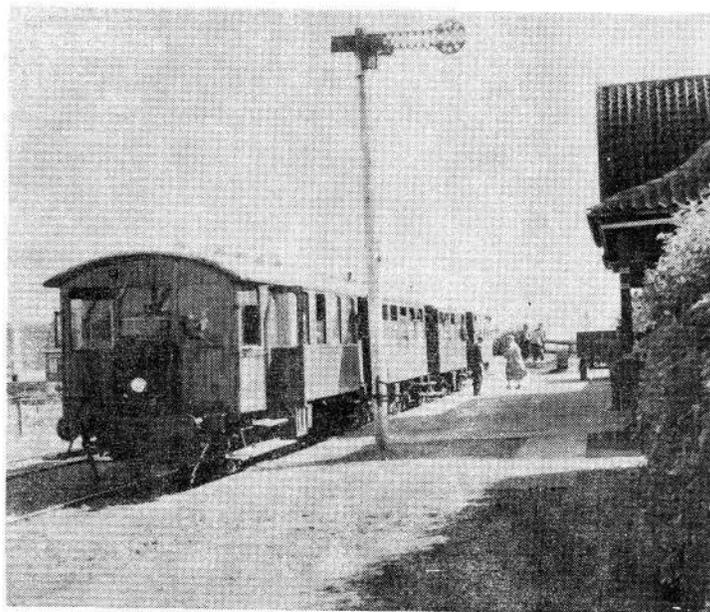
1931: 4 lette lukkede vogne, litra IB, der senere blev forsynet med skinnebuskoblinger.





Den 1/6 1927 tiltrådte Langelandsbanen den fynske overenskomst om fælles og gensidig godsvognsbenyttelse. Det betød bl.a., at Langelandsbanens godsvogne måtte omnummereres, således at de kom til at passe ind i den fynske nummerplan.

Buskørsel: Som et kuriosum kan nævnes, at der i 1905 indsattes en rutebil mellem Rudkøbing og Spodsbjerg, men da hver-



Spodsbjerg, sommer 1955 (foto: Ib V.A.)

ken bus eller vej var af ret høj kvalitet, måtte driften hurtigt indstilles. Under første verdenskrig begyndte et selskab at drive en busrute mellem Rudkøbing og Lohals. Selskabet blev administreret af Langelandsbanen og i 1922 begyndte endnu et selskab at køre på denne rute, og dette selskab opkøbte den af LB drevne part året efter. For at tage konkurrencen op med en i 1923 åbnede et privat Bagenkop-rute, oprettedes i 1926 en rute

fortsættes side 84

50 aar gamle nyheder

Juli 1915.

Maskinbestyrer H.H.A. Rambusch, 5. maskinkreds, søger afsked med udgangen af august måned. Det er Rambusch, der i 1916 udgav "En gammel jernbanemands erindringer", en bog, som af mange stadig citeres, når der skrives om gamle jernbaneforhold.

Toget fra Lyngby til Vedbæk afsporede den 18. på fri bane, idet grus fra skråningerne var gledet ned over sporet.

Nordisk Films Co. skal optage en film fra togene på DSB til brug for nogle foredrag om Danmark som turistland som DSBs rejsebureau "Norden" i Berlin agter at lade holde.

Den 29. tårnede dampfærgerne "Kronprinsesse Louise" hårdt imod færgeklappen i Fredericia og knækkede begge sine stoppebomme.

August 1915.

Trafikministeren har til Fyns Stiftstidende udtalt, at han i den kommende Rigsdagssamling på finansloven vil søge at få gennemført en bevilling til anskaffelse af motorvogne til forsøgsvis anvendelse på Assensbanen.

Den 27. stødte togene 65 og 84 sammen på Eskildstrup station på grund af et fejlt sporskifte. En dame kvæstede lettere. Lokomotivføreren på tog 65 opdagede ved indkørslen sporskiftets gale stilling og bremsede øjeblikkelig og lokomotivføreren på det holdende tog 84 var lige så vågen og bakkede, hvorved sammenstødet voldsomhed ikke blev så stor. Der skete kun ringe materiel skade.

September 1915.

Den 7. kunne den fynske hovedbane - Dronning Louises Bane - holde 50 års jubilæum,

der forløb stille og roligt. Da banen blev indviet måtte kongefamilien med Christian IX i spidsen på næsten hver eneste station påhøre lokale hyldesttaler plus diverse sange. Alene antallet af taler var 24. En af sangene begynder således:

Hør! Toget kommer, som bringer
Os Kongen. Gud skee Lov!

Sangens titel er: Ved Deres Majestæters og Høje Families Ophold paa Tommerup Jernbanestation under den Fyenske Jernbanes højtidelige Aabning den 7de September 1965.

Den 8. om aftenen kolliderede dampfærgerne "København" og "Malmø" i indsejlingsrenden til Malmø. "København" fik en del ovenbords skade, mens der intet skete med "Malmø".

Helsingebanen giver 2% udbytte.

Bankdirektør Andersen-Alstrup er udnævnt til generaldirektør efter generaldirektør Amt.



Postkort ca. 1908.

JUBI - LÆUM

J M J K
20 AAR

Den 3. oktober 1945 afholdtes i Århus et møde for en lille kreds af modeljernbaneinteresserede med det formål at starte en Jydsk Model-Jernbane Klub. Denne stiftende generalforsamling vedtog at give klubben førnævnte navn (JMJK), hvilket faldt ret naturligt, da det var den første klub udenfor København, hvor Dansk Model-Jernbane Klub (DMJK), som første modeljernbaneklub i landet allerede i nogle år havde eksisteret.

Blandt stifterne var civilingeniør W. Bay, som også havde været med til DMJKs start. Hovedformålet med klubben var at samle personer over 18 år, der interesserer sig for modelbaner; og det varede heller ikke længe førend JMJK havde medlemmer i byer langt fra Århus, som var hovedsædet.

I den første tid mødtes medlemmerne for at drøfte deres problemer om bygning af de modeller og anlæg, som det enkelte medlem var i gang med hjemme. Der blev også arrangeret ture til de rigtige baneanlæg.

JMJK er i dag en forening med bestyrelse, aktive og passive medlemmer. I lovene står der i formålsparagraffen, at klubben har til formål ved møder, publikationer o. lign., samt ved tilvejebringelse af et modelbaneanlæg at virke til fremme af interessen for modeljernbaner og de egentlige jernbaner, der danner grundlag herfor.

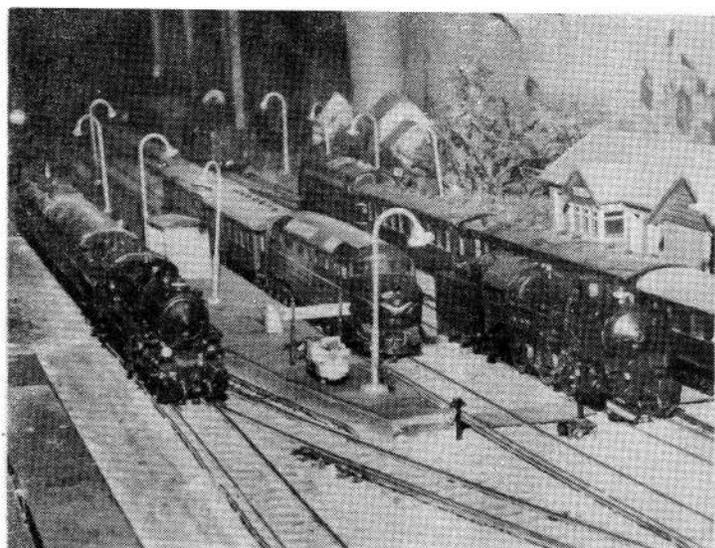
Det varede således heller ikke længe efter starten af klubben, førend ønsket om bygning af et fællesanlæg - et klubanlæg i spor 0 - kom på tale. Her var daværende baneingeniør A. Raabæk formand (også formand for klubben i en lang periode), og det lykkedes denne at skaffe JMJK det nuværende lokale til anlægget.

Klubanlæggets start: blev vedtaget på et møde på Århus H. den 7. november 1946 og arbejdet påbegyndtes den 9. november s.å.

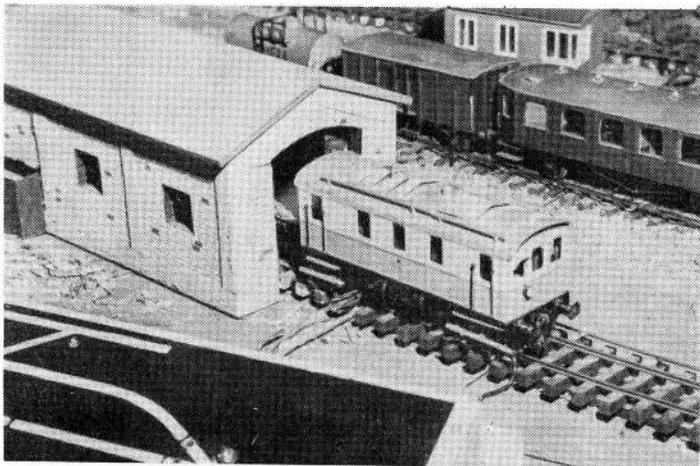
Projekteringen af anlægget foretoges fagmæssigt af ingeniørerne Bay og Raabæk og allerede den 31. januar 1947 kunne bestyrelsen med en sporplan i hånden indkalde til medlemsmøde i lokalet på Århus H. for nærmere at gennemgå enkeltheder i anlægget m.v. For at skaffe fornøden kapital besluttedes det, at modelanlægget skulle være en selvstændig gren af JMJK.

På grund af besvær med efter krigsårene at foretage de nødvendige indkøb af materialer forestod der medlemmerne et energisk arbejde for hos byens handlende at skaffe det nødvendige. Skinnerne blev skænket af medlemmerne og det lykkedes at få træ til bordene. Aldrig har byens isenkræmmere solgt så mange messingvinduessøm. I reglen kunne hver kunde kun købe to pakker, og der skulle bruges 25.000 søm. Indkøbene lykkedes efterhånden og senere blev materialeproblemet da også lettere efterhånden som krigsårene kom på afstand.

Indvielsen af anlægget skete på 1-årsdagen med deltagelse af mange udenbys gæster. Formanden, civilingeniør A. Raabæk, holdt indvielsestalen, hvorefter en



Gastrup station.

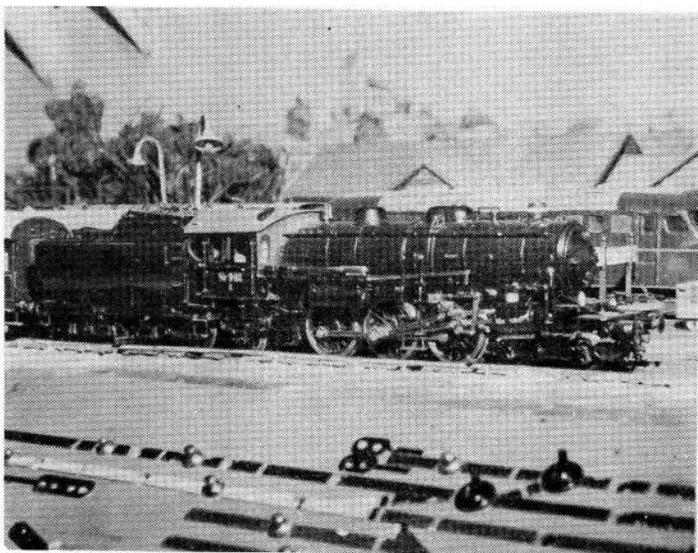


Nykøbing privatbane.

nybygget M0-vogn kørte som første tog på anlægget. Efter togets ankomst til station Hammelev blev det modtaget af civilingeniør Bay, der holdt en lille improviseret tale til særtogsgæsterne.

Efter dette første anlægsjubilæum fortsattes arbejdet energisk; der blev således bygget 2 aftener om ugen, samt lørdag eftermiddag og søndag formiddag.

Sporplanen var udformet i det 26 x 5 m store lokale således at der f. eks. kunne køre et tog fra endestation NYKØBING ad dobbeltsporet bane til krydsningsstation GASTRUP, derfra via enkeltspor og en yderring forbi Nykøbing, igen til Gastrup, en del af enkeltsporet og ved blokpost VANLØSE via et forgrenings-



E 992 på Gastrup.

spor til endestation HAMMELEV. Den korte strækning, 104 m, er således anlægget rundt to gange uden at toget egentlig kører i ring.

Stationerne Hammelev og Gastrup var i starten anlagt med en 8-10 sporskifter hver. Der blev lavet et mekanisk sporskifteapparat til hver af disse stationer og de nødvendige kontrolborde for den elektriske styring af lokomotiver og signaler. Nykøbing station, der skulle være anlæggets største, anlagdes først med gennemkørselssporene alene, så driften kunne optages på regelmæssige køreaftener. Anlægget er altså af den type, hvor togene dirigeres fra stationens kontrolpult, når togene er indenfor stationsområdet. På fri strækning er der konstant spænding.

Spændingen var oprindeligt 12 volt jævnstrøm. I dag er denne ændret til den nye norm 20 volt jævnstrøm, men der er mulighed for at variere denne fra 12-16-20-24 volt.

Sporplanen i dag er stort set den samme som fra starten; men alle stationerne er gjort større. De to nævnte mekaniske sporskifteapparater er samlet til ét og virker nu som centralafslåningsapparat på Gastrup med skydeskiner, som i forbindelse med signalhåndtagene fuldstændig sikrer togvejene på Gastrup.

Hammelev har nu 23 sporskifter og et helt krydsningssporskifte. Sporskiftedrevene bliver alle med elmagneter eller elmotorer. Der arbejdes stadig her. Nykøbing er anlagt med færre spor end oprindeligt, men nu i forbindelse med en privatbanestation, som oprindeligt var tænkt som havnebane. For tiden planlægges og forberedes et sikringsanlæg til Nykøbing. Foruden de mange planlagte arbejder med spornet og signalopstilling, skal der også foretages arbejder i lokallet, så dette passer til modellandskaberne, som først nu står for den endelige opbygning.

Når hertil kommer arbejdet med bygning og vedligeholdelse af alt rullende materiel, vil læserne forstå, at vi i JMJK er så heldige aldrig at komme til atkede os.

Klubbens virke i uddrag, jvf. forhandlingsbogen:

I forbindelse med omtale af 20 års virke for en modeljernbaneklub, kunne denne artikel sikkert nemt blive af et omfang, som næppe ville begejstre redaktøren og sikkert trætte læseren. Lad mig derfor prøve på at drage nogle væsentlige ting frem fra JMJKs virke igennem tiden til i dag.

Efter at anlægsarbejdet var blevet en realitet, var klubben da kommet et skridt videre for at prøve at leve op til formålsparagraffen; men det oprindelige med møder og besøg på de store baner måtte heller ikke svigtes af hensyn til de medlemmer, som ikke var direkte med i anlægsarbejdet.

Den til enhver tid siddende bestyrelse har derfor jævnligt søgt at arrangere besøg på baneanlæg, afholde møder med film og foredrag, indbyde til udflugter, samt deltage i udstillinger m.m.

Af baneanlægsbesigtigelser har der på et tidligt tidspunkt i klubbens liv været besøg på Fredericia station og maskindepot. Ligeledes en tur til Langå, hvor et loko litra B opbevaredes. Lokomotivet blev i dagens anledning pudset og trukket udenfor remisen til fotografering.

I Århus har naturligvis maskindepotet altid haft modelfolkernes bevågenhed, og der har da også været jævnlige besøg her, sidst iøvrigt den 1. august d.å. DSBs centralværksted og Frichs har vi også gæstet.

Af andre anlæg skal nævnes: Kommandopost og andre af lignende art i Århus, endvidere rangerbanegården her og i Fredericia.

Der er naturligvis mange flere steder, der burde nævnes besøgt igennem de 20 forløbne år, med da dette næppe kan interessere SIGNALPOSTENS læsere, nøjes jeg med de allerede nævnte og vil blot herom tilføje, at JMJK er DSB yderst taknemmelig for den velvilje vi altid møder, når vi henvender os for at gøre ulejlighed.

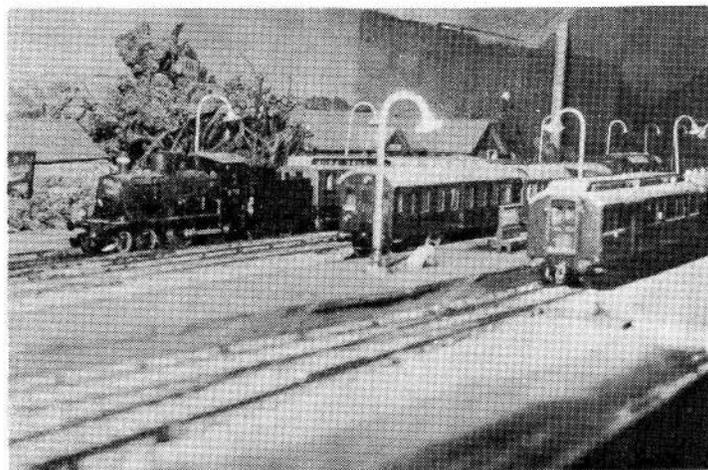
Vore møder for medlemmerne og ofte for gæster udefra har ofte film og lysbilleder på programmet. Der er således

igennem årene blevet vist mange interessante tonesmalfilm om jernbaner og industrier med sådanne. Her har også DSB-Kinos film været rigt repræsenteret. I film er der som bekendt også flere sporvidder. De omtalte har været 16 mm, men flere af klubbens medlemmer og nære venner har selv optaget mange gode 8 mm film i både sort/hvid og farver.

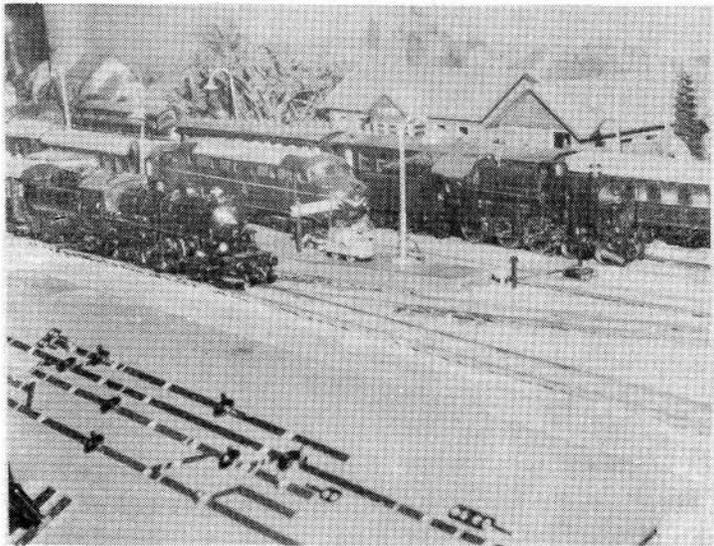
Endelig ses der hvert efterår hen til forevisningen af medlemmernes sidste nyheder i dias. Mange har i ferien fået adskilligt jernbanenyt bag objektivet i fotografiapparatet.

Ofte har JMJK hjulpet foreninger og andre ved bazarer eller velgørenhedsarrangementer, hvor et lille baneanlæg kunne gøre virkning. Den største arbejdsindsats er dog ydet ved klubbens udstillinger i Århus-hallen. Første gang var på udstillingen "Fritiden" fra 2.-14. maj 1951, anden gang var også på "Fritiden" fra 8.-19. april 1954. Sidste gang i Århus-hallen var fra 18.-27. januar 1957, da udstillingstitlen var: "Danmark rundt med modeljernbanen".

På denne udstilling viste JMJK ialt 6 kørende anlæg. Først og fremmest spor 0 på ca. 25 m spor fremstillet til formålet. Der var station med signaler og elektrisk betjente sporskifter til vige-sporet. Et moderne kontrolbord dirigerede modeltogene, som gjorde tjeneste næsten 10 timer dagligt i de 10 dage, udstillingen varede.



C-maskine på Gastrup.



Travlhed på Gastrup.

De andre anlæg viste størrelse S og H0. - S-anlægget var bygget af et medlem, H0-anlæggene viste Fleischmann og Märklin. Sidstnævnte kunne via et møntindkast betjenes af publikum og gjorde stor lykke. Tilmed gav det så en skilling til klubben. En tipvognsbane i 0, også bygget af medlemmer, arbejdede ihærdigt med transport af et let aflæseligt materiale. Endelig kørte standens vartegn, fotograf Albrekts EMMELUTH på en bane i øjenhøjde. Det var mange gange lokomotivføreren på Emmeluth (lokomotivet) nåede at dreje hovedet, mens togføreren uden virkning drejede bageste vogns skruebremse.

Fra en trådoptager gaves oplysninger og toglyde. På en filmskærm opbygget som et TV, vistes film fra klubanlægget, udstillingens åbning og fra DSB.

Klubben kontakter medlemmerne efter behov, almindeligvis med dupliserede meddelelser. I 1953 begyndtes udgivelsen af klubbladet "Tog 60", som i tiden til 1959 er kommet et dusin gange. I øjeblikket er det et tidsspørgsmål for redaktionen at fortsætte, men nu har vi jo også SIGNALPOSTEN.

Klubben står altså nu lige foran jubilæumsdagen for de første 20 år. For 10 år siden fejredes 10 års jubilæet med en særtogsudflugt til Hornslet på Grenåbanen, ved 15 årsdagen kørtes i et meget

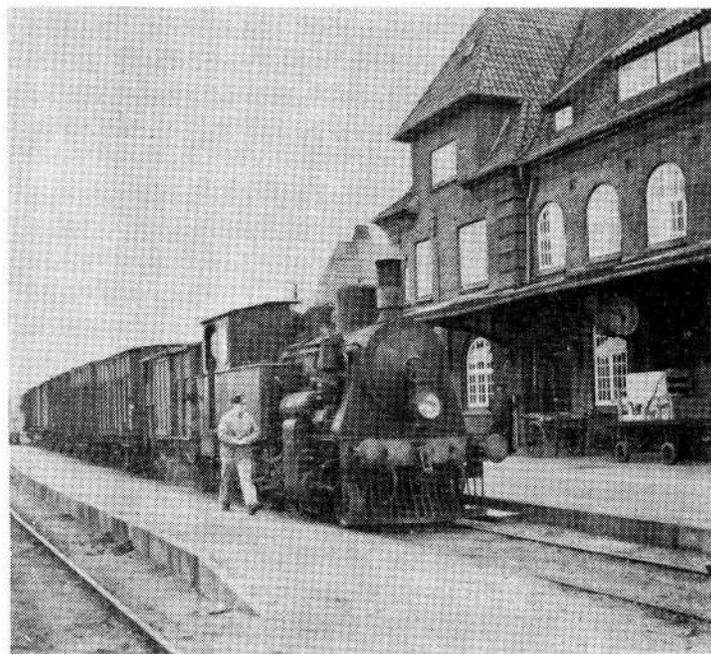
originalt tog til Hinnerup: en Ardeltraktor plus 1 CU og 1 FE. Toget var pyntet indvendigt med blomster. Udvendigt på vognene stod med store bogstaver "Jydsk Model-Jernbane Klub's 15 års jubilæumstog". Ardeltraktoren (Frichs nr. 117) bar navneskilt, og klubbens 4 bogstaver JMJK var anbragt foran.

Mens bestyrelsen bryder hovederne med det forestående jubilæum og medlemmerne arbejder ihærdigt på anlægget, skal der fra Jydsk Model-Jernbane Klub herigennem rettes en velment tak til vore nære og fjerne (i udlandet) venner og forretningsforbindelser, samt til vor nærmeste nabo, DSB, for behageligt samarbejde igennem de første 20 år.

Tekst: H.F.Jensen. Foto: Albrekt.

LB: fortsat fra side 79

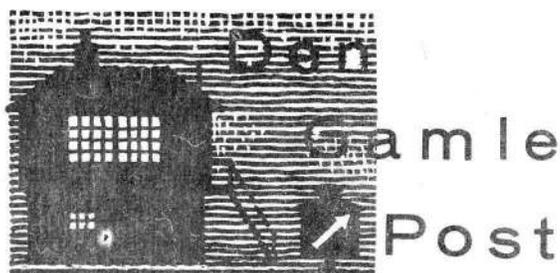
mellem Humble og Ristinge; året efter omlagdes Ristinge-ruten til en ringrute og omtrent samtidig hermed overtog LB den private rute, hvorefter begge ruter



Rudkøbing 1952 (foto: Dancker)

blev stoppet! Omkring 1939 kom der atter gang i rutebilkørslen, idet Langelands-

fortsættes side 96.



en åben post

Den første gamle post vi så på i denne artikelrække var en indendørs-post for en bompasser på Sjælland, den anden var en delvis udendørs-post på Fyn, og vi er nu kommet til den tredje artikel - og hvad skal vi så se på? - Jo, De har gættet rigtigt, det er en friluftspost i Jylland, vi skal se på denne gang.

Alken hedder en lille, men meget idyllisk station, der ligger ved de skønne Himmelbjergsøer mellem Skanderborg og Ry på Strækningen Skanderborg-Silkeborg. En rigtig station er det egentlig ikke, for i tjenestekøreplanen står der T og S efter stationsnavnet, hvilket betyder trinbrædt og sidespor, men der findes dog armsignaler ved indkørslen til stationen, (ganske vist er disse ikke betegnet I-signaler (indkørselssignaler), men DS-signaler (dækningssignaler)), og det er betjeningsapparatet for disse signaler, vi skal se lidt nærmere på.

Kommer vi fra Skanderborg med et af de tog, der standser i Alken, ser vi til venstre, når signalet er passeret, sidesporet og den dertil hørende læssevej. Sidesporet er ikke langt, og det slutter før vi passerer stationsvejen og standser ved den lille stationsbygning på den anden side af vejen. Stiger vi af toget, står vi på en lille perron ved en typisk landstation, men der kommer ingen stationsforstander til syne med sit "spejlæg", togføreren fløjter selv afgang, og når toget er kørt, står vi mutters alene tilbage på perronen. Henne for enden af perronen, helt ude ved vejen, står der et mærkeligt udseende apparat (fig. 1), mærket af vind og vejr, og helt i det fri. Det er "posten" eller rettere signalsvingbukken til betjening af signalerne. Der er ikke rørt ved denne sving-

buk, siden toget kom og kørte igen, og på indikatorpilene kan vi se, at begge signaler står på "kør". Nå ja, det er jo heller ikke nogen togfølgestation (der må kun være ét tog ad gangen mellem Skanderborg og Ry), så signalerne står altid på "kør", indtil der skal rangeres. Vi kikker os omkring - ikke en sjæl at se. Nu ku' det være sjovt at lave rav i den og sætte signalerne på "stop". Jo, godmorgen - signalhåndtagene lader sig ikke rokke, og sporskifterne kan vi heller ikke omstille. Næh, der er selvfølgelig tænkt på pilfingre som os, for signalsvingbukken er et apparat, der er lige så snildt som det efterhånden er sjældent. Virkemåden er kort fortalt følgende: De to signalhåndtag er i forbindelse med hver sin togvejslineal (se fig. 1). Drejer man signalhåndtaget rundt i en cirkel, glider linealen vandret. Disse linealer kan ikke bevæge sig, idet låseriglen i nøglelåsen til højre (af samme type som omtalt i den sidste "Gamle Post" artikel) er ude og går ned i et hak i hver togvejslineal. Først når en nøgle indsættes i låsen og denne låses op, kan linealerne bevæge sig frit og signalhåndtagene drejes (herved går signalerne på "stop" og indikatorpilene drejer sig, så de peger lige op). Når dette er sket,



Alken st. T.h. signalapparatet.

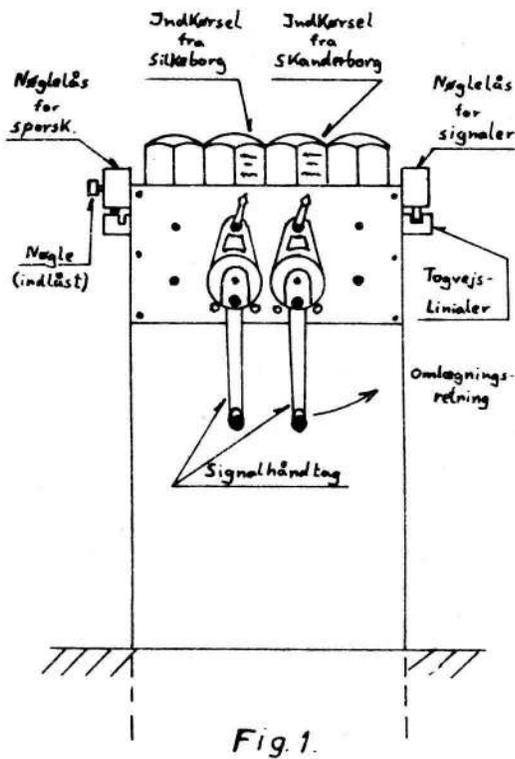
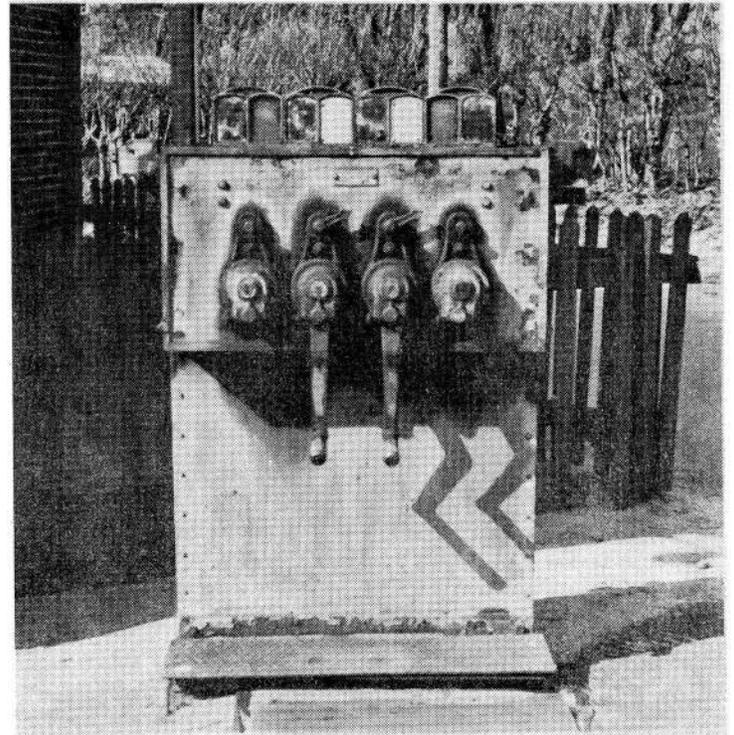


Fig. 1.

har linealerne flyttet sig så meget, at låseriglen i den venstre nøglelås nu kan gå ned i ét hak i hver lineal. Nøglen i denne nøglelås kan nu drejes om og tages ud og nu kan signalerne ikke stilles på "kør". Denne nøgle bruges nu til at låse sporskifterne op med. Enkelt - ikke sandt? Jamen - hvor kommer nøglen til den højre nøglelås fra? Stationen er jo lukket (og såvidt vi kan se solgt til private). Jo, fremgangsmåden er følgende: Skal der tilgå Alken nogle godsvogne, bliver disse kørt hertil fra Skanderborg med en rangermaskine og togføreren afhenter nøglen til nøglelåsen i kommandoposten før afgang fra Skanderborg. Når toget så er ankommet til Alken, sætter han nøglen i den højre nøglelås og foretager den ovennævnte betjening. Herved kan der rangeres i fred og ro. Når han har fået nøglen til sporskiftet fri, løber han hen til sporskifte 2 (se fig. 2), låser dette op og omlægger det. Herved får han en anden nøgle fri, den løber han tilbage til sporskifte 1 med, låser dette op og omlægger det, og nu kan vognene rangeres ind på sidesporet. Grunden til at sporskiftet i bagsporet (sporskifte

2) skal omlægges først, er den enkle, at man ellers kunne risikere, at toget rangerede ind og skar dette sporskifte op, hvis sporskifte 1 blev omlagt først. Når vognene nu er kommet på plads, låser togføreren sporskifterne af i omvendt rækkefølge, stiller signalerne på "kør" igen, og rangermaskinen kan "futte" tilbage til Skanderborg, hvor nøglen kan afleveres.

Man kan jo egentlig ikke kalde dette "aflåsningsapparat" for nogen egentlig post, men jeg synes alligevel, at det er en pudsigt ting, og desværre også en ting, der snart forsvinder (ligesom "posterne" i de to foregående artikler i denne serie). Når nemlig strækningen Skanderborg-Silkeborg om kort tid overgår til fjernstyringsdrift, vil aflåsningen af sporskifterne foregå på den måde, at en nøgle vil være indlåst i en elektromagnetisk nøglelås ved sporskifte 2, og denne nøgle kan så frigives ved et tryk på én knap i Skanderborg og én i Silkeborg. Herefter forsvinder både vor "post" og signalerne. Man kunne godt, her i den 11. time, tænke sig at se en "rig-



Signalapparatet (sml. fig. 1)

tig" togekspedition i Alken, men en stationsforstander (med hvide handsker), der kommer ud og stiller signal (i regnvejr

måske med en portør med en paraply efter sig).

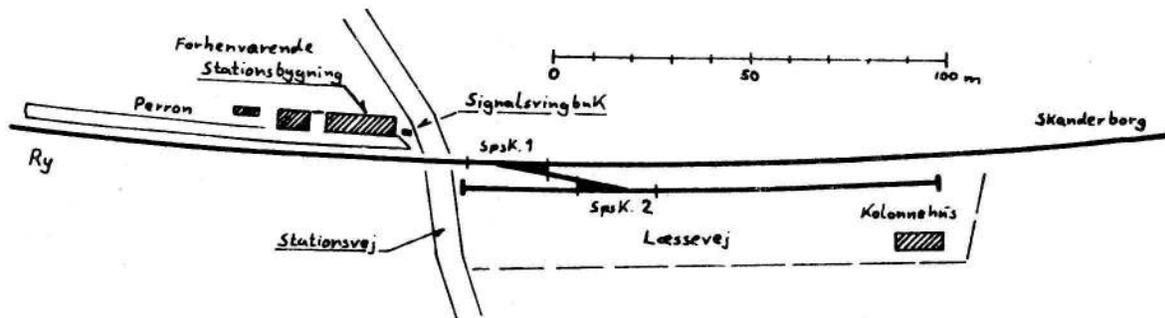


Fig.2

Tekst og foto: Ole Faurhøj

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 13.

Fotoarkivet tilbyder herved interesserede nedennævnte fotos, der i størrelsen 9 x 14 cm koster kr. 1,00 pr. stk. Porto pr. ordre er kr. 0,40, og leveringstiden er ca. 14 dage. Ved bestilling af samtlige 12 billeder i denne liste redu-

ceres prisen til ialt kr. 10,00 plus porto.

Bestilling sker til postgiro 12.53.05 adresse: Jernbanehistorisk Selskab, Fotoarkivet, Nørrebro station, København N., idet der på bagsiden af girokortets venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

Samlekatalog over de første 9 tilbudslistes kan stadig rekvireres hos fotoarkivaren, E. Pedersen, Nyskiftevej 42, Vanløse.

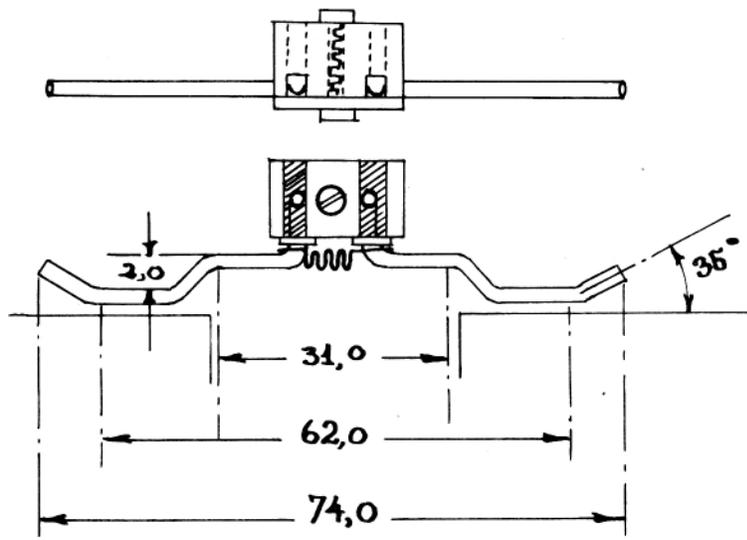
JS reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 3 01 F 029	LB nr. 2	?	?
A 3 05 F 029	LB M 1 (dampvognen)	Rudkøbing	1911
A 3 05 F 030	LB M 1	Rudkøbing	sept. 1962
A 3 05 F 031	LB M 2	Rudkøbing (affot.)	?
A 3 14 F 075	LB C 22	Rudkøbing	juni 1960
A 3 18 F 037	LB E 41	Rudkøbing	juni 1960
A 3 47 F 031	Rudkøbing station		juni 1960
A 3 47 F 032	Spodsbjerg station		juni 1960
A 3 47 F 033	Humble station		juni 1960
A 3 47 F 034	Bagenkop station		juni 1960
A 3 49 F 008	Remisen i Rudkøbing		juni 1960
A 3 54 F 008	Snarelose trinbræt		juni 1960

Adams Hjørne

Lokbygning, strømaftagere.

Inden motor og gearkasse monteres, skal vi lige se lidt på strømaftageren. Tegningen tilkendegiver de nødvendige mål og tolerancer og disse må strengt overholdes. Materialerne er en messingklods, en 2 mm cykeleger, to stk. 2 mm skruer, to skiver, en 1 mm messingplade og en stump spiralfjeder. Klodsen saves ud efter målene og hullerne bores. Det i midten er $1\frac{1}{2}$ mm, skåret op med 2 mm snit-tap, de to andre er 2 mm, dog må det være sådan, at strømaftagernes ben ikke binder i hullerne hvor forpladen holder dem på plads og rillens kanter begrænser bevægelsesmulighederne i op- og nedadgående retning. Kontaktrykket fås ved en spiralfjeder, der har fat i den lodrette del af armen under en skive. Forpladens skrue må kun gå halvt igennem, idet vi benytter den anden ende af hullet til befæstelsesskruen, der holder strømaftageren fast til rammen. Dette kan gøres på en af de tværafstivninger, rammen allerede er forsynet med, idet der dog skottes til nedenstående regler for anbringelsen. Det i disse regler omtalte kontaktryk på 30 gram har ikke mange af os mulighed for at kontrollere, men mon ikke man har lov til at tolke det på den måde, at strømaftageren skal ligge så fast an mod tredieskinnen som muligt, uden at dette dog forårsager, at maskinen vippes af sporet.

Mon jeg forresten ikke foren ordens skyld burde slutte dette afsnit med en bemærkning om, at der selvfølgelig isoleres mellem strømaftager og maskine. Isolationen kan udføres ved f.eks. at sætte hefteplaster på begge sider af tværafstivningen, lægge en skive under skruhovedet, samt gøre tværafstivningens skruenhul så stort, at skruen ikke rører de metalliske flader.



Regler for anbringelse af strømaftagere for spor 0. 1:45. (DMJK standard)

Strømaftageren skal monteres således, at den vandrette underkant er 1,00 mm over skinneoverkant (tolerancer $+0,5 \div 0$). Kontaktrykket på en tredieskinne i normalhøjde skal være mindst 30 gram.

En strømaftager må ikke anbringes mere end 40 mm foran eller bagved en fast aksel, d.v.s. en aksel, hvis hjul deltager i køretøjets styring i sporet. Ved boggievogne skal strømaftagerne anbringes på boggiene.

For at undgå stødvis gang skal der i ethvert tog være to virksomme strømaftagere, hvis afstand - målt i togets længderetning - såvidt muligt bør være mindst 150 mm. Forreste strømaftager må højst befinde sig 400 mm bag forreste aksel i toget.

Vi bygger en tipvogn, spor 0, 1:45.

Skulle det nu være lykkedes mig at gøre en eller anden interesseret i at bygge smalsporede industrilokomotiver, så bør man naturligvis også lige kikke lidt på, hvad man kan hænge på koblingskrogen, når det drejer sig om jernbaner af den art, og vil det mon ikke være mest naturligt at begynde med en tipvogn.

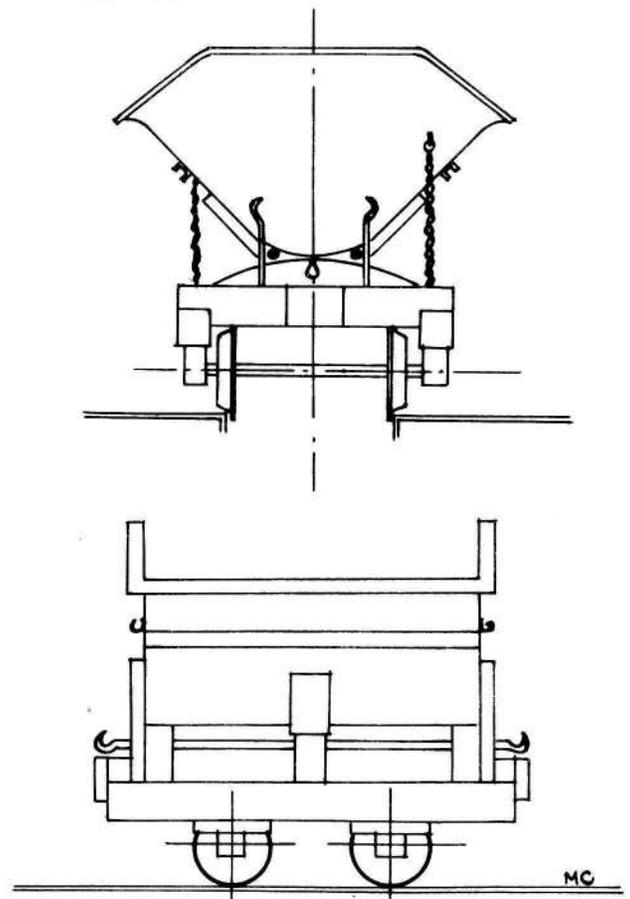
En tipvogn, eller mindre skinnevogn om man vil, er beregnet til transport af jord, industriprodukter og lign., og således indrettet at indholdet kan væltes

ud, ved at vognkassen drejes om et par tappe. Rumindholdet varierer fra en trediedel til en hel kubikmeter og vognkassen, der er af jern, er smal i bunden, så indholdet lettere kan glide ud. Undervognen er en stiv ramme af profiljern eller svært tømmer, den har fire ret små hjul, der er fastsiddende på akslen og sporvidden kan være fra 600 mm til omkring 900 mm (under 1. verdenskrig gjorde Hedeselskabet sammen med privatbanerne nogle forsøg med normal-sporede tipvogne, men disse, der var lånt i Tyskland, vil vi lade ude af betragtning). Tipvognene er Ende-T eller Side-T, alt eftersom tipningen sker over enderne eller til siden.

Forbilledet til den her i artiklen omtalte model anvendes på Hedehusene Skærvefabrik, hvor sporvidden er 785 mm. Undervognen er fremstillet af træ og hjuldiameteren er ca. 400 mm, og da Rivarossi netop fremstiller et 9 mm hjulsæt, 16,5 mm sporvidde, to-skinne-drift, ja, så kunne det næsten ikke være lettere. Fremstillingen af vognen kræver et minimum af værktøj, og er af en sådan art, at det sagtens kan forsvares at benytte det polerede mahognibord som arbejdsbænk. Det eneste jeg sådan set kunne have at indvende, er dette, at det måtte blive en art massefabrikation, for på en tipvognsbane er med få undtagelser alle vognene absolut ens, og det at skulle lave den samme model to gange finder jeg bestemt ikke særligt spændende, og i dette tilfælde måtte der jo mange vogne til, for at det skulle se ud af noget. Nå, det gik alligevel og samtidig med, at den første blev fremstillet, lavede jeg ét stykke ekstra af hver del, et akselleje, en tværbjælke, en langbjælke, et stykke ende til vognkasse o.s.v. Disse "modeller" blev omhyggeligt lagt til side, indtil jeg fik bekræftet, at den første vogn var brugelig, så kunne en seriefabrikation med de nævnte dele som skabeloner, sættes i gang, og alt fik en happy end. - Metoden er absolut anbefalelsesværdig.

Langbjælkerne skæres ud af 4 gange 4 mm liste og tværbjælkerne, der samtidig er bufferplanker, af 4 gange 5 mm. Af hensyn til hjulsættene, der er brede-

re end i virkeligheden og som rager op mellem rammesiderne, er rammens indvendige mål 21 mm. Bufferplankerne er svagt afrundede fortil og på midten er udsavet et 3 gange 3 mm indhak som koblingskæden kan dumpe ned i, når vognstammen trykkes. Bufferplankerne er i enderne på undersiden udsavet sådan, at disse dels er sænket halvt ned mellem langbjælkerne og dels hviler oven på dem. Sådan er det udført i virkeligheden og det må vi glæde os over, for det giver en solid ramme, når vi nu limer dem sammen med PVA-lim. Rammen er yderligere forstærket med indvendige bjælker.



Desværre kan disse ikke ses på tegningen, men målene er 1,5 gange 4 mm og de er anbragt parallelt med langbjælkerne men mellem hjulene med indbyrdes afstand på 9 mm og iøvrigt sat på kant. Tre stykker halvmåneformede lister sidder på tværs af rammen, bredde 2 mm, højde målt på midten 5 mm. For nu at få dem aldeles ens, snitter og filer vi en klods til i den ønskede profil, kontrollerer, at den er ensartet bred og høj

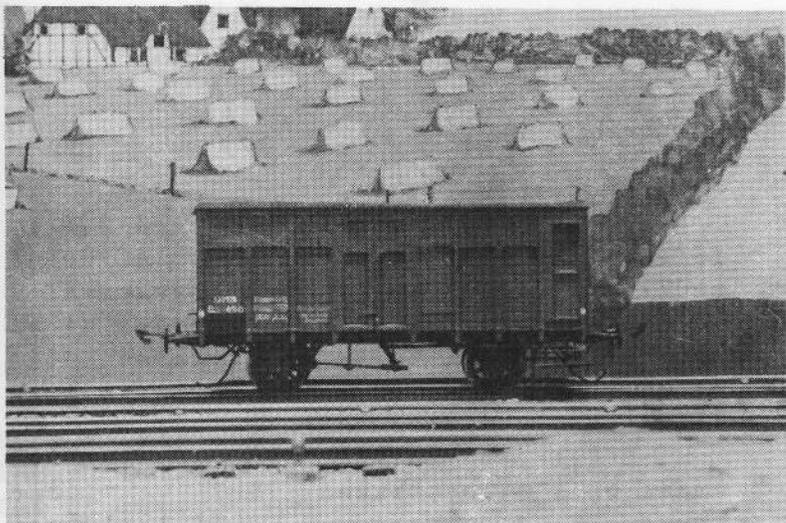
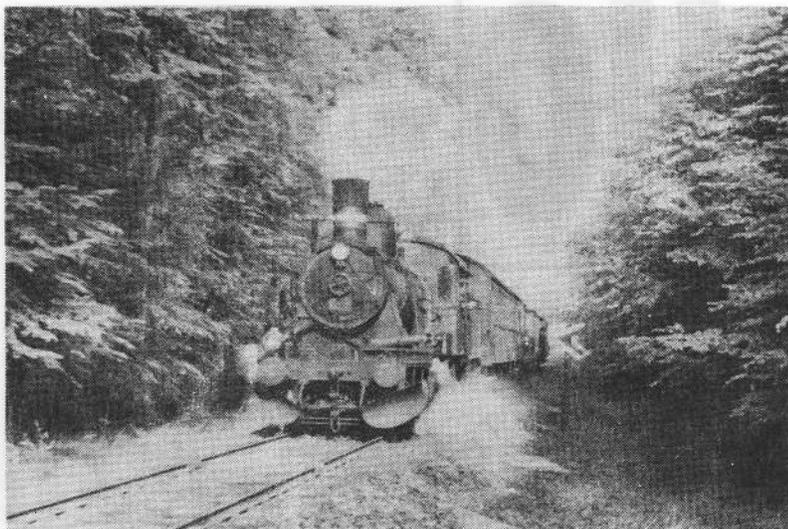
hele stykket igennem og skiver så de halvmåner af, der skal bruges. For en ordens skyld må det lige bemærkes, at årerne i træet selvfølgelig skal ligge på langs i det færdige emne. Enderne af disse tværstykker hviler på de yderste langbjælker, de indvendige bjælker, hvis overkant flugter med bufferplankerne, er kilet op i hak, som udskæres i halvmånernes underside. Sammenlimningen af rammen foretages med et stykke kvadreret tegnepapir som underlag, derved burde man kunne undgå, at den bliver skæv, og for nu at få den så stiv og så solid som mulig sørges der omhyggeligt for, at limen kommer ind alle steder, hvor to stykker træ møder hinanden. Hjulsættene er beregnet til pinollejer, der fremstilles af 3 mm rundjern boret ind fra enden med 2 mm bor. Dybden af boringen skal være 2 mm, eller lige netop så meget, at der fremkommer en kegleformet fordybning. Lejet monteres på rammen med et stykke 1 mm messingtråd, der bukkes i U-form omkring lejet og stikkes op i 1 mm huller, der bores i langbjælken. Lader man nu benene på denne messingbøjle skræve lidt, så det er nødvendigt at klemme dem sammen med fingrene, idet de stikkes op i hullerne, vil dette være tilstrækkeligt til at holde det på plads. Når lejerne er anbragt, "smuttet" hjulsættet ind på plads, lejerne klemmes fast mod akselenderne, og der loddes mellem bøjle og leje. De første hjulsæt, vi fik af omtalte type, var forsynede med stålaksler, de næste derimod helt igennem af plastic (hjulbandager af stål) forskellen var ikke let at se, og jeg opdagede det faktisk først, da hjulsættet til min store forbavselse forsvandt mellem fingrene på mig under førømtalte lodning. Problemet klaredes ved at file et søm til i samme længde som akslen og så benytte dette som afstandsstykke under lodningen. Aksellejet kan jo heldigvis pilles af og sættes på efter behag. Hullerne til bøjlen sidder 4 mm fra hinanden, og skal der laves mange tipvogne, så gør det naturligvis ikke noget, at man er lidt smart, ved f.eks. at udsave en metalplade i rammens konturer, bore alle 8 huller til bøjlerne og med denne som styr bore alle rammerne. De

fire jeg-ved-ikke-hvad-de-hedder, men lad os kalde dem gribere, der sidder på bufferplanken og fanger vognkassens tappe, når den tippes, er lavet af 1 mm messingtråd. De stikkes ned i træet, men ikke tættere til hjørnet, end at et stykke blik kan stikkes imellem griberen og den nærmeste halvmåne. Blik og griberarme loddes sammen, så armene ikke kommer ud af justering. Forinden sikrer man sig, at tipping kan ske som sig hør og bør. Midt i blikket og gennem alle månerne er boret et 1,5 mm hul og gennem disse huller stikkes et stykke messing eller jerntråd, der ombukkes i enderne, i facon som koblingskrog. Vognkassen er af konservesblik, gavlene klippes ud først, dernæst sidestykket, der jo fremtræder som en strimmel. Strimlen klippes lidt bredere end tegningen antyder den skal være, så svøbes den om først den ene gavl, loddes, og så den sidste. Sørg for, at der kommer rigeligt med loddetin i hjørnerne og fil så den overlappende del af strimlen af. Også her kan det betale sig at bruge "tænkere". Snit af en træklods tippeladets indvendige profil og svøb strimlen om, læg gavlene ind på plads, og lod det hele sammen - det kan næsten ikke være lettere. Tappene og krogene til ladets kæder er 1 mm messingtråd. Krogene kan blive meget naturlige, om de bankes flade i den ene ende af ombøjningen og spidnes lidt til i den anden. Kæderne købtes i en guldsmedeforretning, og de sidste led må af hensyn til krogenes tykkelse udskiftes med tilpas større, det gælder også for koblingskæden, selvom denne er en sværere kæde end den anden. Lad-kæden sidder fast ved et stykke blomstertråd (meget fint ståltråd), der stikkes gennem et hul i rammebjælken og den behøver ikke at være målt aldeles nøjagtigt ud, når bare den er lang nok, det ser nemlig meget naturligt ud, når trækket kommer nærmest vuggende hen ad skinnevejen.

Undervognen bejdses i en gråbrun tone, vognkassen og andre metalliske dele males i en rustrød nuance, dog ikke kæderne som i mit tilfælde er af sølv, de skal nok blive vejrbidte af sig selv. Ønsker man variation i foretagendet, kan

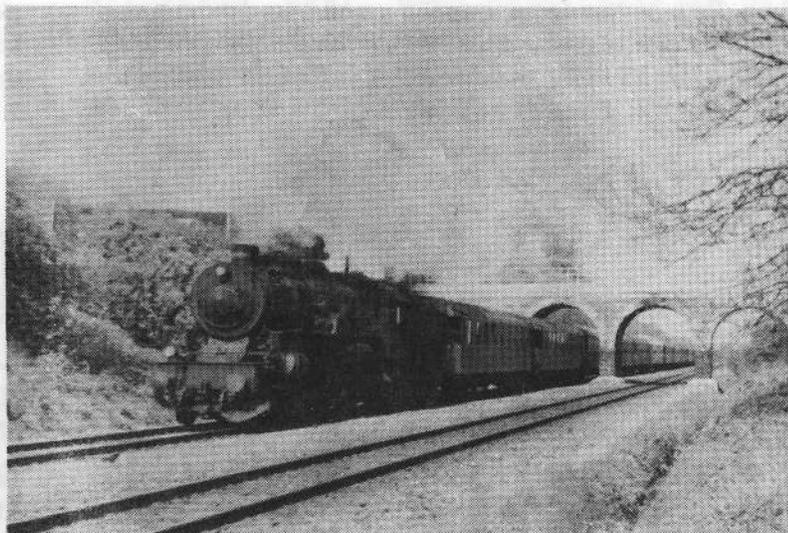
Billedgalleriet

D 822 med godstog mellem Sandved og Hyllinge, 22/5-1965.



Model af OMB, QB 498, bygget af Erik Juul-Pedersen. Denne model tog førstepræmien i Göteborgsklubbens jubilæums-modelbyggerkonkurrence og vognen er forsynet med komplet undervogn, af-fjedrede lejer (med rigtige blad-fjedre) og en håndbremse, der virker. Farve: Mat-grøn.

E 979 med tog 7051 vest for Slagelse, 22/5-1965.



Fotos: Kaj Juul-Pedersen, OMJK.

HO

HHJ

F 47

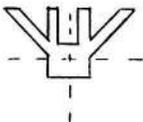
Denne artikel vil først og fremmest beskæftige sig med HHJ F 47. Dog bør det nævnes, at undervognen til denne vogn er en standardundervogn, som man vil finde på en lang række baner. En løselig gennemgang af mine jernbanefotos viste over 10 forskellige åbne og lukkede godsvogne med denne type undervogn. Jeg finder det derfor fristende at bygge en 3-4 undervogne, for på denne måde at skabe et tog anno 1890. Efterhånden som vi får lavet tegninger af de øvrige vogne, vil de blive bragt i SIGNALPOSTEN.

Købte dele:

Long eller Märklin puffer, engelske stjernehjul på 1 mm tapaksel. Indkøbsafdelingen vil forsøge at importere disse, indtil da: andre 11 mm hjul på 1 mm tapaksel.

Desuden skal vi benytte en del profiler, som det vil fremgå af byggebeskrivelsen. Samtlige de nævnte profiler kan købes i Indkøbsafdelingen.

Det sværeste punkt ved undervognen er aksellejerne. Disse er hver samlet af 6 dele: gafflen, kassen, fjederen med laske samt 2 fjederholdere.

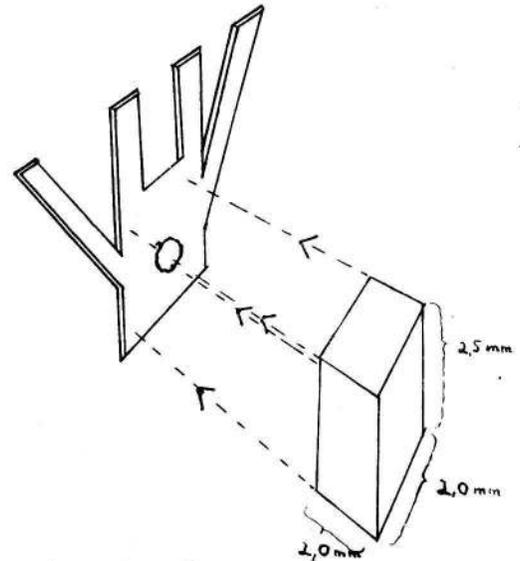


A.

Gafflen, tegning A:

Af et messingprofil (flad 15 x 0,3 mm) afskærer vi 4 stykker af ca. 20 mm's længde. Disse stykker lodder vi sammen, så de danner en "lagkage" med 4 lag. På denne lagkage limer vi en kopi af tegn. A, og ved at save efter tegningen med

løvsaven, skulle vi let og smertefrit få savet de 4 gaffler ud. Inden vi begynder at save, borer vi akselhullet på 1 mm gennem lagkagen. På denne måde er vi sikker på, at hullet sidder i samme højde ved alle lejerne. Sluttelig skilles de 4 gaffler igen med loddekolben.

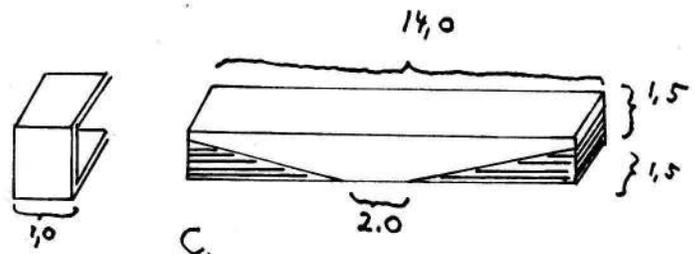


B.

Kassen, tegning B:

En stump firkantprofil på 2,5 mm filer vi ned til 2,0 x 2,5 mm. Af denne nedfilede ende saver vi 4 stykker af 2 mm's længde. De 4 stykker lodder vi på hver sin gaffel, således at kassen står på højkant, hvorved emnet kommer til at ligne perspektivtegningen B.

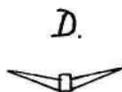
Efter sammenlodningen spænder vi emnet op i skruestikken, idet vi lader kæberne bide om kassen. Derpå forlænger vi akselhullet på 1 mm ind i kassen, og passer på, at vi ikke borer helt igennem kassen. Til slut grater vi lige hullets munding af med et 3 mm bor.



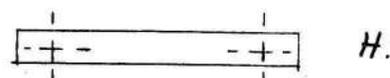
C.

Fjederen, tegning C og D:

Denne er samlet af 2 stykker, en længde 1,5 mm firkantprofil og en lille stump 2,0 x 1,5 x 0,2 mm U-profil. Først skærer vi 14 mm af firkantprofilen, buk-



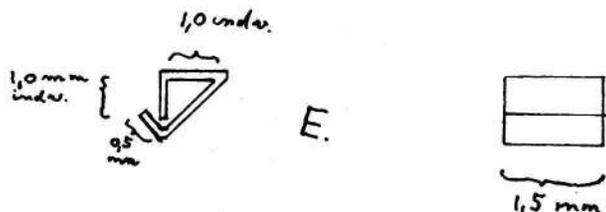
ker det og filer det til, så det passer med tegn. D. Derpå saver vi 1 mm af U-profilet og lodder stumpen fast, som vist på tegning C, D.



Pufferplanken, tegning H:

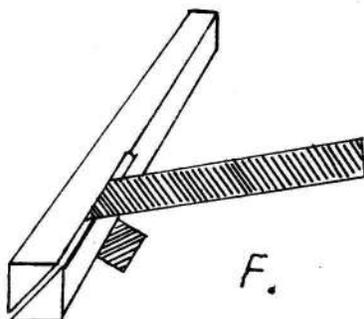
Pufferplankerne saves ud af 0,5 mm messing efter tegningen. Inden vi begynder på udsavningen skal vi have boret hullerne til pufferne. Hullets diameter vil afhænge af hvilken type puffer, der benyttes. Jeg benyttede mig af Long puffer med M 2 gevind. Jeg borede for med 1,5 mm og drejede derefter gevind til 2 mm med en snittap.

Pufferne skal ikke monteres endnu, men limes først på tilsidst.

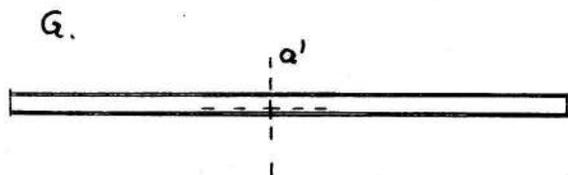


Fjederholderne, tegning E og F:

Det sidste punkt ved lejerne er fjederholderne. Disse bukkes vi af et fladprofil 3,0 x 0,3 mm, der er filet ned til 1,5 x 0,3 mm. Det vil nok være formålstjenligt, om vi laver en bukkelære. Denne består af et almindeligt søm,

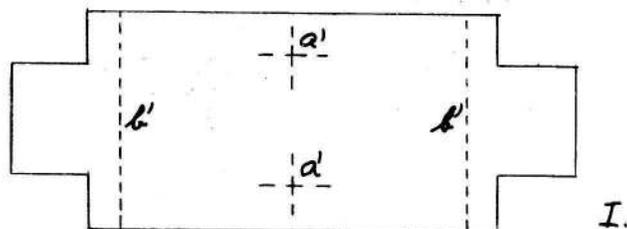


hvor vi har savet et diagonalsnit på langs. Derpå filer vi sømmet til, så det får et profil, der er et kvadrat med siden 1 mm. Bukningen af fjederholderne kan nu foretages som vist på skitse F. Vi skal ialt bruge 8 fjederholdere, som skal holde de mål, der er vist på tegn. E.



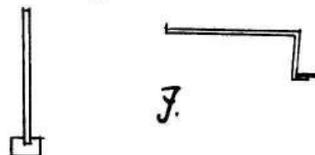
Vangerne, tegning G:

Efter lejerne går vi over til vangerne. Disse består af 2 længder U-profil 2,5 x 1,5 x 0,3 mm, hver 55 mm lange. Vi skal huske at bore hullet til trinbrættet, det skal have en diameter på 1 mm. (Mærket a' på tegning G).



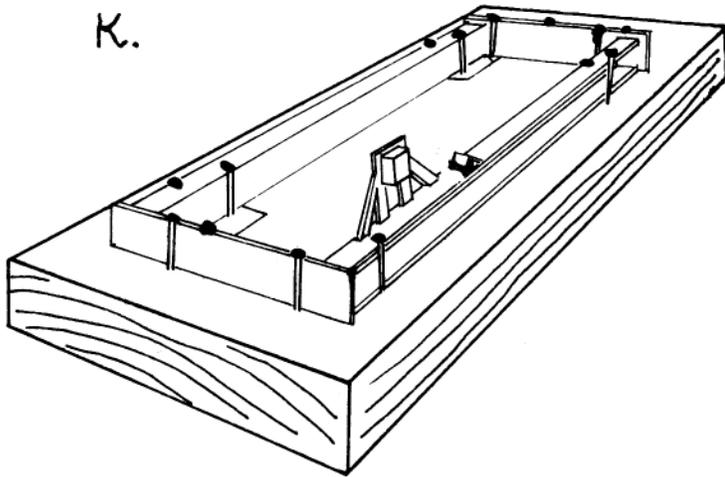
Bundpladen, tegning I:

Bundpladen saves ud efter tegning I af 0,5 mm messing. På dette tidspunkt må vi gøre op med os selv, hvilken type kobling vi vil benytte, og derefter bore de nødvendige huller til befæstelse af denne. Koblingen skal ikke monteres før til sidst. Hullerne mærket a' på tegning I er på 3 mm, og er beregnet til befæstelse af vognkassen. Vi ridser desuden 2 streger i vognbunden. Det er de streger, der er mærket b' på tegning I. Disse streger benytter vi ved sammenlodningen til at rette aksellejerne ind efter. Stregerne skal være parallelle og have en indbyrdes afstand på 35 mm (= akselafstanden), og iøvrigt sidde symmetrisk på tværs af bundpladen.



Trinbrædt, tegning J:

Trinbrættet består blot af en fodplade. Vi banker en 0,75 mm messingtråd flad i den ene ende, og lodder denne fast på en stump 3 x 0,3 mm flad messingprofil. Derefter files eller saves messingprofilet ned til en størrelse af 2,0 x 3,0 mm efter tegning J.

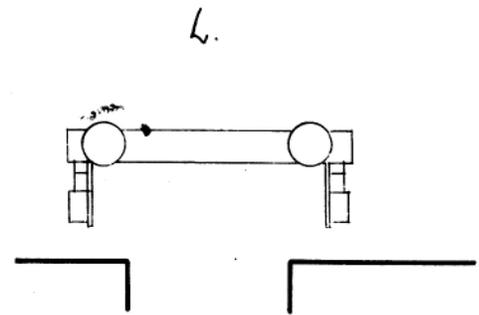


Sammenlodningen, tegning K:

På dette tidspunkt er vi færdige med fremstillingen af løsele, og skal nu over til den egentlige sammenlodning. Vi tager et plant brædt ca. 4 x 8 cm og ca. 1 cm tykt. På dette brædt sømmer vi bundpladen fast, således at stregerne på bundpladen vender opad. Bundpladen kan passende sømmes fast med skinnehager, der anbringes i de 4 udsavede hjørner. Derpå sømmer vi vangerne på plads, idet vi kontrollerer vinklerne. Så lodder vi vangerne fast på bundpladen, og passer samtidig på ikke at fylde hullerne til trinbrædderne med tin. Efter igen at have kontrolleret vinklerne, sømmer vi pufferplankerne på plads med skinnehager. Derpå lodder vi pufferplankerne fast. På dette tidspunkt må vi se til, at emnet er godt sømmet fast, således at de senere lodninger ikke vil få emnet til at falde fra hinanden. Hele opstillingen vil ligne det, der er vist på skitse K.

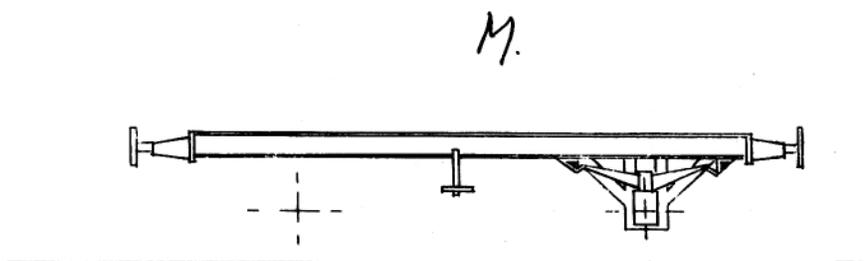
Vi tager nu de 8 fjederholdere og lodder dem fast. De skal flugte med ydersiden af vangen, og deres indbyrdes afstand måler vi os frem til på hovedtegningen. Sluttelig sikrer vi også fjederholderne med en skinnehage.

Det springende punkt bliver nu at få loddet gafflen med kassen fast på vangen uden at kassen forskubber sig. Jeg klemte gafflen mod kassen med en spids-tang, og loddede gafflen fast på vangen idet jeg sigtede efter de ridsede streger i bundpladen. Efter et par forsøg lykkedes det at lade være med at ryste på hånden, således at lodningen holdt!. Gafflerne skal loddet på den vandrette side af vangen, således at de flugter med den lodrette side af vangen.



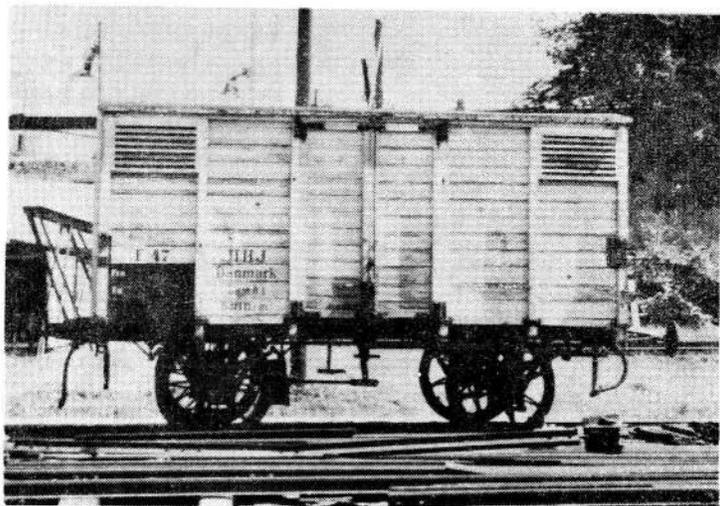
Når de 4 gaffler er fastloddet, monterer vi hjulene ved forsigtigt at presse gafflerne lidt fra hinanden. Derpå vender vi madam Svendsen og prøvekører hele herligheden med brættet på for at se, om vognen hviler ligeligt på alle 4 poter. Hvis ikke, er det relativt let at rette fejlen nu.

Når hjulene er justeret, lodder vi trinbrættet på. Vi stikker messingtråden gennem det dertil indrettede hul i vangen og sikrer den med en klat tin på bundpladen. Derpå monterer vi koblingerne, og vognen er nu klar til de sidste dele, pufferne og fjedrene. Fjedrene limes på plads med en to-komponent lim, f. eks. Araldit. Denne pålimning skal ske efter at hjulene er monteret, da



limningen bl.a. skal tjene til at holde gafflerne i en gunstig fast stilling. Sluttelig limes pufferne fast på samme måde.

Metalarbejdet ved vognen er nu færdigt, og resultatet skulle gerne ligne hovedtegningerne L og M.



Forbilledet til artiklen (foto: E.S.A.)

Malingen af undervognen kan ske på to måder. Man kan enten blande en passende rust rød farve af sort og rød Humbrol, og smøre denne på. Jeg synes ikke om denne metode, da den til en vis grad udsletter den metalkarakter ved undervognen, der netop skulle træde frem ved denne konstruktion.

Jeg vil hellere foreslå at man bruner vognen. Betingelsen herfor er, at vognen er af messing, samt at alt overflødig loddetin er fjernet. Er dette tilfældet, kan man smøre undervognen ind i en blanding af en del salmiakspiritus (3-dobbelt) til 2 dele guldsvoil (købes på apoteket). Blandingen skal blive siddende til den er tør, hvorefter den børstes bort. Messingen vil da have antaget en rødbrunlig farvetone, der bl.a. kendes fra Longs hjul.

I næste nummer af SIGNALPOSTEN vil der blive gennemgået to metoder til fremstilling af overdelen af HHJ F 47, ligesom der vil blive bragt tegninger til en del andre vogne med denne type undervogn.

J.B.P. & E.S.A.

Adams hjørne, fortsat fra side 90:

enkelte af vognene fremstilles, som var de lige kommet fra malerværkstedet og atter andre ramponeres i en sådan grad, at det er lige før, de skal en tur til smeden. Undervogne uden kasser, løse hjulsæt, vognkasser delvis gennemtærede eller sammenkrøllede hører til på et sidespor ved smedien eller på skrotbunken, og er vi selv uheldige med de første forsøg, som nok må kasseres, så kan de alligevel komme til at gøre gavn som pyntelige kulisser.

Nu er der som bekendt ingen træer, der får lov at vokse ind i himlen, og da Hammer, Saks skøbing, (kendt som hårdhændet tandlæge, men bedst for sin free-lance smalsporede industribane) for nylig skulle udvide bestanden af rullende

materiel, viste det sig, at firmaet Rivarossi ikke længere har nogen generalrepræsentant i Danmark, og så var det altså sket med hjulsættene, medmindre vi gennem Indkøbsafdelingen kan gøre en indsats for at forbedre dette forhold, og det gør vi, men med de erfaringer eller måske rettere mangel på erfaringer vi har på disse gebeter, vil det sikkert tage lang tid, inden varerne kommer frem.

Opmærksomme iagttagere vil bemærke, at de i teksten omtalte mål ikke altid holder stik med målene på tegningen. Årsagen er den, at jeg ved bygningen af vognene benyttede nærmeste færdige mål på lister o.s.v., så er man perfectionist, bør man se bort fra teksten og kun holde sig til tegningen.

Adam.

LB, fortsat fra side 84:

banen indsatte rutebiler mellem Rudkøbing og Bagenkop i de jernbanetomme rum. I 1946 overtog Langelandsbanen Lohals-ruten og åbnede en ny rute mellem Hårbølle og Helsned og endelig åbnedes i 1949 en rute til Spodsbjerg, hvilken rute i 1954 blev forlænget til Botofte.

Banens persontrafik var i det meste af banens levetid ret tilfredsstillende, hvortil kom, at den var ret jævnt fordelt, hvad der sparede en del beredskab.

Godstrafikken var i mange år god med en mærkbar stigning efter at færgeruten blev åbnet, men efter krigen gik det galt, idet roetransporterne totalt svigtede ligesom den øvrige godsmængde svandt ind, endda så meget, at godstogene nu kunne fremføres af motorvogne.

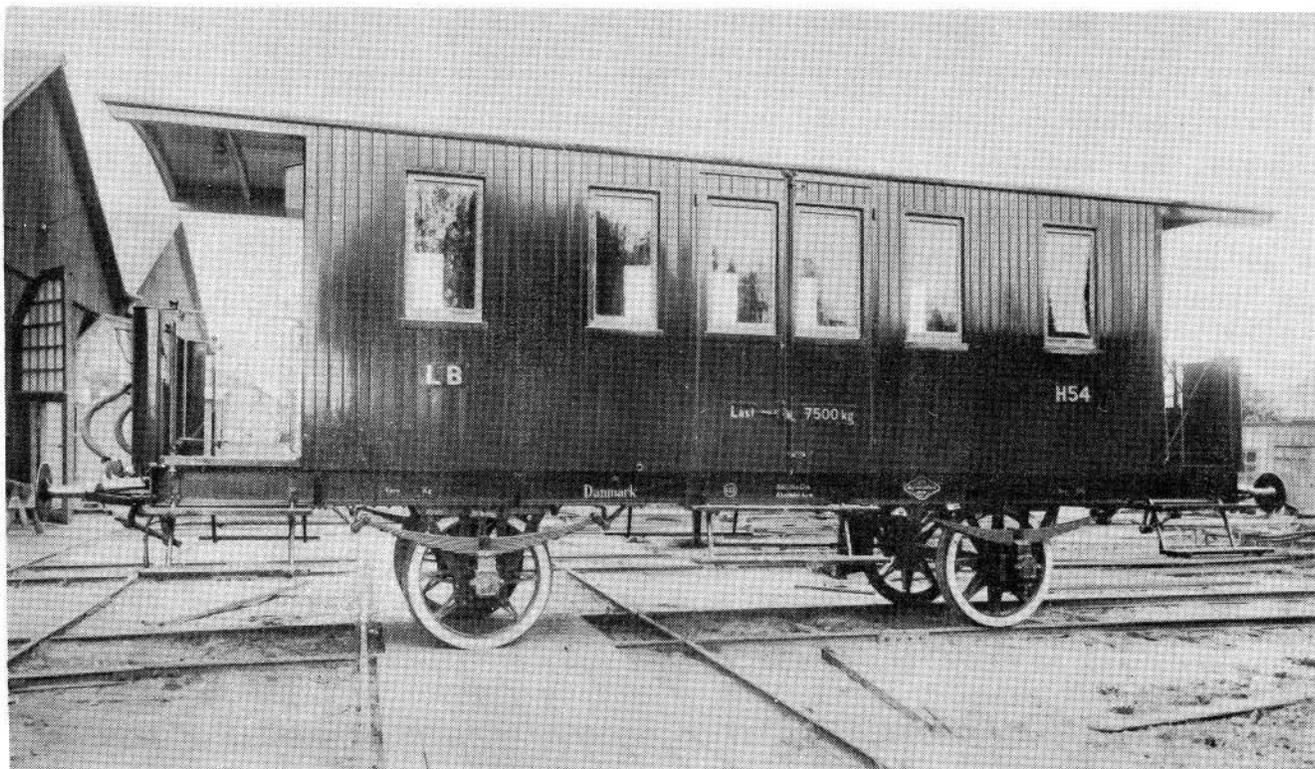
Den stadig voksende biltrafik fik ikke alene betydning for LB men også for øens forbindelser med det øvrige land. Skibsrueten Spodsbjerg-Nakskov ændredes til en færgerute og ruten Rudkøbing-Lo-

hals-Korsør blev til en færgerute Lohals-Korsør. Desuden oprettedes der færgeruter Lohals-Lundeborg og Rudkøbing-Vemmenæs. For Langelandsbanen betød det stærkt skærpet konkurrence og tab af trafikmængde. Da dæmningen Siø-Rudkøbing nærmede sig sin fuldførelse stod det alle ansvarlige klart, at LB måtte standse driften.

Driften indstilledes den 29/9 1962 med tog 13 som sidste tog (M 4 og C 22), og samtidig blev jernbanefærgeruten mellem Rudkøbing og Svendborg indstillet. DSB rutebiler overtog nu persontrafikken på Langeland og Tåsinge. Langelandsbroen blev dog først taget i brug den 10/11-1962.

Rudkøbing station blev indrettet til rutebilstation, sveller og skinner solgtes til andre baner eller virksomheder, der kunne finde anvendelse for dem.

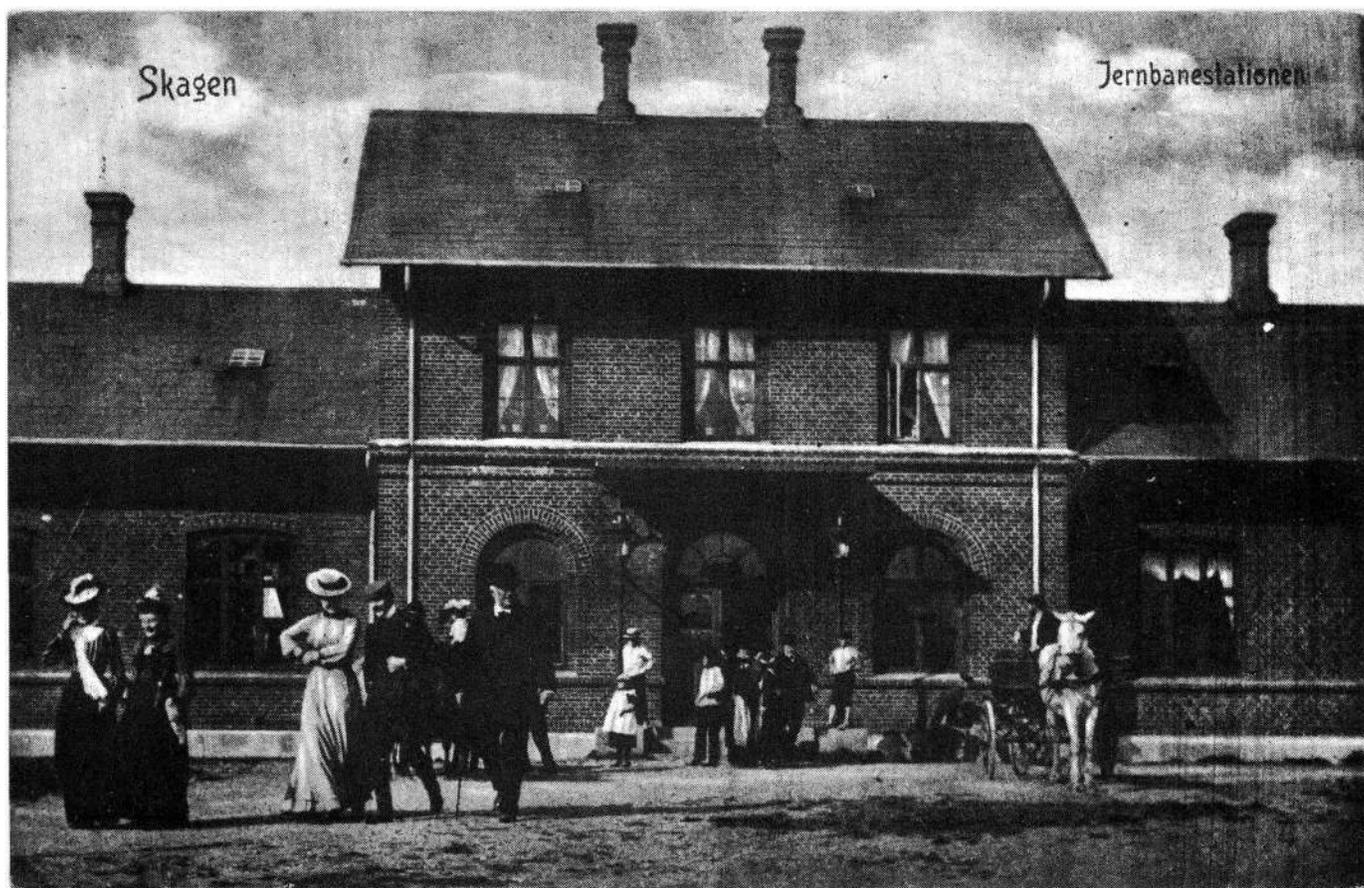
Sammenlignet med andre baner har LB haft en ret god økonomi, idet der bortset fra 5 år har været driftsoverskud lige til 1952/53. Derefter steg banens underskud stærkt og det udgjorde i 1961/62 143.666 kr.



LB H 54 (fabriksfoto: Arlöf)

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.

Nye jernbanebøger:

Cecil J. Allen: SWITZERLAND'S AMAZING RAILWAYS. En stærkt udvidet og revideret udgave af denne klassiske bog. 102 fotosider med over 200 dramatiske og interessante billeder af svejtsiske jernbaner og landskaber. Desuden illustreret med kort og tegninger. Oversigtstabeller. Index. London 1965. 191 sider Indb. Kr. 48.75

P.H. Bendtsen: JERNBANESTATIONER. Indhold: I Jernbanestationers inddeling. II Spor anlæg, sporenes inddeling, sporforbindelser, alm. principper for optegning af sporplaner Landstationer. By- og knudestationer Nærtrafik og bybanestationer. Personbanegårde. Færgestationer. 2. oplag København 1963. 143 sider + 4 sider stikordsregister. Gennemillustreret. Kr. 23.00

E. F. Carter: RAILWAYS IN WARTIME. Jernbanens rolle i krige fra den amerikanske borgerkrig til den anden verdenskrig. Gennemillustreret med fotografier og kort. London 1964. 221 sider. Indb. Kr. 29.00

G. Daniels og L. Dench: PASSENGERS NO MORE. En oversigt over de mange engelske stationer og linier som er blevet lukket i løbet af perioden 1919-1963. Rigt illustreret. London 1964. 96 sider. Indb. Kr. 23.75

C.C. Singleton og David Burke: RAILWAYS OF AUSTRALIA. This book will delight everyone who likes trains - from the keenest enthusiast to those who just like hearing a whistle call on a frosty night. Rigt illustreret med fotografier deraf flere i farver. London 1963. 159 sider. Indb. Kr. 48.75

Den er pragtfuld!

K.E. Maedel: UNVERGESSENE DAMPFLOKOMOTIVEN. Eine Erinnerung an die grossen Tage der deutschen Dampflokomotive. 190 store sider pragtbilleder af tyske damplokomotiver fra de første til de sidste og fra de mindste til de største. Korte tekster skildrer Udviklingen i glimt og på bogens sidste blade findes en udførlig billedfortegnelse. Stuttgart 1965. Indb. i læred. Kr. 62.00

Ortwin Trunk: RUND UM DIE EISENBAHN Rigt illustreret. Stuttgart 1964. 80 sider. Indb. Kr. 9.00

VERZEICHNIS DER DEUTSCHEN LOKOMOTIVEN 1923-1963. Mit einer Übersicht über die Lokomotivbezeichnungssysteme Europas. Berlin 1965. 144 sider. Kr. 8.75

Øra

P. Haase & Søn



International Boghandel