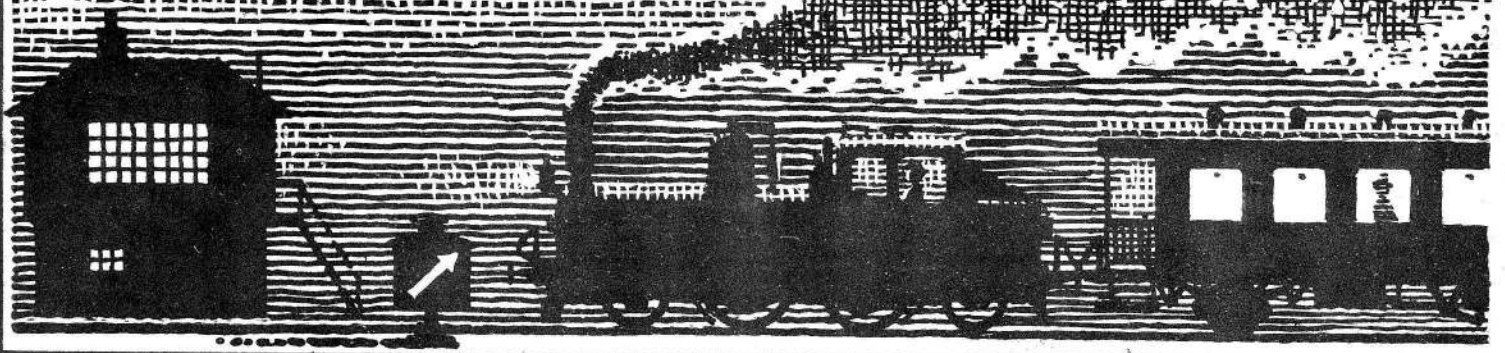
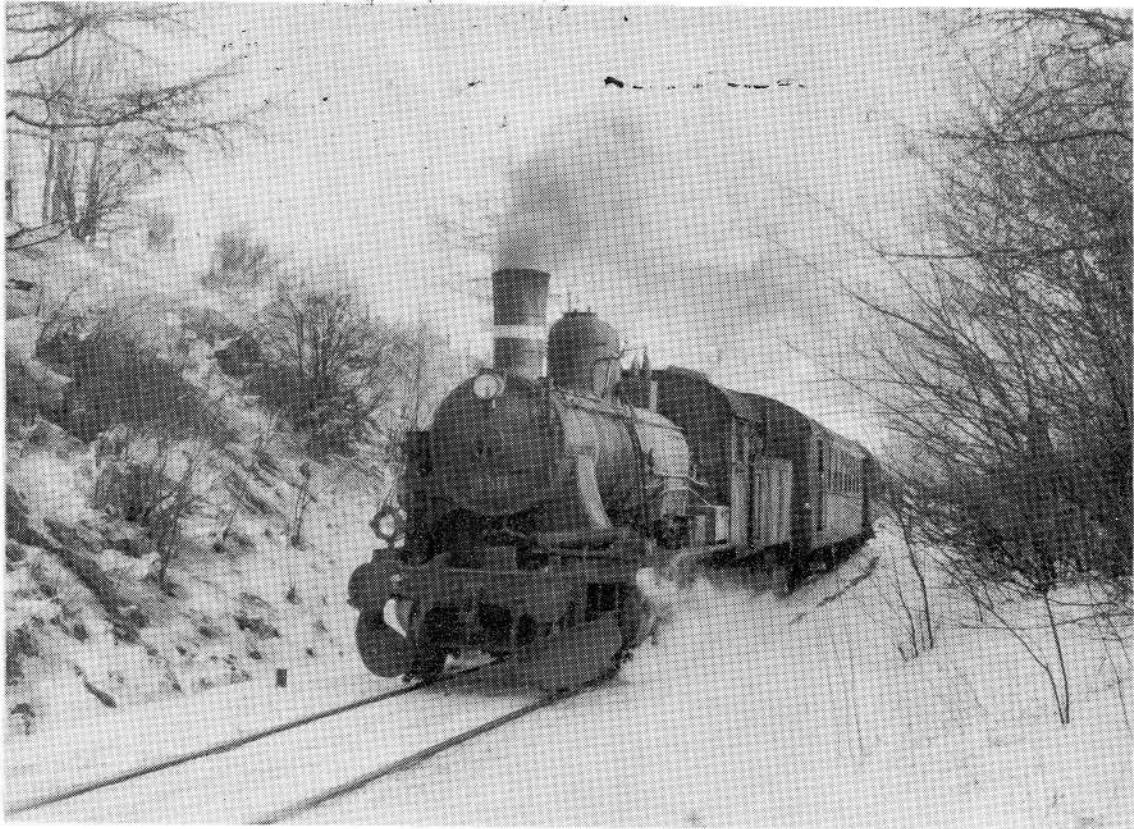


SIGNALPOSTEN



Videlljernbaneklubben H.Ö



3. årgang – 5/6

Pinotex

beskytter Deres træværk i årevis



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

POUL ADAMSEN'S

TELEFON

Gentofte 1060

Farvehandel

Gentoftegade 35-37

SIGNALPOSTEN

3. årgang nummer 5/6

December 1965.

Indhold i dette nummer:

Privatbanearkivalier til JS	98
Fotoarkivet	98
Juelsmindebanen	99
MJ - 15 år	103
Jernbaner og sne	109
DJKs bøger og postkort	116
Nedlagte baner: Maribo-Bandholm Jernbane	118
Vi har købt: Nr. 381	122
For 50 år siden - Vejle-Give Jernbane	123
Tog - i virkelighed og model	125
Den gamle post: Post K	127
Adams hjørne: Restaurering, læserindlæg, motor og gearkasse	131
50 år gamle nyheder	139
Engelske loko: Tabeller over LNER Pacific-loko , ,	140
H0: HHJ, F 47, 2. del	145

Forsidebilledet: D 850 med tog 7809 nord for Slagelse. Billedet er taget 6/3 1965 af Arne Kirkeby, OMJK.

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 15. i den forudliggende måned, for programtillæggets vedkommende dog den 25.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner.

ANNONCEKSPEDITION: 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,- for fuld årgang incl. forsendelse og kataloger. Løssalgspris for dette nummer kr. 5,-. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem SIGNALPOSTEN, Lejre.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

Privatbanearkiver til Jernbanehistorisk Selskab

Af likvidationsudvalget for Horsens Juelsminde Jernbane har Jernbanehistorisk Selskab fået overdraget en del arkivalier, samt en lang række tegninger.

Langelandsbanen i Likvidation har overdraget Danmarks tekniske Museum og Jernbanehistorisk Selskab i forening en række arkivalier samt banens komplette tegningsarkiv.

De modtagne effekter, der efter af-

tale med Danmarks tekniske Museum alle beror hos Jernbanehistorisk Selskab, vil nu blive registreret og såsnart arbejdet hermed er afsluttet vil kopier af de udarbejdede registraturer blive sendt til de offentlige arkiver og samlinger.

Adgangen til benyttelse af de her omhandlede arkivalier står åben for alle jernbaneinteresserede, altså ikke kun for selskabets medlemmer.

Hermind

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 14.

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 reduceres 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.

E.V. Pedersen.

JS reg. nr.	Ejendomsmærke	Optagelsessted	Dato
A 5 02 F 023	DdS 2	Assens Sukkerfabrik	22/10 1960
A 5 02 F 024	DdS 8	Assens Sukkerfabrik	22/10 1960
A 5 02 F 025	DdS 4	Gørlev Sukkerfabrik	nov. 1959
A 5 02 F 026	DdS 1	Højbygård Sukkerfabrik	7/10 1956
A 5 02 F 027	DdS B 3	Højbygård Sukkerfabrik	9/11 1958
A 5 02 F 028	DdS 2	Nakskov Sukkerfabrik	nov. 1959
A 5 02 F 029	DdS 5	Nakskov Sukkerfabrik	nov. 1959
A 5 02 F 030	DdS B 1	Sakskøbing Sukkerfabrik	9/11 1958
A 5 02 F 031	DdS B 2 med stamme ved	Sakskøbing	nov. 1956
A 5 02 F 032	DdS B 4 (ex. Gørlev 4)	Sakskøbing Sukkerfabrik	nov. 1964
A 5 02 F 033	DdS C 4	Sakskøbing Sukkerfabrik	nov. 1959
A 5 02 F 034	DdS Da 2	Sakskøbing Sukkerfabrik	nov. 1959

JUELSMINDEBANEN

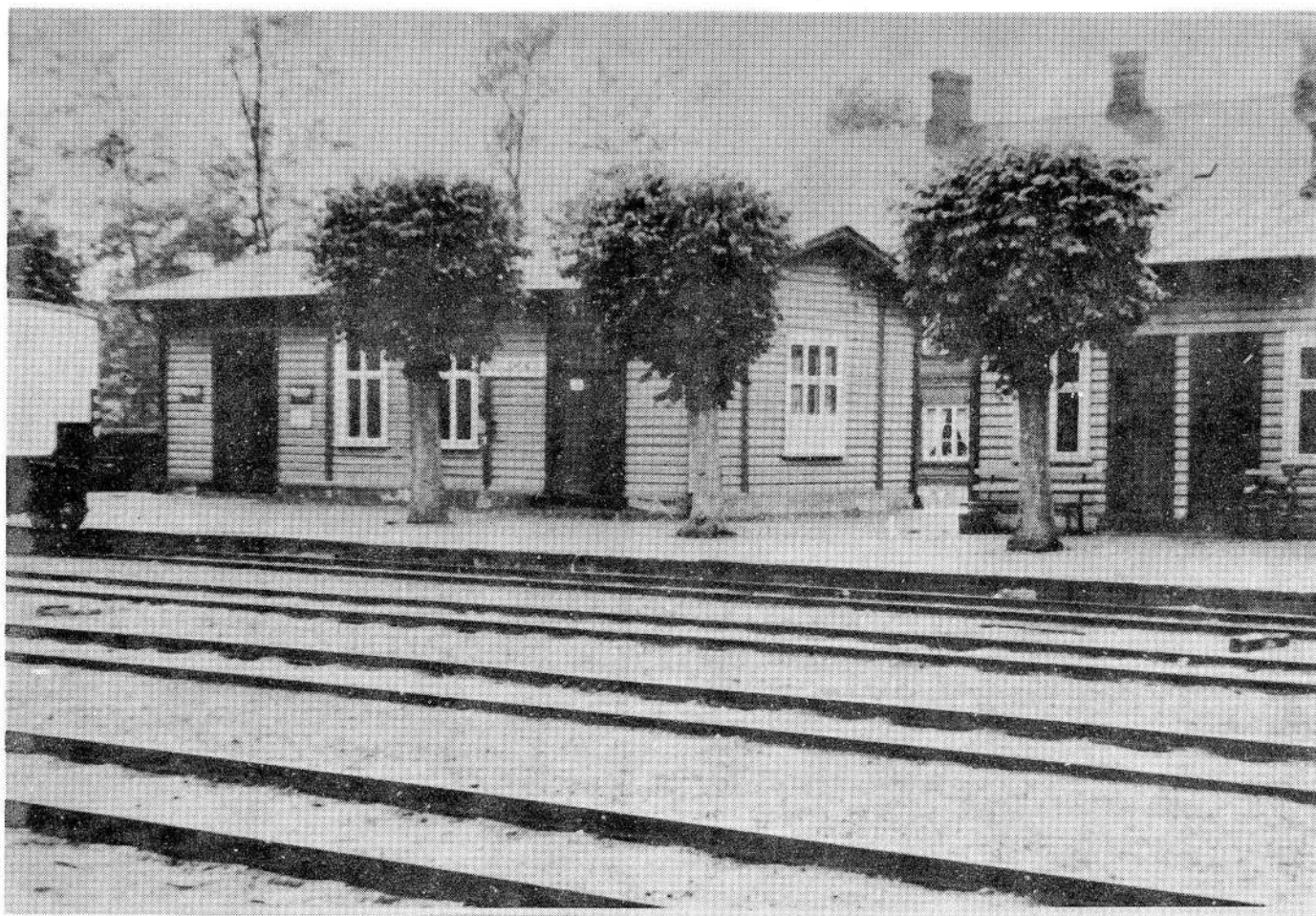
Af dir. civiling. N. Damgaard Andersen, Horsens

Den 25. maj 1884 kl. 6,10 afgik det første tog fra Juelsminde mod Horsens, og den østjyske længdebane, der 16 år i forvejen havde forbundet Fredericia og Randers, havde fået sin første sidegren i Horsens. I de følgende 73 år løste Juelsmindebanen betydelige transportopgaver i Bjerre Herred, og den bidrog i høj grad til udviklingen af egnens erhvervsliv og var medvirkende til dannelsen af gode bysamfund i herredet, hvor handel, håndværk og industri fandt grobund for deres virke. Det første hold skinner var slidt op efter ca. 50 års kørsel, men nye og sværere skinner blev lagt i sporet. De gamle damplokomotiver

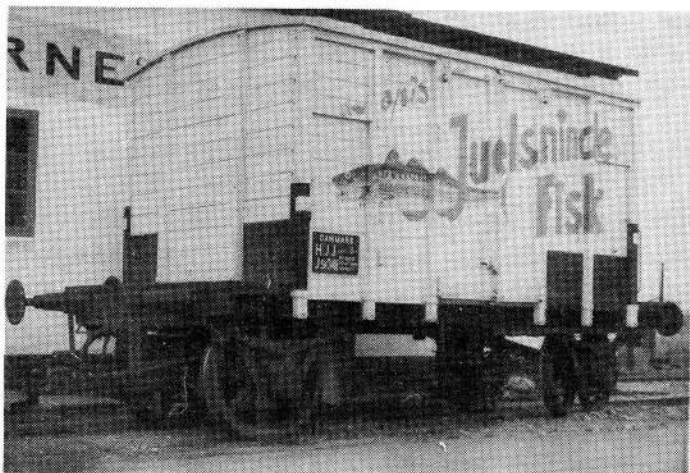
med det lange pusterør til skorsten blev også slidt op, men ny trækraft blev anskaffet, og banens rullende materiel gennem tiderne afspejler jernbaneteknikkens udvikling.

Horsens-Juelsminde Jernbane eller "Bjerreherredsbanen" blev anlagt i henhold til lov af 12. maj 1882, og af de mænd, der var særlig virksomme for banens anlæg, skal nævnes fabrikant Rousthøj, Stenderup, herredsfoged Bræstrup, Bjerre og etatsråd Levy, Horsens, hvortil kommer en lang række gode Bjerre Herreds navne, som det vil føre for vidt at nævne her.

Baneanlægget blev påbegyndt i okto-



Juelsminde station. Ved banens anlæg var der tvivl om, hvor stationsbygningen skulle placeres, og man opførte derfor en midlertidig ekspeditionsbygning af træ, der imidlertid fungerede så godt, at man aldrig fandt anledning til at opføre en grundmuret station. Bagved ses taget af "den store funktionærbolig".



Fiskevogn. Vognen er udstyret med såvel alm. buffer og koblinger som med centralbuffer, således at den kan indkobles i et alm. tog og i et skinnestog. Vognen kører nu på Hjørring-Hirtshals banen.

ber 1882, og jordarbejdet og skinnelægningen blev overdraget til entreprenør J. Glud. Den daglige kontrol med banens anlæg førtes af ingeniør Helweg, der senere blev banens første driftsbestyrer.

Banens bygninger blev udført af tømrermester Nielsen, Rårup.

De samlede udgifter ved banens anlæg og anskaffelse af rullende materiel beløb sig til godt 1 mill. kr., hvoraf selskabets aktiekapital kun udgjorde ca. 100.000 kr., medens resten tilvejebragtes ved lån.

I de første år af banens drift var der kun 3 tog i hver retning daglig. Afgangen fra Juelsminde var kl. 6,10, 10,30 og 19,00 og fra Horsens kl. 7,50, 14,15 og 21,00. De første køreplaner indeholder flere morsomme ting. Da man endnu ikke havde indført klokkeslettene 0-24, måtte man på særlig måde markere, om et klokkeslet var formiddag eller aften, og dette skete ved at angive en sort ramme om klokkeslet mellem 6 aften og 6 morgen. Fra alle mellemstationer kunne togene afgå 5 minutter før den angivne tid. Man regnede med, at de rejsende var kommet i god tid, hvad der for så vidt ikke var noget at sige til, eftersom mange af stationsbestyrerne samtidig havde krobevilling, således at der var mulighed for at tilbringe ventetiden på en behagelig måde.

Efter 6 års forløb indførtes der på torve- og markedsdage i Horsens et fjerde tog på banen, og i 1905 gik man over til daglig at have 4 tog i hver retning.

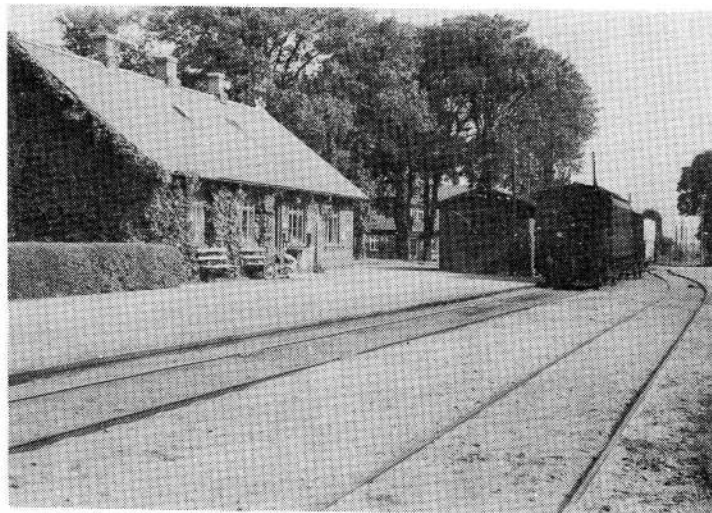
Gennem årenes løb er toggangen gentagne gange blevet udvidet, og den omfattede til sidst 8 tog i hver retning.

Ved banens anlæg bestod driftsmateriellet af 3 damplokomotiver, 5 personvogne, 4 bagagevogne samt 20 godsvogne.

Efter 25 års forløb var der tilkommet yderligere 1 damplokomotiv, 3 personvogne, 1 bagagevogn samt 13 godsvogne.

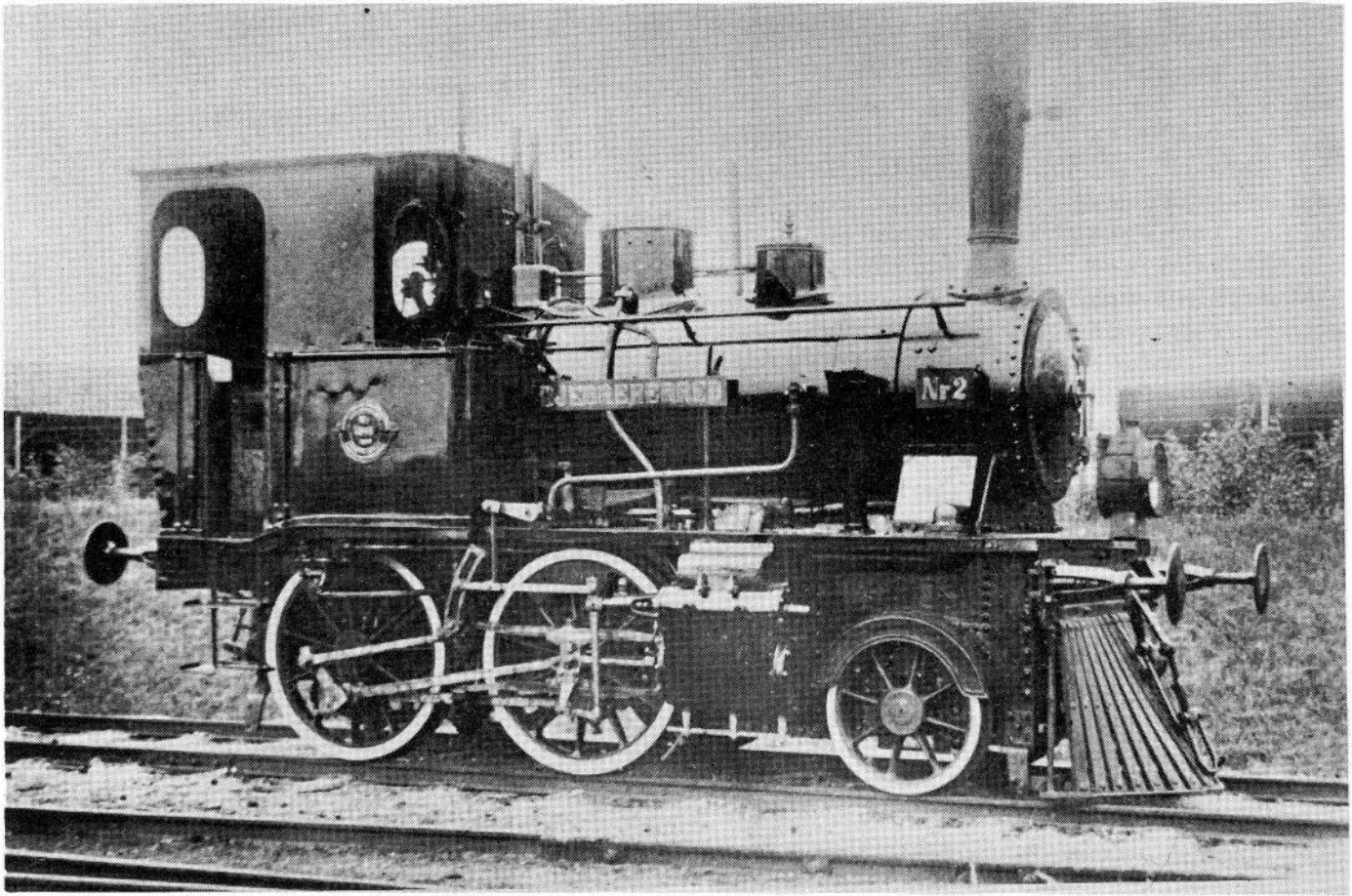
Damplokomotiverne blev i 1933 erstattet med 3 nye dieselelektriske lokomotiver, der medførte store besparelser i driften, og endelig i 1952 fik banen 2 skinnibusmotorvogne og 2 påhængsvogne hertil, hvilket medførte en betydelig forkortelse af rejsetiden. Ved banens åbning var togene ca. 85 minutter om turen, og efterhånden, som der kom bedre materiel, blev rejsetiden nedsat og var til sidst ca. 50 minutter. De hurtigste tog, der har kørt på banen, var de gennemkørende badetog, der tilbagelagde den 30 km lange banestrækning på 33 minutter med stop ved Strandhusevejen.

Ca. 12 år efter banens åbning blev der i Juelsminde bygget en havn, og der opstod da straks den tanke, om der ikke måtte være mulighed for at udnytte bane



Klaking station. Typisk eksempel på en landstation. Bygningen, der er opført af røde mursten med skifertag, anvendes nu som postekspedition.

Signalpost 3 aug/5/6



Damplokomotiv nr. 2 "Bjerreherred". Tokoblet tendermaskine, bygget i 1884 af Egestorff, Hannover. Udrangeret i 1933. Banen havde 3 lokomotiver af denne type.

og havn i den gennemgående trafik mellem Jylland og Øerne. Der blev også sat en motorbåd i gang, men forbindelsen fik ingen betydning. Senere fremkom der planer om en dampfærgeforbindelse mellem Juelsminde og Kalundborg, og et andragende til Indenrigsministeriet om en sådan rute blev indsendt, men planerne fandt den gang kun ringe tilslutning. Når den nye rute mellem Juelsminde og Kalundborg nu er åbnet, kan der være grund til at mindes pionererne, der ikke kunne forudse, at den samme motorisering af befolkningen, der gav anledning til banens nedlæggelse, skulle blive basis for den nye færgerutes eksistens.

Juelsmindebanen forblev hele tiden en lokalbane med et fast begrænset opland. Foruden endestationerne var der følgende mellemstationer: Ørnstrup, Stenderup, Bråskov, Hornsyld, Gramrode, Barrit og Klakring samt et billetsalgssted

med sidespor ved Vesterby. I banens første driftsår var antallet af rejser ca. 80.000, men i løbet af 25 år blev dette tal på det nærmeste fordoblet. Stigningen i godsbefordringen var endnu mere mærkbar, idet vægten af den befordrede godsmængde voksede fra ca. 10.000 tons årligt til at begynde med til ca. 30.000 tons årligt omkring 1910.

Udover produkter fra teglværkerne i Stenderup, Klakring og Juelsminde samt træ fra skovene var hovedmængden af transportartikler knyttet til landbruget, nemlig foderstoffer, gødning, smør, æg, svin og kreaturer. Efterhånden som fiskeriet fra havnen voksede, fik også fiskeforsendelserne nogen betydning, og da disse skulle hurtigt frem, blev det ved overgangen til skinnebusdrift nødvendigt at ombygge en let godsvogn til særlig fiskevogn, indrettet således, at den kunne indkobles både i de almindelige

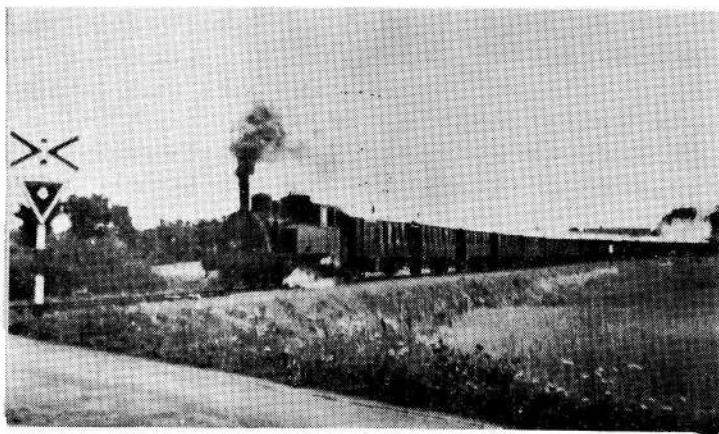
godstog og i skinnebustog.

I mellemkrigsårene blev der årligt på banerne foretaget ca. 100.000 rejser, men under den 2. verdenskrig voksede antallet, og det kulminerede i driftsåret 1946/47 med ca. 203.000 rejsende. Befolkningens motorisering bevirkede herefter en årlig tilbagegang i rejsetallet, og selv om indførelsen af skinnebustriften i 1952/53 stimulerede benyttelsen af banen et par år, faldt rejsetallet fra 1954, og det udgjorde i banens sidste driftsår ca. 118.000.

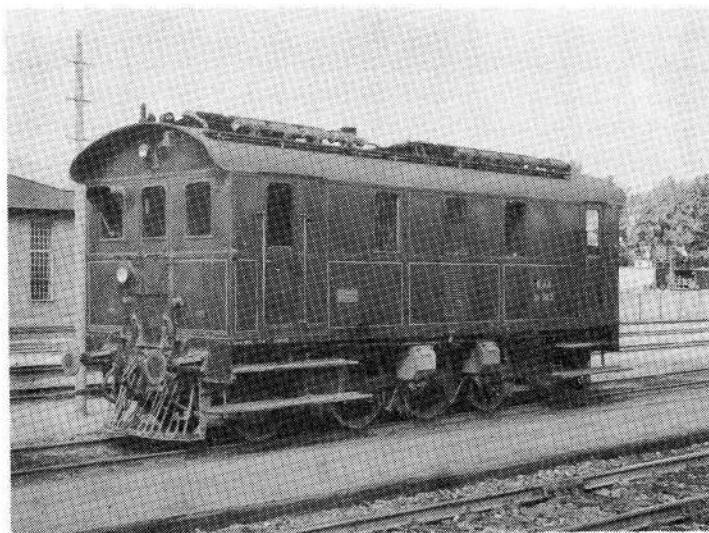
Godsbefordringen, der i mellemkrigsårene havde ligget på ca. 25.000 tons, faldt i begyndelsen af den 2. verdenskrig til ca. 10.000 tons årligt, hvorefter der igen skete en stigning, der kulminerede i driftsåret 1945/46 med ca. 34.000 tons. Herefter faldt godsmængden atter gradvis til ca. 10.000 tons årligt.

Banens trafik på hverdage lå tæt op ad andre baners benyttelse. Det var skolebørn, der prægede morgentoget til Horsens og det tidlige eftermiddagstog hjem, medens oplandets beboere især benyttede eftermiddagen til indkøb i Horsens og derefter med alle deres pakker satte præg på det sene eftermiddagstog fra Horsens.

Om søndagen var trafikken helt anderledes, og for Horsensianerne vil der være knyttet mange kære minder til en udflugt med banen til Juelsminde. Den rigtige udflugtssæson åbnedes med pinsen. Forinden var bænkevognene blevet gjort klar og alt materiellet hovedrengjort,



Udflugtstog med 1.100 rejsende forlader Juelsminde. Man bemærker i baggrunden dampen fra skydelokomotivet.



Dieselelektrisk lokomotiv DL 302 (opr. M 1), bygget hos Frichs, Århus, i 1933. Banen fik i 1933 leveret 3 lokomotiver af denne type til afløsning af damplokomotiverne. Diesellokomotiverne er fortsat i drift på andre private baner.

så det kunne præsentere sig til højtiden, og når toget rullede ind på Juelsminde station var der feststemning. For banens personale var sommertiden en meget travl periode, men de rejsendes humør og stemning smittede af, og både stations- og togpersonalet forstod at tage publikum på den rette måde, så trafikken blev afviklet let og gnidningsløst. Også om søndagen havde banen sit stampublikum, der kendte togpersonalet, og tonen mellem embedsmand og publikum kunne derfor måske nok chokere en eller anden fremmed, der kunne komme ud for at høre følgende replik fra konduktøren: "Har du ingen billet, får du et klip i øret".

Juelsmindebanen måtte dele skæbne med så mange andre lokalbaner, og den 29. september 1957 kl. 0.03 blev toggangen indstillet, efter at det tætpakkede aftentog fra Horsens kl. 23.15 var ankommet til Juelsminde. To minutters fløjten med skinnebussens sirene markerede i den stille efterårsnat, at et kapitel i egnens trafikhistorie var afsluttet.

Artiklen sluttet side 121.

JUBI - LÆUM

M J 15 AAR

Den 1. november 1965 kunne modeljernbanen, Lille Strandstræde 18, i dagligtale også kaldet MODELJERNBANEN, forkortet MJ, fejre 15 års jubilæum. Fejre er måske så meget sagt, men der holdtes da åbent hus, som det fremgik af programtillægget til 3. årgang, nummer 4 af SIGNALPOSTEN.

Grunden til at man holder jubilæum et så skævt år som 15 er, at man for syv år siden måtte flytte til det nuværende lokale, og genopbygningen af anlægget var ikke helt tilendebragt da man skulle til at fejre 10 års-jubilæet 2 år senere, så det gik man stille hen over. Men som tiderne er idag ved ingen hvordan forholdene er om 5 eller 10 år - måske eksisterer banen ikke til sit 20 års jubilæum - så man fejrer altså de 15 år.

MJ vil være kendt af enhver, der har læst tidsskriftet MODELJERNBANEN, der udkom i årene 1949-52, men da dette tidsskrift i dag er en bibliofil sjældenhed, vil jeg i det efterfølgende give en oversigt og MJ.

Historie

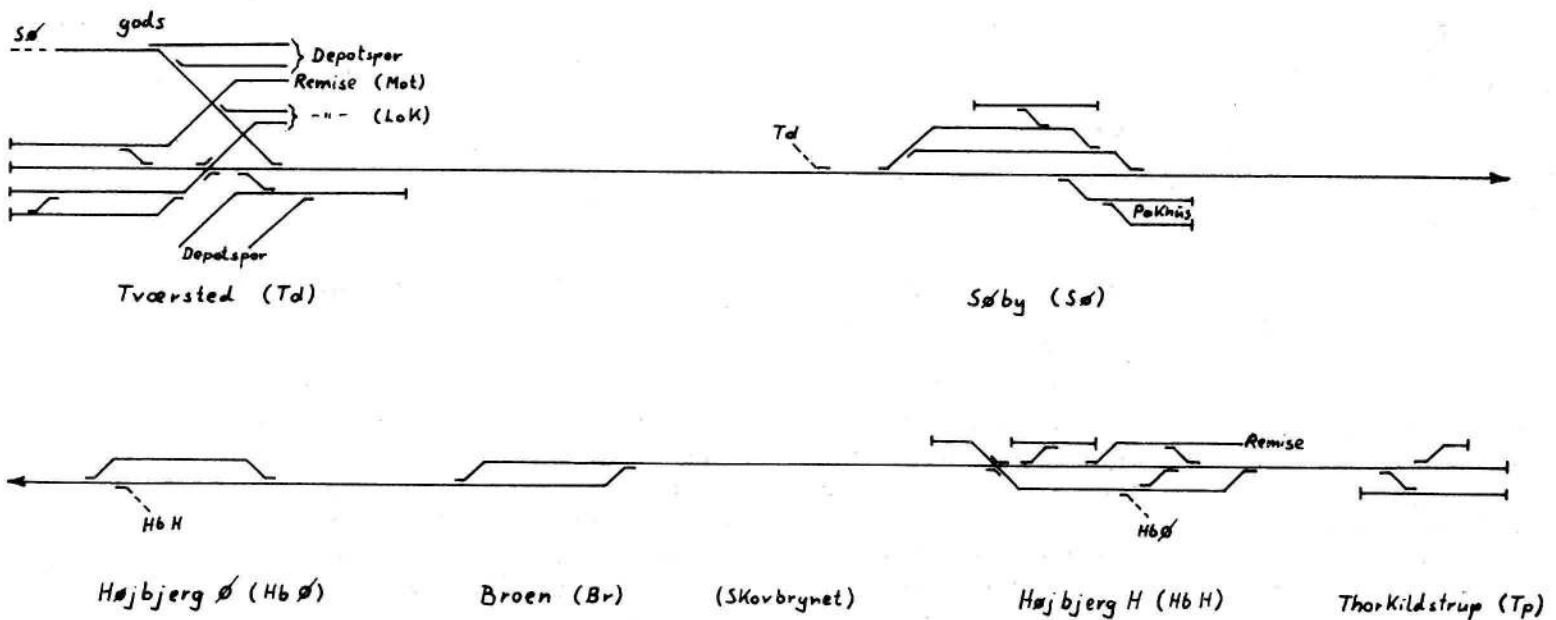
I begyndelsen af 1950 henvendte dagbladet Politiken sig til tidsskriftet Modeljernbanen og forespurgte, om dette kunne foranledige, at der blev bygget en modeljernbane, som kunne blive opstillet på en hobbyudstilling i efterårsferien i Politikens Hus og eventuelt på andre udstillinger. Tidsskriftet henvendte sig så til en kreds af modeljernbanebyggere, der indvilligede i at opbygge et anlæg og man gik straks igang. Da man ville få stillet et areal på 70 m² til rådighed, fandt man hurtigt ud af, at det skulle være et anlæg i spor 0 (1:45), samt at det skulle opbygges på løse borde, så det let skulle kunne transporteres og imellem udstillingerne oplagres uden at fylde for meget. Da anlægget skulle betjenes af 2 mand, hvoraf den ene ikke havde kendskab til

jernbanedrift og da banen imellem demonstrationerne skulle kunne passe sig selv, blev man enige om at opbygge den som en enkeltsporet ringbane med 3 krydsningsstationer. Man fik stillet et kælderrum til rådighed til at bygge i. Der var kun plads til 2 borde ad gangen, så det var spændende, hvordan det ville passe, når anlægget skulle samles - men det viste sig, at der kun var en unøjagtighed på én tomme.

I dagene 14. - 22. oktober 1950 blev anlægget så vist på hobbyudstillingen, der blev en stor succes. Der var ialt 20.000 besøgende på udstillingen. Efter denne udstilling blev anlægget flyttet til Forum, hvor det skulle vises på en julemesse, der ligeledes var arrangeret af Politiken, men da messen først skulle åbne den 24. november, var der rigelig tid til at ændre lidt på anlægget (stigningerne var f.eks. alt for store). Det rullende materiel havde også godt af at få en grundig overhaling.

Da man ikke kunne påregne, at der konstant ville være udstillinger, hvor anlægget kunne opstilles, og da det ville være synd at have anlægget stående og samle støv så længe, enedes man om at danne en modeljernbaneklub, hvis medlemmer skulle være de af bygmestrene, der havde interesse for ideen, og hvis klubanlæg så skulle være demonstrationsanlægget. Man fandt et egnet lokale, hvor anlægget kunne stå, nemlig i Hellerup på Strandvejen 141.

Den 1. november 1950 blev der holdt stiftende generalforsamling, hvor klubben blev dannet med navnet MODELJERNBANEN. Samtidig fik klubben overdraget demonstrationsanlægget. Der var ved starten 9 medlemmer (kun 2 af disse er stadig med) og det blev vedtaget, at det maksimale medlemstal skulle være 10, at anlægget skulle udbygges (men stadig være transportabelt), og at det skulle stilles til rådighed for eventuelle udstillinger.



Skematisk sporplan.

"Modeljernbanen" (MJ)

Lille Strandstræde 18, opg E³ tv

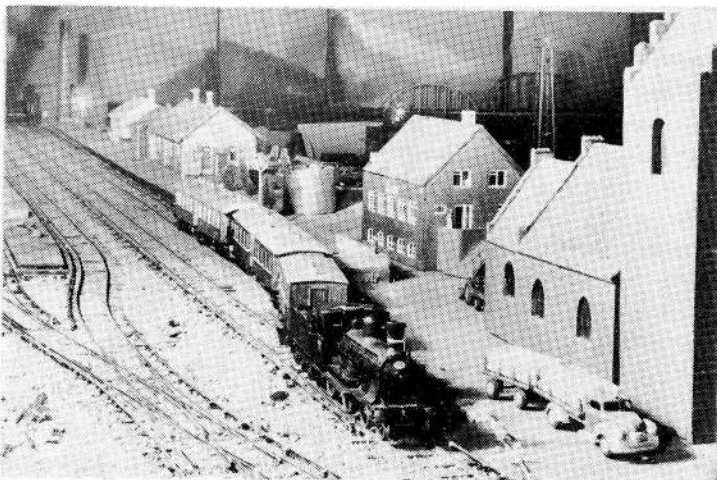
17/3-65 *Yanthy*

Anlægget stod da som nævnt allerede parat til den næste udstilling i Forum, og først da denne var slut den 17. december efter at vel 150.000 besøgende havde set den (banen havde da været i uafbrudt drift fra 10 formiddag til 10 aften), blev anlægget flyttet til klublokalet og opstillet der.

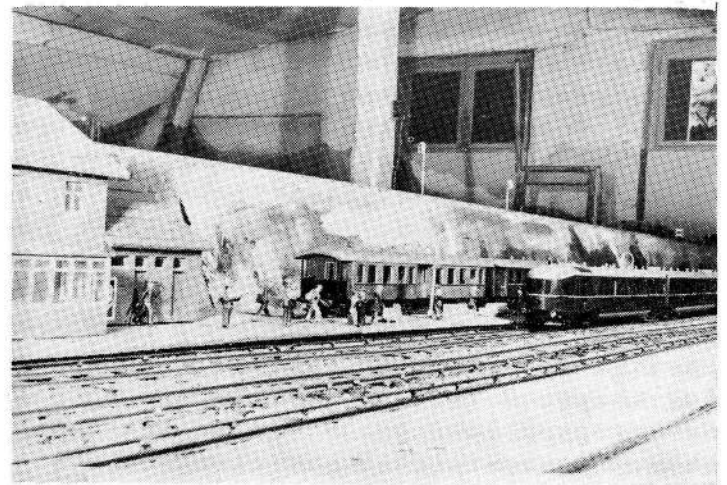
Der gik så nogle år, hvor der blev bygget på anlægget. Det blev bl.a. forlænget 1,5 m og midt i anlægget, hvor der før havde været en krydsningsstation med 3 spor, blev der anlagt en storbane-

gård, hvorved anlægget helt skiftede karakter og blev en punkt-til-punkt bane, man begyndte også at lave sikringsanlæg, flere vogne o.s.v. og man byggede en kommandopost og nogle cap-kontroller, hvorfra anlægget skulle styres. Cap-kontrollerne blev bygget op i nogle fornemme bårse, men det hele blev dog snart pillet ned igen, da det viste sig at cap-systemet var u hensigtsmæssigt.

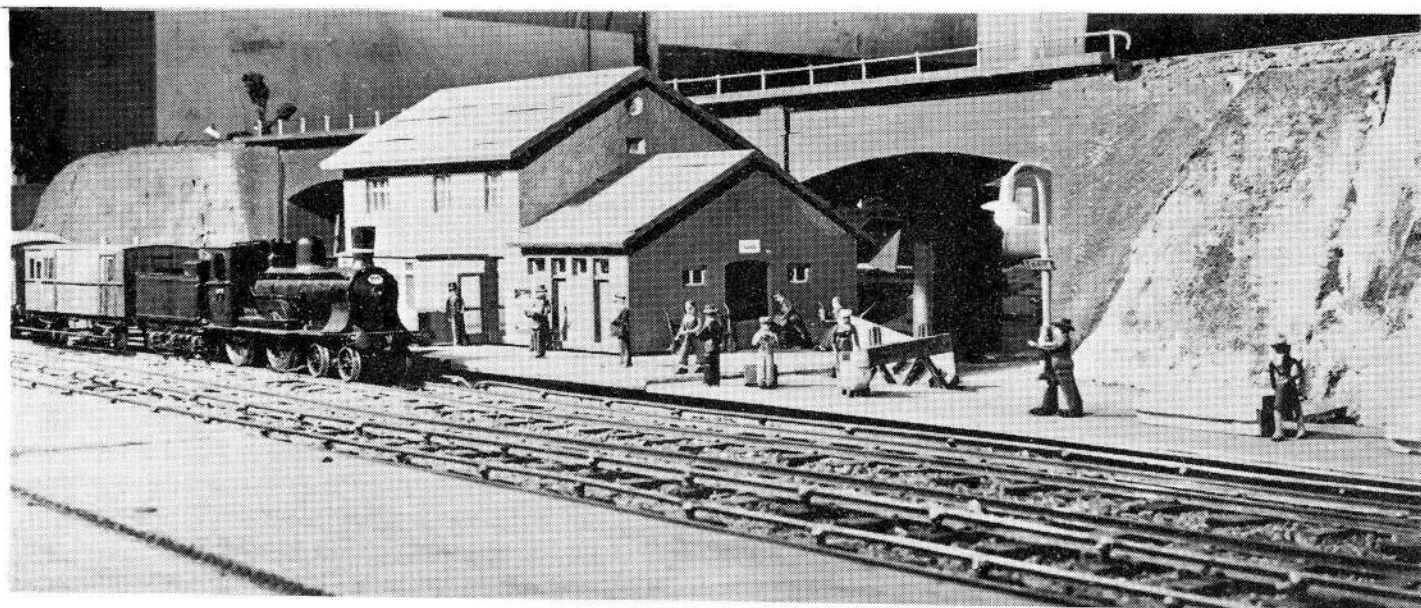
I foråret 1952 gik tidsskriftet ind, med det nåede dog i en række artikler at fortælle om anlægget. Der havde ikke væ-



Højbjerg Ø station.



Søby st. Lyntog "Uldjyden" ankommer.



Søby station. Ved perron C 717.

ret bud efter anlægget til nogen udstilling siden Forum i 1950, men nu fik man en forespørgsel fra turistforeningen i Nykøbing F. om anlægget kunne blive udstillet på en turistudstilling i Hotel Baltic i påsken 1953. Det viste sig, at der var alt for lidt plads til rådighed, men man gav tilsagn om en bane og opbyggede en ringbane med 16 m dobbeltspor som så blev vist der, med alt rullende materiel og alle bygninger fra klubben taget i anvendelse. Udstillingen varede fra 3. - 5. april 1953, men det store anlæg blev hjemme, og det har det faktisk været siden.

Anlægget var efterhånden blevet udbygget så meget, at dets "transportabelhed" efterhånden var blevet problematisk, så anlægget havde fået karakter af et fast anlæg. Lokalet på Strandvejen var ikke særlig godt; det var en stor garage med cementgulv direkte på jorden og med uisolerede vægge og loft, d.v.s. at der var hundekoldt om vinteren, hvor man så kun kunne opholde sig i det lille sidelokale, der var indrettet til værksted, og mere end hedt om sommeren. Endvidere måtte man kravle under hele anlægget når man skulle ned til kontrolpulten. Man fik derfor i foråret 1958 en modeljernbane-interesseret arkitekt til at tegne et klubhus på 120 m² med et stort rum til anlægget, et værksted og et lager. Klubhuset skulle opføres af gasbetonsten og

det blev beregnet, at det skulle kunne opføres af klubbens medlemmer for ca. 10.000 kr. Projektet strandede på, at man ikke kunne finde en egnet grund at bygge på.

Så blev klubben opsagt til flytning den 1. september 1958, måtte hu-vej finde et lokale, hvor anlægget kunne være, man fandt det, og flyttede så til det nuværende klublokale i Lille Strandstræde. Flytningen var et kapitel for sig. Det var som nævnt efterhånden blevet et fast anlæg, så det tog sin tid. Der gik ca. 2 år fra anlægget var flyttet til det var "køreklart". De fleste spor måtte lægges om eller flyttes (bl.a. på grund af, at der pludselig kom til at stå nogle piller midt i anlægget). Alt det elektriske var gået i fisk, dekorationerne var gået op i limningen, gipsen var knækket og det rullende materiel trængte efterhånden til en grundig overhaling, så der var nok at tage sig til. Det nye lokale havde den fordel, at man nu kunne (hvis man da ikke var for svær) komme til anlægget fra tre sider, og det var ikke vanskeligt at varme lokalet op.

I juli 1961 fik klubben en henvendelse fra Sgga film, der spurgte om de måtte bruge anlægget til en film. Efter en besigtigelse af anlægget blev det aftalt, at Saga den 10. - 12. august 1961 skulle optage nogle scener til filmen "Støv på Hjernen". For den, der ikke så

filmen kan kort fortælles, at Dirch Passer i filmen er en vicevært, der i fyrrkælderens har opstillet et modeljernbaneanlæg, hvor nogle af ejendommens beboere mødes om aftenen, under påskud af at skulle til gymnastik, sprogundervisning, ned at lufte hunden etc. for at køre med futtogene. Det blev nogle forvirrede dage, aldrig har der været et sådant virvar af mennesker, kabler, kameraer, projektører m.v. i det lille lokale, men det gik fint og resultatet blev meget fornøjeligt. Filmen var i farver og anlægget gjorde sig godt.

Nu er der altså gået 15 år. Hvordan de næste år vil forme sig, er der ingen der ved, men skulle det blive nødvendigt at flytte igen, så er det sikkert og vist, at det nuværende anlæg ikke vil blive bibeholdt. Det er for vanskeligt at flytte og det er efterhånden svært at finde et lokale, der passer i størrelsen, så anlægget vil blive hugget op - og man vil begynde på et frisk anlæg.

Fakta

Anlægget er som nævnt bygget i skala 0, idet dog bygninger er i størrelsen 1:50, efter DMJK standard. Det er et tredieskinneanlæg med sideliggende tredieskinne. Der køres med 20 volt jævnspænding (24 volt vekselspænding kan dog etableres af hensyn til eventuelle gæsters vekselstrømsloko). Såvel køreskinner som tredieskinne er af messing. Baneopbygningen er punkt-til-punkt, dog med to vendesløjfer (med henblik på enkeltmandsbetjening) fra Tværsted Gb til Søby og fra Højbjerg H til Højbjerg Ø, som det fremgår af den skematiske sporplan, der viser anlæggets udformning i dag.

Der køres med stationskontrol, idet der dog i dag kun er kørepult på Tværsted station, medens resten fjernstyres fra én pult, men når anlægget er fuldt udbygget, vil der også komme kørepulte på Søby, Højbjerg Ø, Højbjerg H og Thorkildstrup samt kørepulte for rangering på Tværsted Gb og ved remisen på Tværsted H. Der køres med fast spænding på strækningen og reostatregulatorer på stationsområderne.

Sikringsanlæg findes kun på Broen (forenklet relæanlæg med fast højrekørsel) og på Tværsted H (meget forenklet)

medens der er opsat en forsøgsblok mellem Thorkildstrup og Højbjerg Ø. Et relæsikringsanlæg er under etablering på Søby station. Dette anlæg, der er en tilnærmet kopi af et DSB type 1953 sikringsanlæg, bliver et af de mest fuldkomne modeljernbanesikringsanlæg. Der bliver 21 togveje, automatisk togvejsopløsning, nødopløsning med tidsforsinkelse, hastighedssignalering med hastighedsvisere på indkørselssignalerne, gentagelsesspærre, formelding, frigivning og andre fiksfakserier, hvilket også har kostet 155 relæer, et endnu ukendt antal km ledning og foreløbig 2 års arbejde. Grunden til, at der etableres et så perfekt sikringsanlæg på Søby station, er at det er denne station, der vender ud til publikum og som disse så kan få glæde af. Senere skal der så etableres - dog knap så fine - sikringsanlæg på Højbjerg Ø, Højbjerg H og Thorkildstrup, (sidstnævnte anlæg bliver et mekanisk sikringsanlæg), samt automatisk mellemblok mellem Højbjerg H og Broen og mellem Højbjerg Ø og Søby.

Banens længde er ca. 110 m fra Tværsted til Thorkildstrup og den samlede sporlængde er ca. 170 m. Største længde på fri bane er mellem Søby og Højbjerg Ø ca. 32 m.

Da anlægget i sin tid blev bygget, var det opbygget på 14 borde (1 x 2 m) og fyldte 48 m², hvoraf selve banen optog 35 m². I dag består anlægget af 18 borde og fylder 57 m² (9,5 x 6 m) hvoraf banen optager 44 m².

Af rullende materiel ejer klubben: 2 stk. 3-vogns lyntog (der har været med fra starten), 3 stk. MY, 1 stk. R (p.t. på værksted), 1 stk. C, 1 stk. ML samt et større antal person- og godsvogne (alle DSB). Af medlemmernes rullende materiel kan nævnes: 1 stk. E, 1 stk. MO, 1 stk. ML, 1 stk. E, 1 stk. MT samt diverse person- og godsvogne. Endvidere er på beddingen: 1 stk. nyt lyntog, 1 stk. MY, 1 stk. P, 1 stk. MH, 1 stk. P 125, 1 stk. skinnebus, 2 stk. KSB lok (M1 og M2) samt en traktor.

Medlemstallet er i dag kun 8 (heraf 1 passiv, da han bor i Odense), men til gengæld er mødeprocenten på mødeaftnerne (hver onsdag) 100. Der findes kun de uskrevne love i klubben og der er ingen formand (det er alle 8), kun hvervene som

kasserer og sekretærer udliciteret blandt medlemmerne.

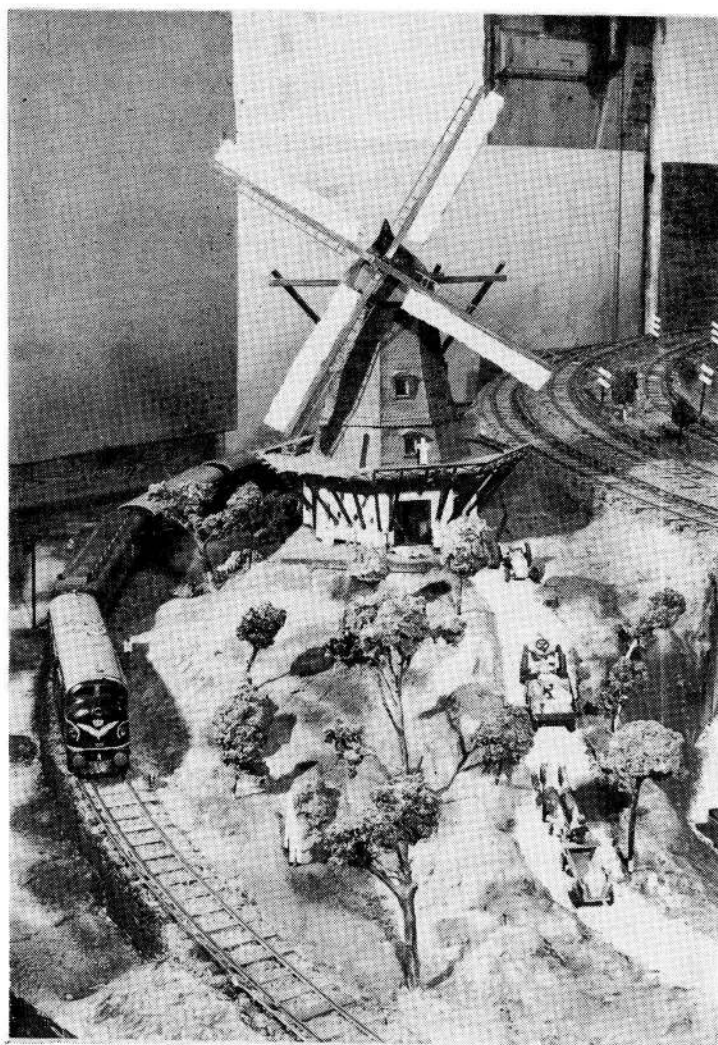
Der er "åbent hus" hver første onsdag i måneden kl. 20 - undtagen dog i månederne juli og august.

Hvis vi, efter ADAMs mønster, kunne formindske os 45 gange, kunne vi tage en tur på banen. Det kunne tænkes at forløbe nogenlunde således:

Vi står i Tværsted og går over godsforbindelsessporet for at komme over til stationsbygningen, idet vi passer på ikke at falde over tredieskinen. Vi går ind i bygningen, der er en kopi af Vordingborg station, køber billet og går derefter ud på perron 1 (der er 3 ialt), hvor det lyntog vi skal med holder klar. På spor 2 holder der et persontog der skal afgå efter vort tog, på spor 3 er der lige ankommet et persontog fra Søby og spor 4 er klar til at modtage et lyntog. Vi får lov til at komme ud i førerrummet i lyntoget, så vi kan overskue situationen. På depotsporene, der ligger på den anden side af perron 3 kan vi se et væld af personvognsstammer. Foran os krydser stationen af en smuk søjlebro, det er den bro der bærer stationen af samme navn. Under broen kan vi til venstre skimte godsbanegården med belysningstårn og kulsilo og midtfor en tosporet motorvognsremise (normal DSB type med plads til 4 lok). Nu er lyntoget ankommet til spor 4, så er der afgang for vores tog, der sætter igang. Vi rasler over sporskifterne bl.a. den ene af banens to "hele englændere" (modelbyggerens mareridt), passerer signalposten - en typisk DSB post - og kan nu bag motorvognsremisen se den store 7-sporede lokremise med drejeskive. Lige efter udkørselssignalet kører vi ind i en tunnel, så nu er vi afskåret fra at se noget som helst, og vi kommer først ud i lyset igen lige før vi når Søby.

Søby er en smuk station; vi passerer en kopi af møllen på Kastelsvolden og et hus, hvis original ligger på Retortvej i Hvidovre, og før vi ruller ind på stationen når vi lige at få et glimt af Essos Næstvedanlæg med tanke og administrationsbygning inde under broen der fører banens "næste omgang" over Søby sø. Søby stationsbygning er en kopi af den gamle sta-

tionsbygning i Onsild, en typisk jysk stationsbygning. Perronen myldrer af folk, disse er lige så små som vi er nu, men nogle værre træmænd at se på, hvilket vel nok skyldes, at de er af træhåndskårne. Vi kører videre, får lige set et glimt af arbejdet med det nye pakhus før vi kører ind i en nyntunnel. Det er et dansk anlæg vi kører på, men det



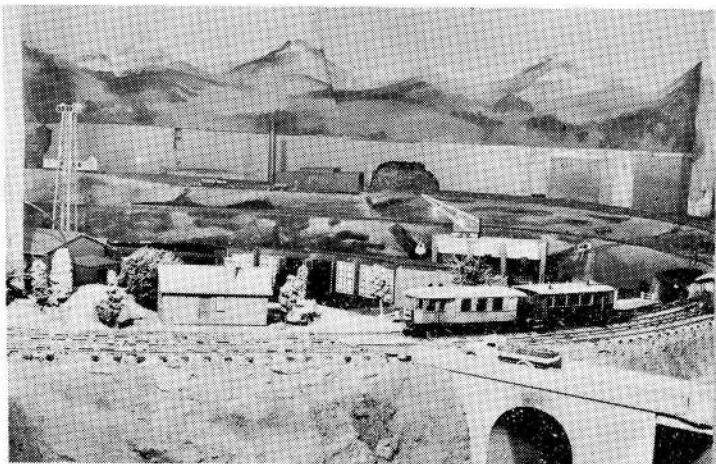
MY 1119 ved Søby mølle under indkørsel til Søby.

kan desværre ikke undgås, at banen får schweizisk karakter, når man vil føre sporene flere gange rundt over hinanden. Når vi kommer ud i dagslyset igen, er vi kommet op på en dæmning og kan nu skue ud over det meste af banen. Søby ligger dybt under os, der er lidt stejlt, men det går fint, og vi passerer nu Højbjerg Ø.

Her ligger Slagelse andelsmejeri (en gave fra SMJK) en meget slank og de-

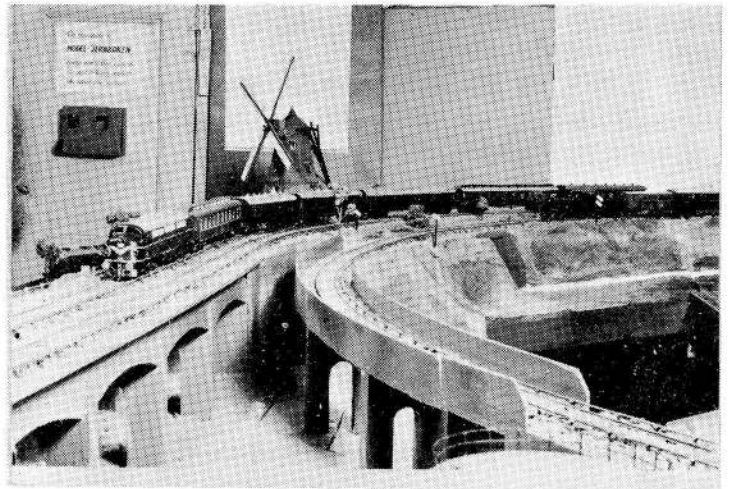
tailleret model med alle mejerimaskiner, Stationsbygningen og pakhuis er Hjulbys og stationsforstanderen har en flot hvid villa. Endelig er der her en rigtig landsbykirke, en model af Benløse kirke ved Ringsted. Vi ruller videre, passerer en villa, hvis forbillede også ligger i Hvidovre, kører over broen ved Broen station - her er kun perrontag á la S-togsstation. Heroppefra kan vi overskue hele Tværsted station. Videre går det til trinbrædtet Skovbrynet, hvis eneste bebyggelse er et rigtigt DSB-kolonnehus. Hvis man her venter at finde en skov i nærheden, bliver man skuffet, men hvorfor hedder stedet så Skovbrynet? Jo, der har været en skov, ser man nøjere efter kan man finde en del træstubbe. Der skete nemlig det, at da man i sin tid flyttede anlægget tabte man bordet med skoven så alle træerne knækkede - man var herefter nødt til at fælde de sørgelige rester - og træer på et modelanlæg vokser nu ualmindeligt langsomt af sig selv.

Turen går videre og vi kører nu ind på Højbjerg H. Denne station er den egentlige endestation, men den har fået en lidt uheldig udformning efter sidste flytning på grund af en pille. Der er meget tomt på stationen, den eneste bygning er et vandtårn. Stationsbygningen må den dele med Højbjerg Ø og remisen er ikke bygget endnu (kreditstramningen). Her er altså ikke meget så vi tager videre med toget helt til Thorkildstrup. Denne station



ME holder ved Skovbrynet. I midten skimtes remisen i Tværsted. Helt bagest ligger Højbjerg, man ser mejeriet.

Foto: Erik V. Pedersen. Tekst: O. Faurhøj.



MY 1119 med persontog på vej til Højbjerg Ø (ved broen over Søby sø), i baggrunden Søby mølle. Th. sporet ved indkørslen til Broen.

blev anlagt for 3 år siden og ligger udenfor det egentlige anlæg, idet den er hængt op på væggen. Det var oprindeligt meningen at det kun skulle have været et spor, hvor man kunne henstille revisionsmodne vogne og lok, men da man var kommet igang fik Th. Kronholt (der er den ene af de to, der har været med fra starten) udvirket, at man lavede en hel station - og til ære for ham fik stationen så sit navn. Vi kører altså derover, dunderer over en bro, en model af Storstrømsbroens midterfag (denne lå oprindeligt hvor station Broen nu er), og gør endelig holdt i Thorkildstrup, der endnu er uden bygninger og anden udsmykning. Det har været en smuk tur.

Vi stiger af lyntoget og skynder os at vokse 45 gange, idet vi ellers næppe ville overleve at springe de 60 m ned til gulvet.

I disse tider, hvor nedlægning af baner snart hører til dagens uorden, risikerer man, at der snart kun er modeljernbaner tilbage - og det er et spørgsmål om der stadigvæk vil være nogen, der har den tålmodighed, den tid og lyst, der skal til for at lave "futtog", eller om den tid kommer, hvor modelbanerne også skal nedlægges.

Derfor vil jeg slutte med det kendte citat i let omskrivning:

"Skynd Jer kom - om føje år,
Banen ikke mere står".

JERNBANER OG SNE

AF J. GROTH

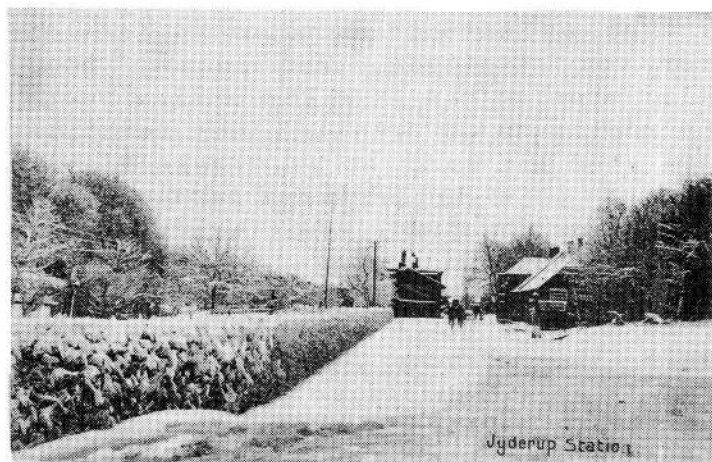
Sne og baner har aldrig rigtigt kunnet enes. Før i tiden var maskinkraft og materiel ikke stærkt nok til at klare de vanskeligheder, sneen kunne forvolde, og dette var i høj grad også tilfældet for færgerne, der i langetider kunne have store vanskeligheder med at komme igennem isen på vore overfarter.

I dag er der ikke noget i vejen med styrken af maskinkraft og materiel. Derimod er teknikken blevet smertensbarnet. De fintfølende sporskifter kan ikke lide sne, og forsinkelserne kan blive langvarige og følelige for rejsende der f.eks. skal igennem Roskilde med tog, når sneen fyger. Til gengæld er færgerne nu så kraftige, at der skal megen is til at standse de moderne færger.

Jeg har tit hørt ældre mennesker fortælle om al den sne, der faldt i fordums tid - især til jul - og man får tit det indtryk, at klimaet i vort lille land har ændret sig meget siden dengang. Men når man ser lidt på de officielle meddelelser om vejret, finder man hurtigt ud af, at der faldt hverken mere eller mindre sne i gammel tid end der gør nu. Vintrene har henholdsvis været strenge og milde, sådan som vi også kender det nu. Enkelte privatbaner holder dog stadig traditionen i hævd og indstiller driften hvis sneen volder al for meget besvær. Dette kunne vel nok tilgives, hvis ikke - o ve, o skræk - man indsatte rutebiler istedet for de ordinære tog. Dette viser alt for tydeligt, at mange privatbaner ikke har de offentlige myndigheders bevågenhed, og stadig må køre med alt for svagt materiel - selv uden sne - men det er selvfølgelig også en måde at tage livet af disse baner på.

Netop sneen skulle være den egentlige årsag til at den første store ulykke indtraf på danske baner. 2. juledag 1876 havde der været stærkt snefald og fygning. Da strækningen fra Århus til Fre-

dericia var spærret af sne, så ingen ordinære tog kunne afsendes, besluttedes det at afsende et rydningstog fra Århus mod syd. Toget var sammensat på følgende måde: Forrest, selvfølgelig, sneplov, derpå 2 lokomotiver E 44 og 35 samt nogle vogne, hvor et større antal snekastere havde plads. Rydningen var gået planmæssigt lige til man nåede et stykke før Handsted. Under rydningen her mærkedes et stærkt stød og en katastrofe var sket. Snekastere blev ved stødet kastet om mellem hinanden, vognene knustes og det bageste lokomotiv havde stillet sig på højkant over det førstes tender og førerhus. 9 dræbtes, heraf 7, der alle havde været i de 2 lokomotivers førerhuse, medens 26 blev såret. Årsagen til uheldet var, mente man, at koblingen mellem de to lokomotiver var sprængt uden at lokomotivpersonalet havde opdaget dette fordi fygningen havde været stærk. Da det første lokomotiv kørte fast i driven, blev det påkørt med stor kraft af det andet. Fra anden side blev det hævdet, at man med vilje havde kørt i to hold. Hvis



Affot. af postkort.

den første maskine kørte fast skulle den anden maskine med et kraftigt stød få forreste maskine til at forcere driven, hvad den uheldigvis ikke gjorde i dette tilfælde. Uheldet medførte dog, at det blev forbudt at forcere driver med to maskiner samtidig. Inden rydningen af store driver blev påbegyndt skulle det bageste lokomotiv med vogne kobles fra, og forreste lokomotiv alene forsøge at forcere driven med ploven. Sadden første maskine fast kunne den anden altid trække lokomotiv og sneplov fri. Selvom der kun var ét lokomotiv, skulle de efterfølgende vogne med mandskab altid kobles fra inden rydningen påbegyndtes. Denne regel har været fulgt i mange år, men senere har man igen overladt de enkelte



Affot. af postkort.

lokomotivførere selv at afgøre, om man ønsker at anvende et eller to lokomotiver ved rydningen. Man er vel blevet klar over, at man ikke kan stille bestemte regler op om rydning, idet forholdene fra sted til sted er så forskellige, at man må lade den erfarne lokomotivfører skønne om, hvad der er det rigtige i den givne situation.

Et andet uheld, der også havde med sne at gøre fandt sted kort efter Randers-Ålborg banens åbning. Det var blevet "rigtig gammeldags vinter" med sne og fygning. På en af de værste dage blev lægen i Hobro tilkaldt til en slemt skadet ledvogter, som lå såret i sit hus, ca. 10-12 km udenfor Hobro. Det var to mand fra banen, der hentede lægen, og de

oplyste, at det var umuligt at komme til ledvogterhuset, hvis man ville køre. Lægen begav sig da afsted ridende. Turen til den sårede var meget besværlig, føret var så slemt, at alle spor af veje og stier var udviskede, og det bevirkede da også, at hesten trådte ned i en grøft, så lægen nær var kommet under hesten, da dyret faldt. Langt om længe nåede lægen til den sårede banevogter og kunne tage ham under behandling. Det viste sig nu, at manden var blevet kørt ned af et tog, og at uheldet var sket dagen før. Ledvogteren havde 2 led at passe, ét ved sit hus og ét et stykke nord derfor. Medens det sneede og føg stærkt modtog han melding om et tog, og han antog, at meldingen kom fra Hobro, da det netop lige var ved den tid, hvor tog skulle afsendes fra denne by. Efter at have lukket leddet ved huset gik han til det andet led, og efter at have lukket dette, begav han sig tilbage. Han gik midt i sporet med ansigtet mod Hobro, idet han da kunne se toget, når det nærmede sig, og i tide trådte til side for det. Stor var overraskelsen og vel ikke mindst skrækken, da han pludselig blev ramt af en sneplov - udsendt fra Ålborg - bagfra, kastet højt i vejret og endelig landede stærkt forslået i grøften. Ejendommeligt nok var det ikke gået ud over mandens ben, derimod var der sket en stærk forvridning af halsen. Årsagen var den høje lufttur og skulderen var blevet beskadiget på grund af den hårde landing, omend sneen vel havde taget af for de værste stød. Lægen indberettede straks sagen til generaldirektoratet og gjorde opmærksom på, at der ikke var forskellig ringning, enten toget kom fra den ene eller anden side, hvad der var ganske uforsvarligt. Kort tid efter udsendte banerne instruks om en eller to ringninger alt efter togets retning, noget, der som bekendt siden har fundet sted. Om det

Illustrationerne på de næste sider med tilhørende tekst er hentet fra Illustreret Tidende. Snekastning på Korsørbanen mellem Viby og Borup er fra 9/3 1865 og isbådstationen er fra 13/3 1881.



Til illustrationen af isbådstationen

Stationen på Halskov, der i denne tid på en temmelig ufrivillig måde er blevet besøgt af adskillige rejsende, er et punkt, der såvel i denne som i tidligere isvintre har vist sig at være af stor betydning for vort postvæsen. Det turde derfor være tidssvarende, til vort billede af stationsbygningerne at knytte nogle bemærkninger om, hvad staten i de senere år har foretaget, for at gøre adgangen til dette vigtige punkt mulig og bekvem.

Halskov Rev, en fortsættelse af odden, er en stenmasse, der i en bue strækker sig flere tusinde alen ud i bæltet, pegende mod sydvest; det er et farligt rev, som ikke så få skibe i tidernes løb har stiftet ubehageligt bekendtskab med, og man har ved nytår været vidne til den farlige situation, det tyske postdampskib befandt sig i; det var her, som ved de fleste strandinger, vejrforholdene, der skånede skibet for totalt forlis. Som det således med åbent vand er en for de søfarende farlig passage, yder det under isvintre ofte en god assistance

ved det lavvande, som findes nordenfor. Ismasserne, der dels danner sig ved revet, dels kommer drivende syd og nord fra, lægger en fast og passabel bro og letter derved en landstigning, som man i denne vinter er tvunget til at foretage her, når skibene er forhindrede i at trænge ind til Korsør. De stærke vestlige storme forår og efterår i forbindelse med det stærke bråd og den rivende strøm over revet ville imidlertid let slikke odden bort, og det har derfor været nødvendigt for staten, med ikke lille bekostning at bygge en solid stendossering langs vestsiden af odden ud til revet.

Stationsbygningerne er i de sidste år blevet kompletteret med et par nye og endnu tidssvarende og hyggelige tilflugtssteder for de ventende og ankomende rejsende. Den største og østligste af dem indeholder rummelige, opvarmede lokaler, hvor der ydes den forplejning, som de rejsende så højlid kunne trænge til efter en anstrengende og kold overfart over bæltet. De tre andre indeholder, foruden en rummelig staldremise, lokaler for det engagerede isbådsmand-

skab og de nødvendige redskaber. På den nærliggende pynt findes en bygning med udkigspost, bygningen er imidlertid gammel og vil måske allerede i år blive afløst af en større, højere og bedre indrettet. Den vil blive bygget længere inde, da der undertiden finder jordskred sted på klinten.

Alt dette er dog kun bekvemmeligheder tillands; isbåde og dampskibe er langt fra tilstrækkelige til at sikre de rejsende en god og heldig overfart, da forholdene ved Storebælt er af en sådan natur, at de tit er aldeles uovervindelige trods al udvist energi og dygtighed hos dampskibsførerne og isbådsmandskabet, der ikke noksom kan anerkendes, men i almindelighed først ret påskønnes, når man personlig har taget omstændighederne i øjesyn eller deltaget i en tur over bæltet under isforhold som i vinter.

Snekastning på den sjællandske jernbane.

"Som vi erfarer, er færdslen på

jernbanen atter standset ved snefog; posterne mangler derfor for de sidste dage. Det er os ubegribeligt, at jernbanens bestyrelse ikke, ved at sende et par lokomotiver og lidt mandskab ud, betimeligt har ryddet banen, og således forebygget denne standsning af driften, hvilket vistnok havde været en yderst let sag, dersom o.s.v., o.s.v."

Sådanne eller ganske lignende bemærkninger læses undertiden i et eller andet blad, hvis redaktør selvfølgelig ikke blot langt bedre end jernbanens embedsmænd forstår, hvorledes man skal skaffe en tilføjet bane fri for sne, men også pligtskyldigst forudsætter, at der ved slige lejligheder vises en høj grad af skødesløshed og forsømmelighed fra bemeldte embedsmænds side, hvem det naturligtvis er ligegyldigt, om banens drift er standset i én eller flere dage. Det er dog kun sjældent og med lange mellemrum - især når der er gået nogle vintre hen uden stærkt snefog, så at virkningerne deraf er gået i glemme - at



man i bladene finder slige ytringer. Endnu har jeg ikke læst nogen sådan i "Illustreret Tidende", hvor jo iøvrigt det "politivenlige" heller ikke hører til de stående artikler; men det var jo dog muligt, at Tidendes redaktion en vinterfredag kunne være i slet lune og tilbøjelig til at lade sin galde gå ud over den ulykkelige jernbane, når f.eks. en standsning i dennes drift havde forhindret den betimelige ankomst af en til næste nummer bestemt artikel eller tegning.

Derfor har vi, hvem jernbanens gode navn og rygte ligger på hjerte, troet at burde følge det gamle ordsprog: "Forord bryder ingen trøtte", og har bedt den ærede Tidende, inden det kom så vidt, at lade forholdene undersøge af en af dens egne teknikere. Resultatet foreligger i nedenstående tegning, som forhåbentlig vil bidrage sit til at oplyse, at det ikke er ubetydelige masser, der skal flyttes, når en storm i én eller flere dage har fejet sneen fra markerne i en stor omkreds ned i jernbanens indskæringer, i en sådan udstrækning, at de steder af banen, der er bedækkede med mindst 2-3 alen høj sne, oftere tilsammenlagte har haft en længde af flere mile, på København-Korsør banen alene.

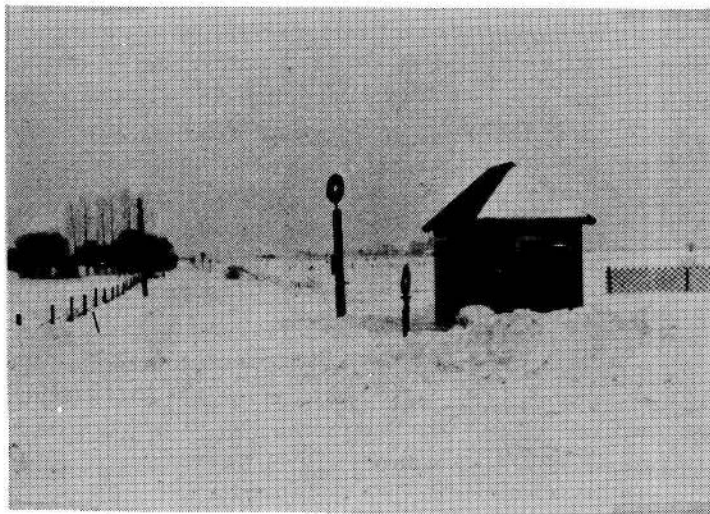
Vi skal ikke trøtte læserne med statistiske opgørelser om, hvormange tusinde kubikfavne sne der efter en stærk og vedvarende fygning er blevet flyttet, hvormange arbejdsfolk derved har været beskæftiget, eller med lignende i enkelthederne gående oplysninger, men kun udtale den overbevisning, at der aldrig ved slige lejligheder fra jernbanens side spares på penge eller kræfter, for så snart som muligt atter at få driften igang.

Bz

nu er lægens skyld, at denne vigtige ting blev indført eller den var kommet alligevel, må man så selv afgøre.

Mange er de tilfælde, hvor et afsendt tog er blevet på linien fordi sneen har hindret det i at komme videre. I julen 1915 faldt der så megen sne, at man

dengang sagde, at man skulle 20-30 år tilbage i tiden for at finde magen til. Snestormen begyndte i Nordjylland den 22. december og efterhånden blev en mængde af landets banestrækninger ufarbare. I løbet af nogle dage kunne toggangen gennemføres de fleste steder, men der hvor snestormen startede var det stadig galt. På Thybanen sad den 23. 2 sneplove, 4 lokomotiver og et personførende tog fast mellem Hurup og Hørdum, en strækning på 14 km. Det var umuligt at foretage en effektiv rydning fordi det i de følgende dage føg stærkt. Da det endelig efter nogle dages forløb blev tøvejr, blev sneen så tung, at den blev dobbelt besværlig at arbejde i. Driverne var mange steder 4-5 m høje, en enkelt drive mellem Hurup og Bedsted havde en længde på henved 600 m. Først den 29. december lykkedes det at få rydningen tilendebragt. Men i februar-marts 1886 var Thybanen spærret på grund af sne ialt 28 dage, heraf 13 dage i træk.



KRB: Fredsgårde trb., febr. 1963. (EVP)

Engang i 1925 måtte NPMB aflyse al drift. Det ordinære tog fra Næstved kl. 8 kunne ikke forcere nogle store driver ved Askov. Et hjælpetog blev udsendt fra Præstø, men dette tog, plus de få passagerer, der tog chancen for at nå Næstved ved at tage med hjælpetoget, måtte returnere til Præstø, og al drift på banen standsede til næste dag kl. 10. Som følge af standsningen på Præstøbanen og de store forsinkelser på Sydbanen, måtte

flere hundrede mennesker overnatte i ventesalen på Næstved station. En del mænd spadserede hjem ad banelinierne, medens koner og børn blev på stationen. Til gengæld holdt restaurationen længere åbent, så ingen behøvede at sulte!

Også i 1928 var det streng vinter. På Hørve-Vørslevbanen tog det 13 dage at få ryddet strækningen; alene til Bjørgsø tog det 3 dage. Banens 2 lokomotiver og 60 mand deltog i aktionen. Det fortælles iøvrigt, at en af de 60 mand aldrig fik fat i skovlen, idet han havde fået overdraget det vigtige job at hente øl. Han gik i fast rutefart til købmanden efter øl og brandevin. Tilmed var hans madpakke frosset, når konen ankom med den.

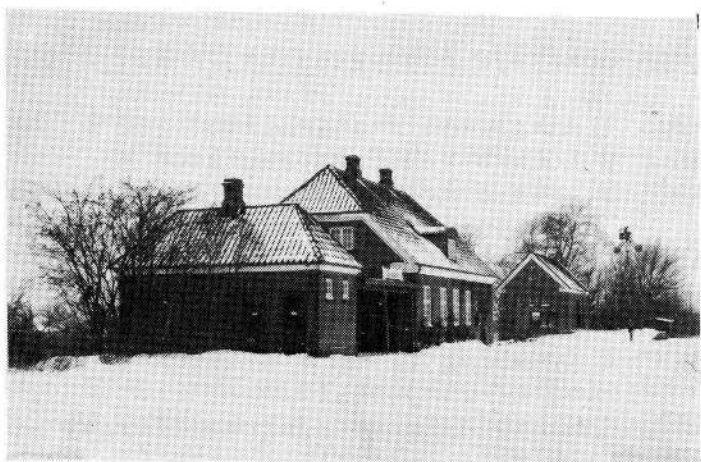


ØSJS 9 med sneplov 1, Faxe Ladeplads, febr. 1960. (EVP)

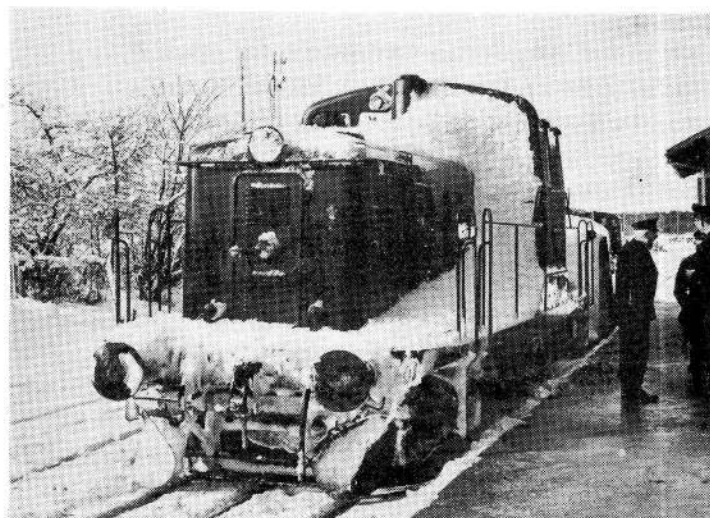
Mange er de beretninger, der fortæller om indesneede tog og rejsendes genvordigheder. Mange gange var togene indesneede i flere dage, og de rejsende var henvist til landboernes gæstfrihed, indtil sneploven havde åbnet linien igen. Men de længste ventetider havde man dog når isen bandt landsdelene sammen. Ikke så få gange var isstationerne på Halskov og Knudshoved i brug. De store ventesale og spisestuen summede pludselig af liv og travlhed, og de rejsende, der vovede den ikke helt ufarlige tur over bæltet, ventede utålmodigt på at komme videre. På den ene side så man ud over det islagte bælt, på den anden holdt togene, der bragte rejsende og post til isbådstationen. Togene holdt på de spor, hvor ellers tomme vogne henstilledes. Det var en kold tur at gå over Storebælt, og de færreste har vel haft fodtøj, der egnede sig til en sådan tur, derfor kunne man købe sivsko i Korsør og Nyborg for 1 kr. parret. Det var mændene, der på denne måde kunne holde tærne varme, idet damerne kunne sidde i isbådene, de isbåde, der nu var den eneste mulighed at benytte, hvis man ville videre over Storebælt, ihvertfald nogle kilometer ud, for så kunne isbryderne føre de rejsende videre et stykke, indtil isen igen blev så tyk, at isbådene på den anden side måtte overtage transporten. Erfarne folk havde man til at ledsage isbådene. Transporten blev ledet af en flotillefører og ved hver båd havde en bådfører kommandoen over 5 mand. Mange gange bestod hele transporten af 10-12 både plus deres mandskab samt 5-6 rejsende til hver båd, de rejsendes bagage og 3-4 postsække, også i hver båd. Ikke så få gange gik båden "i blød", d.v.s. at kølen gik igennem isen, og den skulle da vugges op igen, en manøvre, der blandt de rejsende - især damerne i båden - ikke var særlig velset.

I dag er isbådstationerne nedlagte, man stoler på de mange hestekræfter færgerne er forsynet med, og går det særlig galt, kan man altid ty til "Holger Danske" - den skal nok klare isen. Men de gamle dampfærger kunne dog godt narre isen, som i vinteren 1929, da "Danmark" en dag i februar havde været 4 timer om turen fra Warnemünde til Gedser, en tur, hvor den

nærmest havde hugget sig igennem isen. Efter at have landsat passagererne gik den ud igen, denne gang for at hjælpe den tyske færge "Schwerin", der havde siddet fast i isen siden dagen i forvejen. Efter 2-3 timers forløb havde "Danmark" hugget isen løs omkring "Schwerin", så denne færge kunne føres ind til Gedser, stadigvæk af "Danmark". Da "Schwerin" nu endelig var kommet i havn, havde den tyske kaptajn åbenbart fået nok, for han erklærede, at han manglede olie - ja det var et oliefyret skib, "Danmark" var kulfyret - og før den var kommet fra Tyskland igen kunne han ikke fortsætte. "Danmark" gik så ud igen medtagende rejssende fra toget kl. 10,10. Undervejs befriede "Danmark" den anden tyske færge "Mecklenburg", der havde siddet fast i isen i mange timer. Begge færger ankom til Warnemünde sent på eftermiddagen. "Danmark" med rejssende og gods, "Mecklenburg" tom, men alligevel fanget af isen. Det kan desuden bemærkes, at "Danmark" havde 3.600 Hk og "Schwerin" 4.500. Den samme dag var isbryderfærgen "Tyr" på vej sydpå, delvis forladt af sit mandskab, kun kaptajnen og det mest nødvendige mandskab var om bord, efter at "Mjølner", der i lang tid havde været på jagt efter "Tyr", havde fundet den. "Tyr" var skadet i isen på Storebælt og var drevet gennem Langelandsbæltet og "Mjølner" fandt den på Lollands sydkyst ved Vindeholme. "Tyr" ventede hjælp af isbryderen "Lillebjørn", der selv lå skadet i Korsør og var ved at få monteret en ny



KRB: Sneselev, febr. 1963. (EVP)



skrue. Stadig samme dag havde man fået gennemført 4 ture på Storebælt. Nogle dage efter hørte man, at "Thor" på Helsingøroverfarten havde gennemført én tur i hver retning, overfartstid hver vej - $4\frac{1}{2}$ time. Samme dag var "Prins Christian" $6\frac{1}{2}$ time om turen fra København til Malmø.

Ja, det kunne gå hårdt til, men helt op til vore dage hører man om slige ting; måske kan man endnu erindre isvintrene under 2. verdenskrig. I februar 1940 opgav Statens Isnavn Storebæltsoverfarten, og sendte statsisbryderen "Storebjørn" til Århusbugten. "Storebjørn" havde i de nærmest foregående dage næsten været den eneste, der kunne komme fra ø til ø. DSB sejlede nu som et forsøg fra Korsør til Århus, men uden passagerer. "Freja" afgik med stykgods, og undsatte undervejs en af Kalundborgbådene, medens "Storebælt" afgik med 30 godsvogne om bord og ankom til Århus 8 timer senere. Godsvognene toges i land fra færgen med kran. Dagen efter, den 3. februar, afgik "Storebælt" igen fra Århus med godsvogne sat om bord med kran. Turen varede 18 timer. Samme dag afgik "Nyborg" fra Korsør med Århus som mål - turen varede 22 timer. På Kalundborg-Århus overfarten måtte man også have god tid, hvis man vovede at tage ud at rejse. Den 31. januar var "Jylland" på vej over med 800 passagerer. Med stort besvær nåedes Samsø og her blev båden natten over sammen med "Kalundborg". "Jylland" fortsatte om morgenen, men sad fast i isen syd for Samsø. Om natten blev den hjulpet fri af "Sto-

rebjørn" og den kom til Kalundborg kl. 05.30. Overfartstiden blev 2 døgn. Sene- re, da de rejsende havde sundet sig efter den besværlige tur, klagede de i aviserne over, at proviant og vand var sluppet op! Alt i alt må det have været en hyggelig tur. Men også på land var det galt i disse dage. Snestandsning ved Hæstrup - og Skagensbanen spærret. Den 30. januar var den gal igen. Stærkt snefald og et godstog på den sjællandske sydbane var kørt fast. DSBs sidelinier og privatbanerne i Jylland var delvis spærret af sne.

Utallige er som sagt beretningerne om snestandsninger på jernbanerne og om isens spærring af vore overfarter, noget der er spændende at læse om, når man sidder lunt indendøre, men mindre morsomt for de rejsende og personalet, der er ude i al det hvide. Lad os, trods den



R-maskine begravet i sne i Jylland, 1941

meget barske hilsen vore "sydhavsøer" - og andre dele af landet fik i november, håbe på en mild vinter.

J. Groth.

DJK's bøger og postkort

Da vi mener, at også Jernbanehistorisk Selskabs medlemmer og SIGNALPOSTENS læsere iøvrigt, vil være interesseret i de af Dansk Jernbane Klub udsendte publikationer og fotos bringes nedenstående fortegnelse med angivelse af priser og købested.

DJKs bogserie:

1 Næstved-Præstø-Mern banen	kr. 8,50
2 Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3 Hørve-Vørslev Jernbane	udsolgt
4 Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, S-tog, lyntog m.v.)	kr. 10,00
5 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del)	kr. 15,00
6 Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
7 Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane	kr. 3,00
8 Langelandsbanen	kr. 16,00

9 Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
10 Kolding-Egtved Jernbane	kr. 15,00
11 Nakskov-Kragenæs Jernbane (1915-1965)	kr. 12,00
12 Skagensbanen 1890-1965	kr. 12,00

Bøgerne erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation) på postgiro 6.73.94 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

DJKs postkort (fotografier) á kr. 1,00:

AB	1 Amagerbro station 1907
AB	2 Loko 6 ved Tømmerup 1956
AB	3 Loko 5 med persontog ved Kløvermarken 1940
APB	1 FFJ loko 10
APB	2 AHJ loko 16 efter ombygning
APB	3 AHB loko 26
DSB	1 Nykøbing F. gl. station med DSB- og LJ-damptog 1930
DSB	2 Masnedø færgelejer med færges ca. 1910
DSB	3 Vanløse st. med persontog (0-maskine) ca. 1905

- DSB 4 0 317 på Frederikssund st., ca. 1930
- ETJ 1 Loko 1 ved "Vulcan" i Maribo 1901
- ETJ 2 Loko 1 med persontog, bl. a. med generatorvogn, Ebeltoft 1946
- GDS 1 Dampvognen ved Gribsø T 1881
- GDS 2 Loko III i Grødsted 1890
- GDS 3 Loko IV ca. 1890
- GDS 4 Loko II (dampvognsmaskinen ombygget) i Grødsted 1923
- GJ 1 Gjedser st. ca. 1893 med Warnemünde-postskibet H/S Edda
- HHGB 1 Hornbæk st. med tog 1907
- HHGB 2 Sentinel-dampvognen i Hellebæk 1926
- HHGB 3 Odinshøj T 1907
- HHGB 4 Loko HHB 4 (senere GDS 11) med prøvetog 1907
- HP 1 Hjørring Vestbanegård med damptog 1926
- HP 2 HH-loko får tørv i Hjørring Vestb. 1920
- HP 3 HP 5 med godstog til Hirtshals, Hjørring 1958
- HBS 1 Mallet-loko på Østbirk st. ca. 1900
- HBS 2 Mallet-loko 2, B 13 og D 31 på broen over Brødstrup Å ca. 1900
- HBS 3 Loko HV 106 med DJKs særtog i Vinding bakker 1961
- HV 1 Tørringtoget med smalsporloko, Horsens 1929
- HV 2 Tørringtoget med smalsporloko, afsporet under snerydning ved Rask Mølle 1908
- KB 1 Loko 2 med udflugtstog i Kalvehave 1959
- KRJ 1 Loko 1 med åbningstoget på Bjæverskov st. 1917
- KRJ 2 Loko 2 med blandettog i Lellingeskoven 1918
- KRJ 3 Omnibuslignende motorvogn, AHTJ M 3, lejet af KRJ 1926
- KSB 1 Slangerup st. med tog 1907
- KSB 2 Loko 9, København L. 1946
- KSB 3 M 3 med tog i Lynge 1947
- LB 1 Rudkøbing st. med to damptog 1920
- LB 2 Loko 2 rangerer til færgen i Rudkøbing havn 1926
- LB 3 Skrøbelev krydsningsstation 1959
- LB 4 Loko 1, E 41, bænkevogn J 146 (Kielerekspressen), Humble 1911
- LB 5 Spodsbjerg st. med tog 1959
- LNJ 2 LVJ loko 3 på Nærum st. ca. 1920
- LNJ 3 Nærum st. med personvogne ca. 1936
- MBJ 1 Loko 3 FAXE ved remisen i Maribo
- MBJ 2 Loko 3 FAXE i Merretskov
- NFJ 1 Beldringe st. 1882
- NFJ 2 Loko 2, 3, 6 og I ved remisen i Bogense 1913
- NFJ 3 Loko 7, nyankommen til Bogense 1908
- NPMB 1 Loko 4, persontog på Bøgesø st., snevinter 1960
- NPMB 2 Loko 4, persontog på Tappernøje st., snevinter 1960
- NPMB 3 DJKs særtog på Bøgesø st. 1961
- RGJ 1 Damptog på Ryomgård st. 1911
- RGJ 2 Loko RGB 1 med oprydningstog (med sneplov) ved nedlæggelsen 1956
- SNB 1 SNBs st. i Svendborg 1897
- SNB 2 Nyborg lokalstation med tog ca. 1906
- SNB 3 Loko SNB 3 ca. 1900
- SFJ 1 Loko 3, "St. Knud"
- SFJ 2 Fåborg st. med tog fra Nyborg 1904
- SFJ 3 ONFJ-tog, loko 8 "Freia" i forspand, Fåborg 1911
- SFJ 4 Brobyværk st. med tog mod Odense 1912
- SFJ 5 Loko 21 i Korinth ca. 1947

Trykte postkort á 50 øre:

- DJK 5 LB M 1, NPMB C 31 og HHJ D 32 foran Bandholm st.
- DJK 6 FAXE med persontog ved Bandholm st.
- DJK 7 Nr. 5 med blandettog udenfor Maribo st.
- DJK 8 FAXE i Merretskov
- DJK 9 FAXE

Humørpostkort á 35 øre (10 stk. kr. 3,00)

- DJK 101 Hansigne er våd
- DJK 102 Fjederen er sprungen

"Farvepostkort" á 75 øre:

- DJK 201 Nr. 5 med museumstoget i Bandholm havn.

Postkortene erhverves ved indbetaling af beløbet (+ 40 øre for forsendelse) på postgiro 13.53.13, Ole Plum, Dr. Christiansensvej, Dianalund.

Nedlagte Baner

Af A. Gregersen

Maribo Bandholm Jernbane

På Lolland udvikledes jernbanenet-
tet på et tidligt tidspunkt, og alle
strækninger var - indtil Fugleflugtsli-
nien åbnedes for nogle år siden - på
private hænder. Man hører så ofte, at
Maribo-Bandholm Jernbane (MBJ) er lan-
dets ældste privatbane, men det er kun
rigtigt, hvis man derved forstår, at det
er den bane, der længst har været drevet
som privatbane. Det Sjællandske Jernba-
neselskab, Det Danske Jernbane-Drifts-
Selskab og Den Slesvigske Bane der jo
åbnedes længe før MBJ, var også privat-
baner.

Før vi begynder gennemgangen af de
enkelte baner vil det nok være praktisk
at give en skematisk oversigt over jern-
baneselskaberne og de af disse drevne
linier.

- 1) Maribo-Bandholm Jernbaneselskab.
Strækningen åbnet 2/11 1869. Person-
trafikken blev indstillet fra 1/7
1954 og driften overtaget af LJ.
- 2) Den Lolland-Falsterske Jernbane. Nav-
neændring i 1894 til Det Lolland-Fal-
sterske Jernbaneselskab og i 1954 til
Lollandsbanen (LJ).
Orehoved - Nykøbing F. åbnet 22/8
1872. Den 1/1 1893 blev strækningen
bortforpagtet til DSB, der ved li-
kvidationen pr. 1/7 1954 overtog
Falsterbanen.
Nykøbing F. - Nakskov, åbnet 1/7
1874.
Maribo - Rødby åbnet 1/7 1874.
Rødby - Rødby Havn åbnet 25/7 1912.
(På linien Maribo-Rødby Havn blev
al persontrafik syd for Holeby i
tiden 5/10 1952 til 16/5 1953 be-

stridt af rutebiler og fra 28/5
1963 indstilledes persontrafikken
helt på denne strækning).

- 3) Maribo-Torrig Jernbane (MTJ).
Strækningen åbnet 12/4 1924 og ned-
lagt 28/2 1941.
- 4) Nakskov-Kragens Jernbane (NKJ).
Strækningen åbnet 5/3 1915. Banen
står foran sin nedlæggelse 31/3
1966.
- 5) Nakskov-Rødby Jernbane (NRJ).
Strækningen åbnet 30/3 1926 og ned-
lagt 31/12 1953.
- 6) Gjedser Jernbane (GJ).
Strækningen åbnet 1/7 1886 og bort-
forpagtet til DSB fra 1/1 1893.

Lollandsbanen har hovedkontor og
værksteder i Maribo. Alle baner fik gan-
ske naturligt fælles ledelse og desuden
oprettedes overenskomst om gensidig vogn-
benyttelse. LJs ældre trækraft anvendtes
i meget stor udstrækning på de tilslut-
tede baner.

Maribo-Bandholm Jernbane - MBJ.

Strækningen er 7,5 km og banen blev
åbnet for drift den 2. november 1869.

Formålet med denne lille bane var
at skaffe Maribo adgang til Bandholm
havn og derved forbedre mulighederne for
afskibning af sukker og tilførsel af
brændsel til sukkerfabrikkerne. Banen
har derfor altid haft en ret dog gods-
trafik og den ret fyldige køreplan skaf-

fede den også en god og jævn persontrafik. Da trafikken normalt kun blev bestridt af ét togsæt (det skete dog at man i roesæsonen havde krydsninger i Maribo og Bandholm) kunne man klare sig med et meget simpelt signal- og sikkerhedssystem. Derved blev det i alle henseender en bane, der havde de allerbedste betingelser for en enkel og økonomisk drift - og med driftsfællesskabet med LJ fra 1874 må det siges, at mulighederne har været fuldt udnyttet.

I 1927 indsattes en lille 3-akslet motorvogn, M 6, i persontogene. Herefter kørtes godstogene med LJ-damploko, der havde ophold i Maribo eller med Maribos rangermaskine - undertiden, især under store roetransporter, med særskilt maskine - og senere benyttedes dieselloko i stor udstrækning. I 1930'erne erstattedes en del persontog med rutebiler.

Under 2. verdenskrig kørtes alle tog enten med dieseltraktor M 11 eller med damp. M 11 blev også meget anvendt efter krigen, lejlighedsvis kørtes med et LJ C-loko eller med et 400 HK motorloko, men i stadig stigende grad indsattes rutebiler til persontrafikken. Fra 5/10 1952 blev al persontrafik bestridt af rutebiler, selv om dette først skete officielt fra 1/7 1954, fra hvilken dato banen skulle være godsbane. Banen har stadig en god godstrafik og er nærmest at betragte som et sidespor - eller havnespor - til Maribo.

Med åbningen af Lollandsbanen i 1874 byggedes en ny fællesstation i Maribo. Rester af den gamle station kan endnu ses. Togene til Bandholm kører fra Maribo først i østlig retning, hvorefter de rebrousserer og kører ud af stationen i nordvest- og nordlig retning.

Trafik

Jeg kan ikke bringe en fuldstændig statistik for MBJ. Indtil 1886 er oplysningerne om banens trafik formentlig indregnet i Lollandsbanens og det sidste selvstændige regnskabsår var 1952.

Indtil man udskilte persontogstrafikken var de fleste tog normeret som blandet tog - og de var store! Indtil 1. verdenskrig var gennemsnittet mellem 13

og 20 aksler pr. tog, under og efter krigen steg dette tal til mellem 20 og 27. Da den 3-akslede motorvogn blev sat i pendulkørsel faldt den gennemsnitlige togstørrelse selvfølgelig betydeligt. Togkilometrene har indtil midt i 1920'erne ligget på omkring 25.000 km, derefter steg antallet indtil krigen til 50.-60.000 km, og efter krigstidens 25.000 km steg tallet igen til knap 60.000 km i 1950. Personkilometrene har vist en svag med støt stigende kurve i hele perioden 1886-1952 fra ca. 200.000 til 600.000 km med uregelmæssige udsving i de to krigsperioder. Antal rejser har andraget fra ca. 40.000 i 1886 til 100.000 i 1952. Kurven følger i store træk den for personkilometrene.

Godstrafikken har altid været god, max. 130.000 t i 1912, min. ca. 30.000 t i årene omkring 1890. I 1950 lå tallet på omkring 90.000 t og MBJ har stadig god berettigelse som godsbane.

Da den lollandske hovedlinie har en tæt toggang med mange krydsninger i Maribo, fik MBJ tidligt en tæt toggang med tilslutning til næsten alle tog på LJ. Den lille 3-akslede motorvogn gjorde god fyldest i mange år, men med den høje kvalitet af rutebiler, der opstod efter 2. verdenskrig, var det naturligt, at man anskaffede rutebiler til bestridelse af persontrafikken hellere end en let motorvogn eller skinnebus. Det betød på mange områder besparelser, bl.a. på personale- og sporvedligeholdelseskontiene.

Rullende materiel

Damploko

I 1869 leveredes fra Rob. Stephenson & Co. i Newcastle 2 stk. B 1 sadeltankloko med fabr. nr. 1917 og 1918. Sadel-tankloko har vandbeholderen anbragt i en hesteskoformet beholder over kedlens øverste halvdel. Det er en typisk engelsk konstruktion der kun har været lidt brugt her i landet (f.eks. Østre Gasværks nr. 1-3). Ved MBJ og LJ blev de betegnet ved fabriksnumrene, hvilket læseren bedes have for øje i næste afsnit.

Disse maskiner fik kun en kort levetid på MBJ. Da færgеоoverfarten til Masnedø blev åbnet i 1884 blev den ene anvendt som rangermaskine i Ørehoved medens den anden rangerede i Maribo. Til dette brug blev nr. 1917 i 1896 solgt til LJ, og samme år blev nr. 1918 solgt til Tygelsjö-Klagshamn Järnväg, der i 1903 videresolgte eller udrangerede det. Nr. 1917 blev af LJ hensat allerede i 1898 og udrangeret og ophugget i 1904 - ("et ældre og udslidt loko ophugget"). Det blev LJ der fra omkring 1884 kom til at levere trækraft til MBJ, som regel var det et af de små B 1 loko nr. 1-8 - muligvis har også LJs tenderloko nr. 13, 14, 17, 20 og 23 været brugt, men dette har det vist sig vanskeligt at få bekræftet.

I 1927 indsattes en 3-akslet benzomotorvogn (DSB litra MC) i kørslen. Den bestred det væsentligste af persontrafikken til den blev udrangeret i 1941. I denne periode kørtes godstogene med forhåndenværende maskiner - som regel var det de gamle LJ-loko, der måtte holde for, i enkelte tilfælde dog også de nyere 1 C loko. Da LJ i 1938 anskaffede en 115 HK dieseltraktor M 11, blev den stationeret i Maribo og blev foruden til rangering også anvendt til godskørsel på MBJ. Under 2. verdenskrig kom den til at bestride næsten al kørsel på Bandholmbanen. Efter krigen blev en del tog erstattet med rutebiler og M 11 blev stadig brugt til de fleste tog. Nu køres der godstog efter behov og med forhåndenværende materiel - ofte de gamle 415 HK Frichs-dieselloko.

Data for 1917 og 1918

Drivhjulsdiameter, mm	990
Cylinderdiameter, mm	254
Slaglængde, mm	457
Tjenstvægt, t	15,6
Ristareal, m ²	0,45
Hedeflade, m ²	26
Kedeltryk, ato	8,5
Akselafstand, mm	2844
Længde over puffere, mm	5644

Vognmateriel

Der blev anskaffet ialt 6 personvogne til MBJ. Det var alle kupévogne med

midtgang, akselafstand 3.660 mm, længde over puffere 7.270 mm.

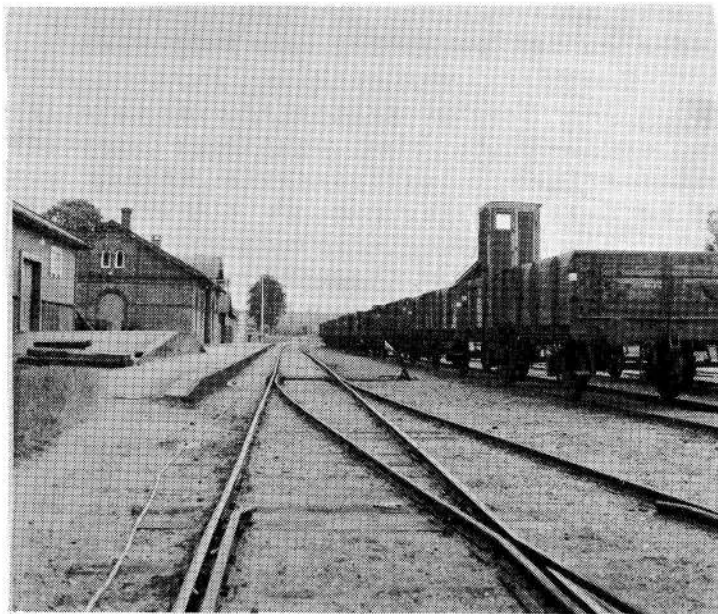
Litra AM 15-16 var oprindeligt I.-II. klasse men ændredes senere til ren II. klasse.

Litra BM 40-41, oprindeligt II.-III. klasse, fra 1877 III. klasse, og derefter litra CM 40-41.

Litra CM 71-72, III. klasse.

Disse vogne er alle nævnt i LJ driftsmateriel fra 1916, men ikke i 1922 udgaven, så de er udrangeret i mellemtiden, antagelig i 1917/18, da der for MBJs regning blev anskaffet 2 nye vogne:

Litra BC 15 - ca. 1932 omlitreret



Bandholm station, juni 1961 (JG)

til BC 59 - II. klasse sidegang og III. klasse midtgang, og

Litra CC 58, III. klasse midtgang.

For begge disse vogne: akselafstand 7.200 mm, længde over puffere 12.950 mm.

Desuden rådede MBJ over to post- og rejsegodsvogne litra EM 91-92. Bygget 1869 og udrangeret 1917/18. Akselafstand 2.877 mm, længde over puffere 6.100 mm.

I 1917 anskaffedes fra Scandia en vogn litra EC 89. Den havde akselafstand 4.200 mm, længde over puffere 8.400 mm.

Godsvogne

Da banen åbnede rådede den over 16 åbne godsvogne:

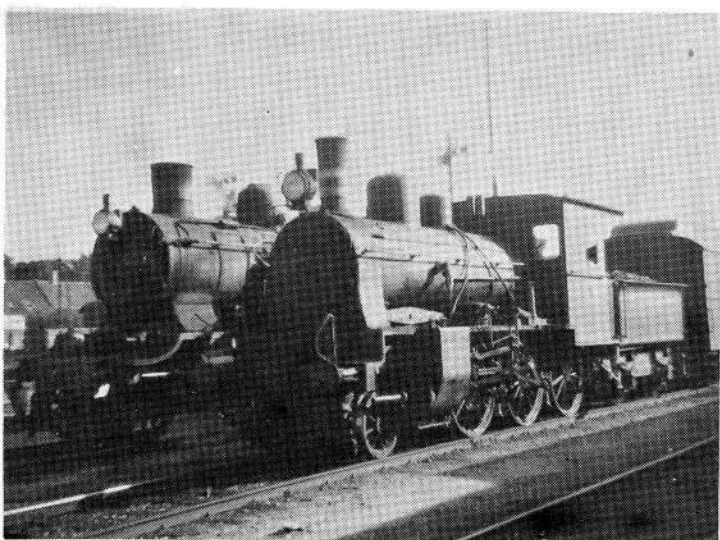
Litra AA 1-8, der havde 90 centner lasteevne og

Litra B 9-16, der havde 120 centner lasteevne.

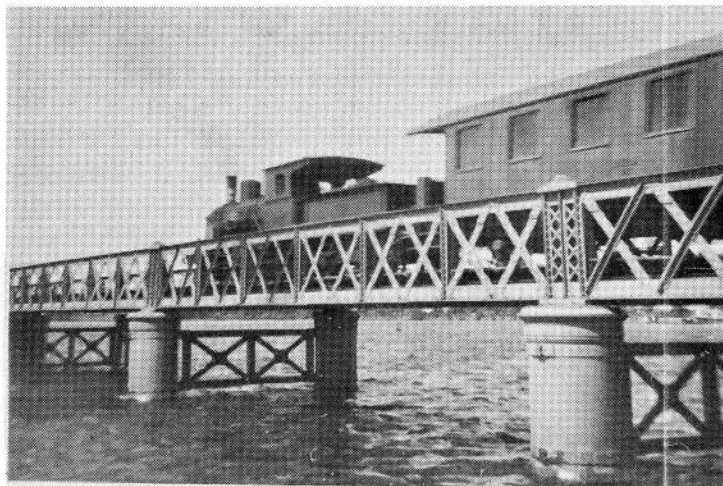
B-vognene er formodentlig overtaget fra entreprenøren. B 15-16 blev udrangeret i 1875 og samme år erstattet af B 126-127, også med 120 centner lasteevne. I 1882 fik 6 vogne lasteevnen forhøjet fra 120 til 150 centner og der anskaffedes samtidig 4 nye 150 centner-vogne. 1892 blev AA 1-8 udrangeret og der anskaffedes 8 nye vogne med lasteevnen 210 centner. Disse vogne blev senere litreret NA 301-308.

I 1902 nedsattes lasteevnen for 10 vogne fra 150 til 120 centner og fra 1910 opgives lasteevnen i tons. Man rådede nu over 8 stk. 10-t. vogne: NA 301-308 og 12 stk. 6-t. vogne: NR 441-450 og 581-582. (Det er de gamle vogne med nyt nummer).

I 1913 blev følgende numre udrangeret: 441, 445, 448, i 1916 nr. 442, 443, 444, 446, 447, 449, 450 og i 1933 1 stk. 10-t. vogn. Den senere udrangering af MBJ-materiel har det været umuligt at følge på grund af årsberetningernes meget sparsomme oplysninger.



DSB litra P og LJ-togmaskine (WDJ)



LJ-lok på Guldborgsundbroen (WDJ)

Fra 1919 udlejedes alt MBJ-materiel til LJ, der med det samlede materiel bestred al kørsel på LJ og MBJ. I 1925 blev alle MBJ aktier solgt til LJ og fra 1. juli 1954 fik Lollandsbanen eneret på driften på MBJ.

I den tid MBJ har ført selvstændigt regnskab, har den vist sig at være en god og rentabel bane. At den blev nedlagt som personbane skyldtes ikke svigtende trafik, men muligheden for ved hjælp af rutebildriften at få en enklere og billigere drift - og så blev det jo endda kun en midlertidig indstilling af persontrafikken, der fandt sted. Dansk Jernbane Klub har jo i de senere år på søn- og helligdage kørt persontog over banen med gammelt privatbanemateriel og med et betydeligt passagerantal.

I slutningen af denne artikel bringes en oversigt over LJs materiel i et særligt afsnit.

Næste gang fortsættes med NRJ.

Juelsmindebanen, fortsat fra side 102

Denne artikel er først offentliggjort i "Bjerreherredsbogen" og genoptrykkes her med særlig tilladelse af såvel forfatteren som af redaktionen af Bjerreherredsbogen. Bogen, der indeholder en lang række interessante afhandlinger, koster 88,- kr. + OMS og kan kun fås ved henvendelse til Glud Museums forlag, Glud pr. Horsens.

vi har købt:

NR. 381

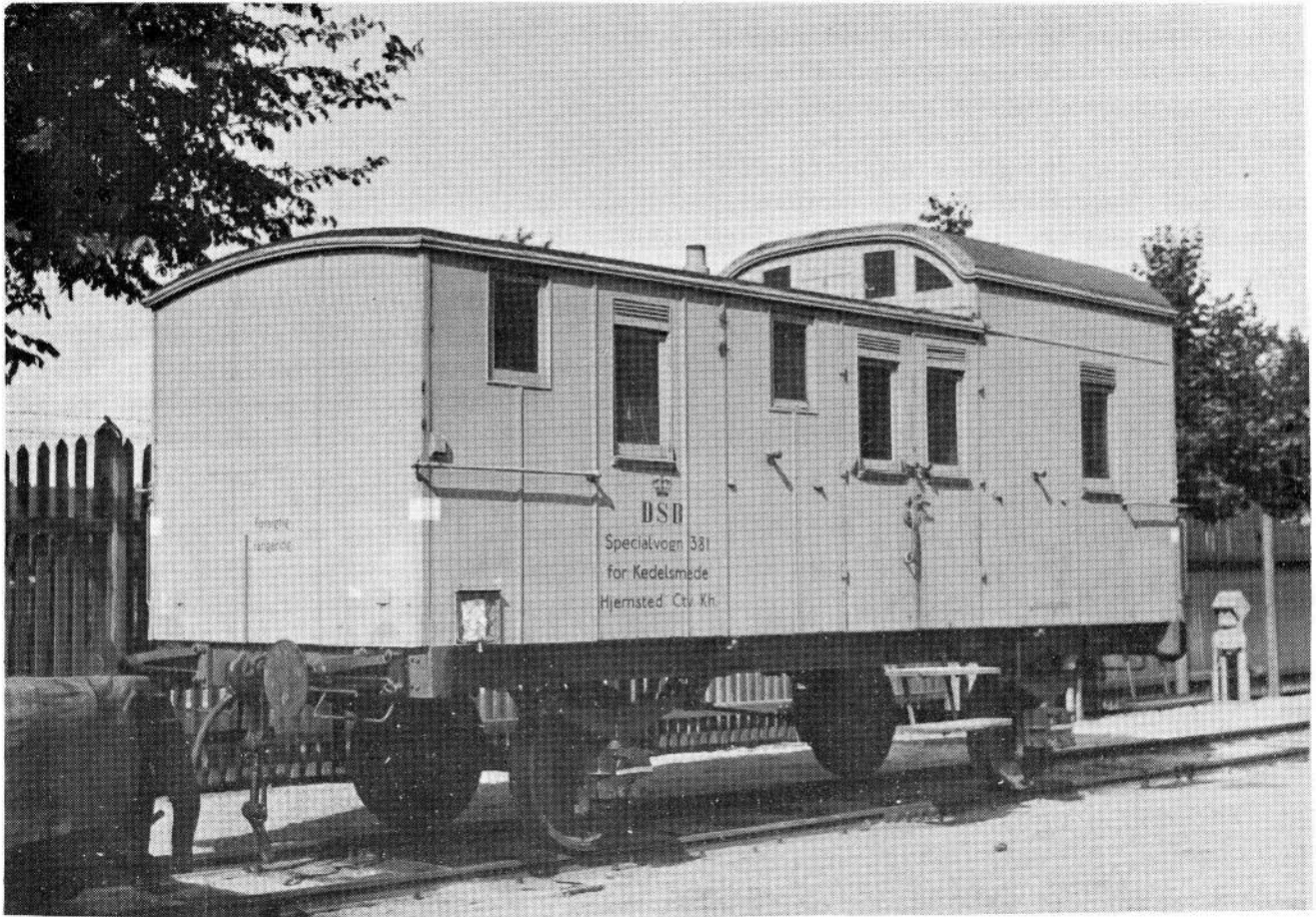


Foto: E.V. Pedersen.

Specialvogn nr. 381, der her ses fotograferet ved Centralværkstedet i København, blev af DSB udrangeret i 1965 og derpå købt af Jernbanehistorisk Selskab. Vognen er bygget i 1864 hos Lauenstein & Co., Hamburg, som post- og rejsegodsvogn til Det Sjællandske Jernbaneselskab. Ifølge driftsmateriellet 1871 var den hovedsagelig bestemt til brug i Nord- og Vestbanens blandede tog, men en nærmere redegørelse for nr. 381s brogede fortid vil følge i næste nummer af bladet.

Efter vor overtagelse af vognen - den står på vort spor på Charlottenlund station - fungerer den som hovedkvarter for restaureringsholdet, som dog for øjeblikket er beskæftiget i Østerport remise med istandsættelsen af GDS C 33. Nr. 381 skal også istandsættes og såvidt muligt føres tilbage til sin oprindelige skikkelse, men der forestår først et større arbejde med i detaljer at fastslå dens udseende og indretning i 1864.

FOR 50 ÅR SIDEN

Af fhv. stf. C. Løwe-Jensen, Gesten

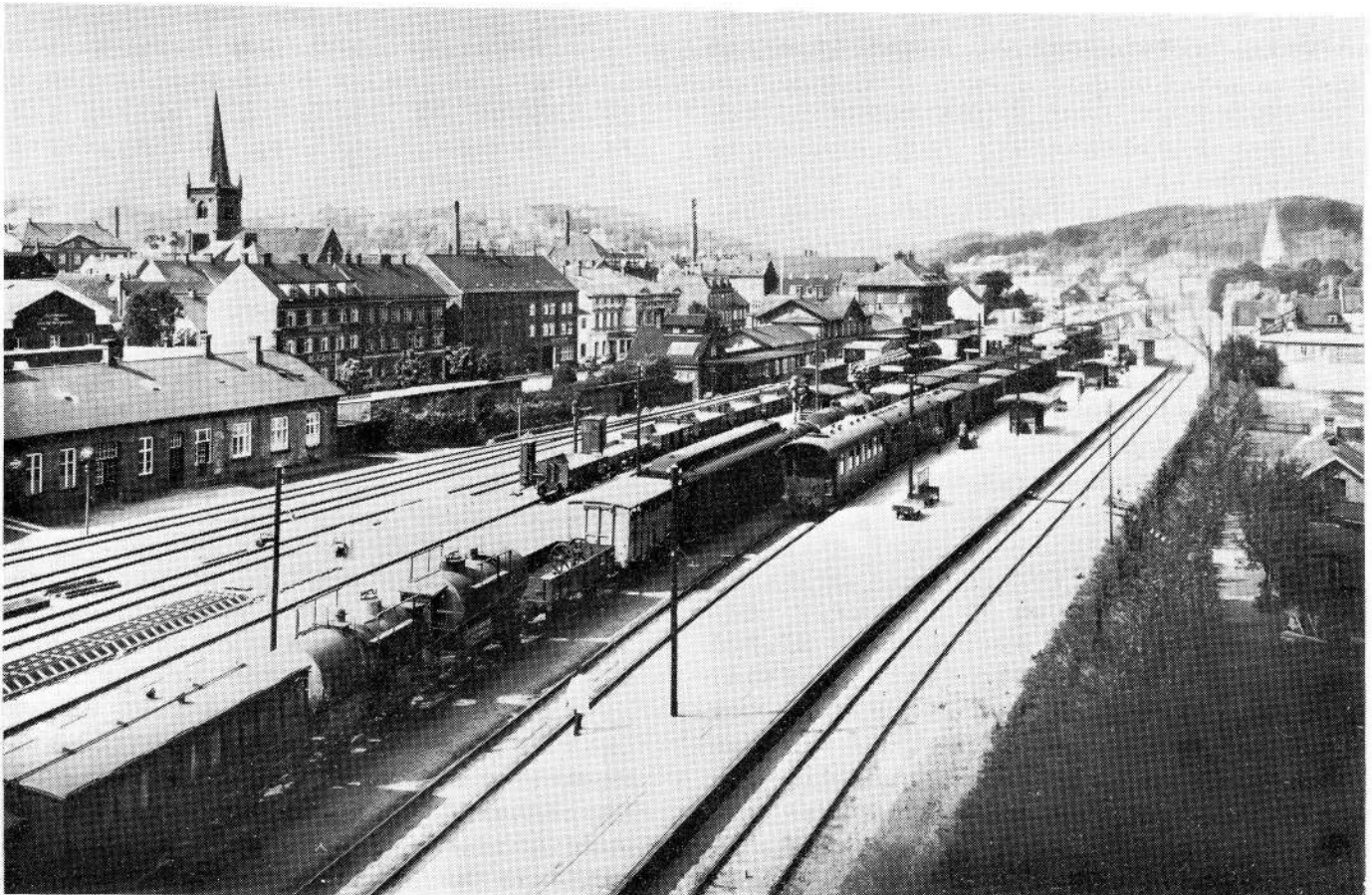
Det er 50 år siden Vejle-Give jernbanen overgik til De Danske Statsbaner. I jernbaneloven af 1908 var bestemt, at der skulle bygges en statsbane fra Herning til Give, og samtidig med denne strækningens åbning, skulle privatbanen Vejle-Give overtages af statsbanerne. Men det gik knap efter recepten.

Herning-Give banen blev først færdig og blev åbnet for drift den 1. januar 1914. Arbejdet med ombygningen tog længere tid end ventet, væsentlig på grund af at toggangen skulle opretholdes medens udskiftningen af det 30 km lange spor stod på.

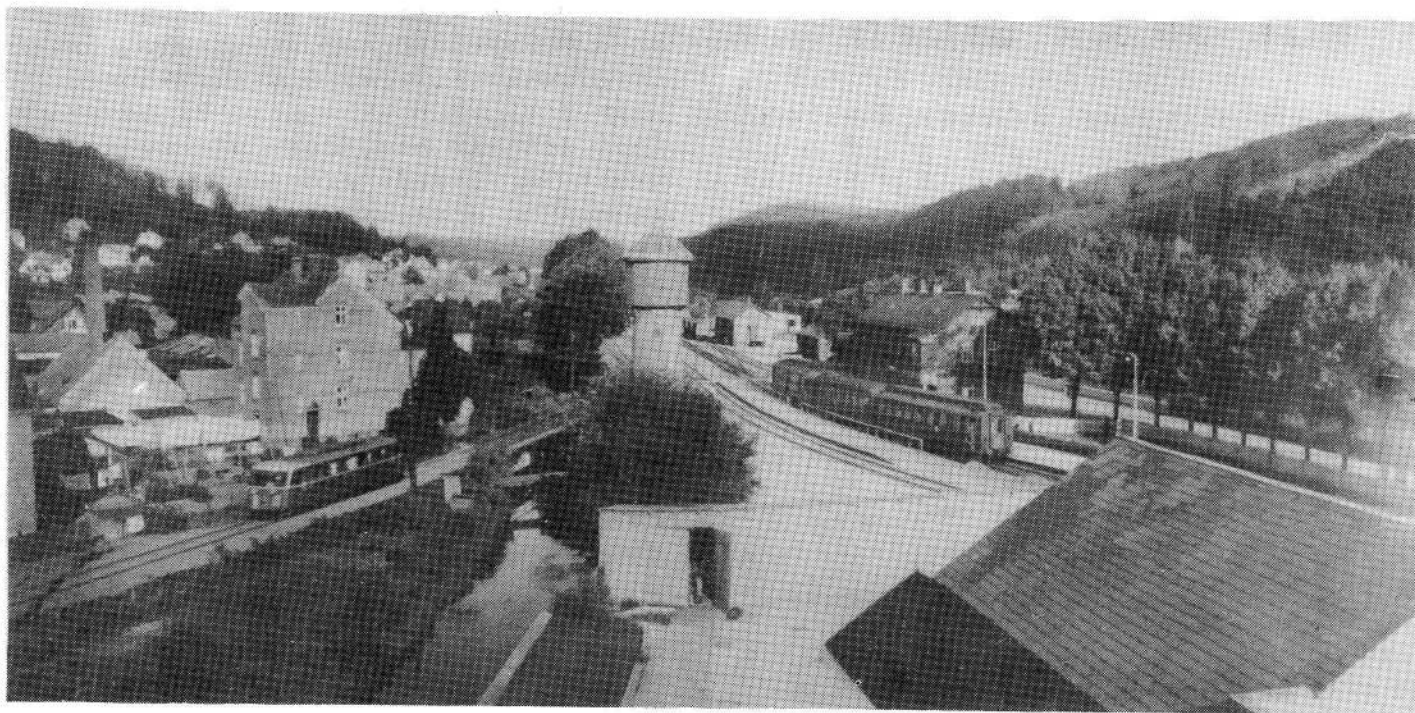
Dette arbejde var udbudt i entrepri- se og arbejdet var overdraget entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance. Ingeniør Fibiger blev senere en berømt mand, idet det var ham, der udarbejdede planerne og ledede arbejdet ved bygning af havnen i Hirtshals. Men arbejdet med sporudvekslingen på Give-banen var til- endebragt før 1. oktober, således at strækningen Herning-Vejle kunne åbnes for drift denne dag.

Vejle-Give Jernbane var anlagt i henhold til lov nr. 53 af 1892 og kon- cessionen givet på Bernstorffs Slot den 15. juni 1892 af kong Christian IX. Og strækningen blev åbnet for drift den 2. august 1894.

Det rullende materiel bestod fra åbningen af 2 lokomotiver, 5 personvogne 2 post- og bagagevogne, 16 lukkede og



Udsigt over Vejle H. i 1930'erne (DSB)



Udsigt over Vejle N. fra en ejendom i Gormsgade, 1956.

18 åbne godsvogne.

I 1908 købtes endnu et lokomotiv fra Ålborg Privatbaner af samme type som de to.

I 1912 blev der lejet endnu et lokomotiv hos statsbanerne, det senere så kendte lokomotiv, der under navnet "Jacob" kørte på Vejle-Vandel-Grindsted-banen. Det tilhører nu Jernbanemuseet.

Ved afleveringen til statsbanerne i 1914 bestod materiellet af 4 lokomotiver med tender (det ene lejet), 6 personvogne, 2 post- og bagagevogne, 24 lukkede og 29 åbne godsvogne.

Personalet bestod ved banens åbning af 33 mand, og ved overgangen til DSB af 49.

Banens indtægter var jævnt stigende gennem årene. I det første hele driftsår (1895/96) var indtægten 78.162 kr., udgiften 50.330 kr., og overskuddet 27.831 kr. De tilsvarende tal i sidste driftsår 1913/14 var 229.322 kr., 141.924 kr. og 87.398 kr.

I 1913/14 blev der ialt transporteret 51.902 tons gods og af levende dyr 731 heste, 3.208 hornkvæg, 19.109 svin, 2.983 får og lam og 3.337 kalve.

Personalets lønninger var naturligvis elendige, set med nutidens øjne.

Da jeg i 1900 blev ansat som trafikalev på Vejle Nord var lønnen 30 kr. pr. måned og herfra gik bidrag til pensionskassen 5 pct. og til sygekassen $1\frac{1}{2}$ pct., så restbeløbet var 28,05 kr.

Der var 4 portører på stationen som fik 28 kr. hver 14. dag og fri uniform. Ved et nyt lønningsreglement kom de dog op på 60 kr. pr. måned. Hvem forstår i dag, at de kunne forsørge en familie med den indtægt, de var alle fire gifte. Stationsforstanderne i Vejle, Jelling og Give fik 2.100 kr., 900 kr. og 1.200 kr. Begyndelsesløn for assistenter var 720 kr., lokomotivførere 1.200 kr. og fyrbødere 780 kr.

Ekspeditricerne (konestationerne) lønnedes med 5 pct. af bruttoindtægten for holdepladsen som afgangs- og ankomststation, dog mindst 150 kr. pr. år.

Personalets overgang til statsbanerne var noget af en mystisk akt. Tog- og lokomotivpersonalet var i forvejen underhånden underrettet om, at de skulle stationeres i Brande. Men resten af personalet fik først i den sidste uge af



september deres fremtidige skæbne at vide. Assistenten og elever overgik i tilsvarende stillinger, hvorimod stationsforstanderne i Jelling og Give blev nedsat til stationsmestre. At det skete således med de to stationsforstandere vakte voldsom røre, også blandt befolkningen i de to betydelige stationsbyer.

Og som begyndelse til løsning af sagen foretog daværende folketingsmand Jensen Flø henvendelse til generaldirektør Ambt, men uden resultat. Jensen Flø indbragte derefter sagen i rigsdagen, hvor den blev løst for de pågældende på tilfredsstillende måde. De fik deres udnævnelse som stationsforstandere.

Ja, tiden går. Den dag Vejle-Give banen blev åbnet for drift den 2. august 1894, var jeg 11 år. Og hvad er der ikke sket siden herhjemme og ude i verden. Mon der igen vil oprinde en periode med fred og ro, som i slutningen af forrige århundrede?

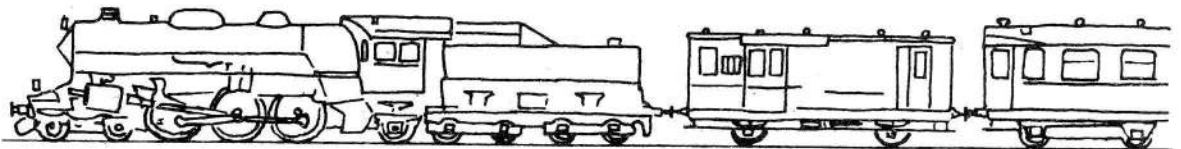
Tekst: C. Løwe Jensen

Foto: DSB og Byskov, Vejle

Tv.: Eksempler på banemærker.

TOG —

i virkelighed og i model



Sagde De tog? Ovenstående illustration forestiller da kun en del af et tog, og grunden til at der ikke er flere vogne, kan da kun skyldes bladets lille spaltebredde. — Sådan vil utvivlsomt mange jernbaneinteresserede af alle kategorier (1:1, 1:45, 1:87 m.m.fl.) sige.

Nåh, det er et helt tog; jeg har selv set det på Fredericia station.

Illustrationen forestiller tog 937. Dette tog kører fra Padborg til Århus, og det er dets oprangering for strækningen Fredericia-Århus den 5. april 1965 jeg har vist. Den dag var oprangeringen:

E-EH-CP, andre gange har jeg set det i følgende skikkelser: R-EH-CP (22/2), E-CAE-CP (28/4) og E-EA-CP-CM (11/5), i sidstnævnte tog var CM-vognen en af de gamle med tagrytter. (For lok-venner kan jeg oplyse, at E-maskinerne jar været nr. 966, 972 og 974, medens jeg desværre ikke fik fat i R-maskinens nummer). Pudsigt nok står toget opført i tjenestekøreplanen som M0 165 (dvs. M0 med max. belastning på 165 t) i hvilken skikkelse jeg dog ikke har set det endnu, og med alternativet R 150 opført i parentes. I togplan 6, "personførende togs oprangering", er oprangeringen opført som M0-C, hvor C står for CM, SP eller C0.

For nu at komme til sagen, så betyder dette, at tog ikke altid behøver at betyde en MYer og så 10-14 boggievogne, hvilket man som regel altid ser, når man får forevist et modelanlæg, i hvert tilfælde når det er et Københavneranlæg. Det er muligt, at modelanlæggets indehaver har været på Københavns Hovedbanegård for at gøre studier i marken, og her har han selvfølgelig set de internationale eksprestog som han så går hjem og stiller op på sin egen "hovedbanegård". Denne er som regel kun en almindelig landstation, der er lagt midt på en ringbane, hvilket betyder, at inden den sidste vogn er ude af stationen, så er MYeren på vej ind igen i den anden ende, og det ser ikke godt ud.

Nåh, mindre kan jo som ovenfor vist gøre det. Det er jo en rigtig modelbanemands fornemste opgave at sørge for at alt på hans bane bliver så naturtro som muligt, også togene, og har han en lille bane med en landstation så må han oprangere sine togstammer herefter. Laver man en station der er en tro kopi af en lille landstation på en sidebane, gør man forresten klogt i at undersøge om ens MYer overhovedet "må" køre på den pågældende strækning. F.eks. vil der på Ilskov kun kunne komme C, D, F, HS, K, Q, M0, MP, MX, MH og MT.

Jamen, - vil H0-læserne nu sige, - vi er rigtigt nok indstillet på at lave alt så naturtro som muligt, men af dansk materiel findes der jo kun MY og M0 og slet ingen rigtige lok. Ja, det er rigtigt nok, men ovennævnte tog 937 kan da

godt køres med MY i stedet for E. I øvrigt så jeg den 13/5 tog 545, Skjern-Skanderborg, oprangeret: MX-EH-CQM (det var dagen før en helligdag, på hverdage kører det som M0-CQM). For 0-læsere vil der sikkert ikke være nogen problemer, de fleste 0-folk og 0-klubber råder over både E, R og andre lok, så disse kan gå den modsatte vej og lade stammer, der på De Store Baner kører med MY og MX, køre med damplok. For lige at give et overblik over de muligheder, der gives for at køre med små, men rigtige stammer, skal jeg her give nogle eksempler, der både kan bruges af H0-folk (med MY og M0) og af 0-folk (med alle tænkelige lok):

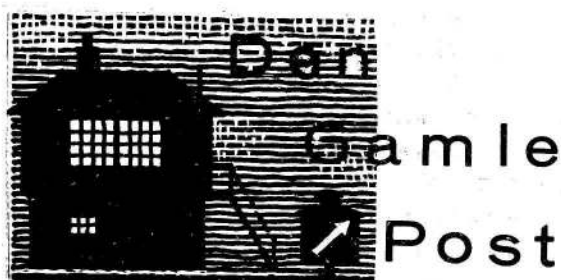
Tog 207	Svg-Ød	CPS-AVL-M0
tog 7220	do	lok (normalt MT)-3 CQM
tog 19	Ng-Fa	lok (E)-2C-AV-2C
tog 7049	do	lok (MX)-4C-AV
tog 1073	do	M0-AV
tog 1083	do	lok (MX)-AV-2CC
tog 7060	Fa-Ng	lok (MY)-2C
tog 936	Te-Pa	M0
tog 982	Rd-Lg	M0-M0
tog 322	Lg-Ar	M0-CLL-AVL-CLS-M0
tog 314	Sj-Rj	M0-godsvogne (men nu ikke for mange - en 6-8 stykker vil være passende)
tog 392	Fa-Es	lok (MX)-EC-AV-C-CL
tog 455	Tdr-Es	lok (MY)-C-CM-EH (tirsdag-fredag i tiden 19/6 -11/8 hænges der en tom M0 bagpå)
tog 1573	Sj-Ar	MK/FK-CQM
tog 1760	Str-Vj	lok (MX)-DB-3C
tog 786	Gy-Sk	lok (MX)-gods-CQM-EH-DK

Endelig er der for ejere af en AD/AY-vogn tog 64 (bådtog "Engländeren"): lok (MY)-CAE-CC-AY/AD, og hvad med de nye B-vogne i lyntog "Uldjyden": lok (MX)-B-BL-B-B-AC.

Jeg håber hermed at have givet impulser, så man i fremtiden slipper for at se de lange togstammer på små baneanlæg. Og tag så notesblokken frem når De kommer rundt omkring i ferien, så De bagefter kan oprangere de tog, De har set.

Skulle der ellers være nogle ting De i denne forbindelse kunne tænke Dem at få oplyst, ja så står SIGNALPOSTENS spalter jo som bekendt åbne for spørgsmål af enhver art.

O. Faurhøj.



POST K

Siden jeg begyndte at skrive om de gamle poster, er der en hel del jernbaneinteresserede, der har stillet mig spørgsmålet: Hvorfor er der på nogle stationer kun én post, medens der på andre stationer er to eller flere poster? Da jeg regner med, at der er flere der har fundet over denne sag, vil jeg denne gang indlede med at gøre rede for dette problem.

De første egentlige sikringsanlæg (d.v.s. med centralbetjening og -aflåsning af sporskifter, fastlægning af togveje m.v.) kom frem omkring århundredskiftet. Før den tid havde man kun stedbetjening af sporskifterne og disse var forsynet med et sporskiftesignal, der viste om sporskiftet stod i den ene eller anden stilling, eller evt. i ingen af dem. Af egentlige signaler fandtes der normalt kun et dobbeltarmssignal (med en signalarmlængde for hver køreretning) og det var opstillet midt på stationen ud for stationskontoret og blev betjent ved hjælp af et håndtag, der sad på selve masten.

Da så de første sikringsanlæg, der var rent mekaniske, kom frem, skulle man til at finde et sted at anbringe betjeningsapparatet. På de helt små stationer - med kun ét hovedspor og et læssespor - kunne man anbringe apparatet i det fri på perronen (jvf. den "åbne post" i Alken), men på stationer med et overhalingsspor og en sporforbindelse til et læssespor blev betjeningsapparatet af en sådan størrelse, og med en så fin mekanik, at det ikke kunne stå i det fri, og da der normalt heller ikke i stationskontoret var plads nok, blev man nødt til at bygge et lille hus til dette formål - et

signalhus, hvor man så anbragte betjeningsapparatet. Det forhold, at mange stationsbygninger var uden kælder, gjorde også, at man ikke kunne have betjeningsapparatet der, idet der i så fald ikke ville være plads til trådtræk for signaler og sporskifter med tilhørende trådstrammere (spændværk) m.v.

På stationerne på strækningen Skanderborg-Silkeborg-Herning (åbnet i 1877) findes betjeningsapparaterne i en lille signalpost (rødmalet træ med muret fundament) ved siden af stationsbygningen, men på strækningen Brande-Funder (åbnet i 1910) findes betjeningsapparatet i selve stationskontoret. Man vidste nemlig dengang man skulle til at bygge stationerne på den sidstnævnte strækning, at der skulle være mekaniske sikringsanlæg, så man indrettede stationsbygningerne med en karnap med en kælder under, så man kunne få plads til betjeningsapparatet.

Betjeningen af signaler, sporskifter m.m. i de mekaniske sikringsanlæg foretages ved hjælp af trådtræk - der benyttes 4-5 mm jerntråd - således at omlægning af et håndtag i betjeningsapparatet får signalet (armsignal) til at gå på kø, eller sporskiftet til at gå i modsat stilling. Men da tråden skal holdes stram ved hjælp af særlige trådstrammere, spændværker, og der må regnes med en vis elasticitet i tråden, er der en grænse for, hvor langt de betjente signaler og sporskifter kan være fra posten. Normen er 1000 m ved betjening af signaler og 350 m ved betjening af sporskifter. Hvis man så havde en længere station, kunne man ikke betjene den fra én post midt på stationen, men måtte have en post i hver ende eller ved større stationer flere. København H. havde 10 egentlige poster plus en del mindre poster.

Lad os f.eks. se på en middelstor station. Her finder vi en post i nord (post I), som betjener sporskifter og signaler i nord, og en post i syd (post II), som betjener sporskifter og signaler i syd. Det er klart at disse to poster må have en forbindelse med hinanden, da posterne ikke må kunne stille signal for et tog fra nord og fra syd til samme spor samtidig, og man må også vedtage

hvilken af posterne, der skal bestemme hvornår der skal stilles signal. Man forbinder så posterne elektrisk ved hjælp af blokapparater, sådan, at den ene post kun kan stille signal når den anden er "blokeret" (spærret). Mange gange har man en tredje post i stationskontoret, denne post betegnes kommandoposten. Kommandoposten har ikke noget betjeningsapparat til betjening af sporskifter og signaler, men kun et blokapparat, der er i elektrisk forbindelse med de to andre poster (post I og II). Disse to posters signaler er så normalt blokerede, så signalgivning ikke kan foretages. Denne form for blok kaldes "stationsblok", men blokapparaterne er de samme som bruges ved "linieblok" på strækningerne. Fremgangsmåden ved betjening for tog er så følgende: Ventes der f.eks. tog fra syd stiller post I og II sporskifterne i den for den pågældende togvej rigtige stilling og blokerer dem i denne stilling med blokapparatet. Herved deblokeres kommandoposten, d.v.s. at den modtager besked om at posterne sporskifter står rigtigt og er blokeret, således at kommandoposten nu kan frigive (deblokere) post I's signal, hvorefter denne post kan stille signal for toget. Når toget er ankommet tager post I signalet tilbage og blokerer det, hvorved kommandoposten kan deblokere post I og II's sporskifter, og herefter er alt igen i normalstilling.

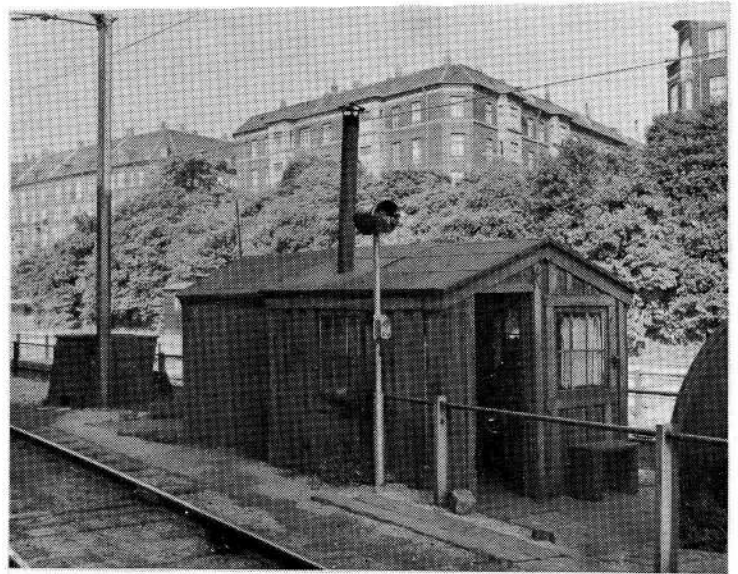
Da sikringsanlæggene var mekaniske stillede man også det krav til posten, at den skulle være anbragt så man kunne se udover sporarealet, hvorved man kunne sikre sig at det sporskifte, man skulle omstille, ikke blev befaret i omstillingsøjeblikket, og ligeledes kunne sikre sig at der ikke holdt vogne i det spor, man skulle sætte signal til. Posterne var derfor anbragt midt i sporarealet, normalt for enden af en perron.

I dag hvor man udelukkende etablerer relæsikringsanlæg, hvor alt betjenes elektrisk, behøver man kun én post (f.eks. Odense, Nykøbing F., Nyborg m.fl.), men samtidig er det ikke mere nødvendigt at man kan se sporarealet fra posten, idet man ved hjælp af sporisolationer på sportavlen kan følge toggangen. Sporisationerne hindrer også at man omstiller

sporskifterne under tog. Betjeningsapparaterne i Rødby og Kalundborg er således anbragt i stationskontoret, hvorfra man absolut intet kan se.

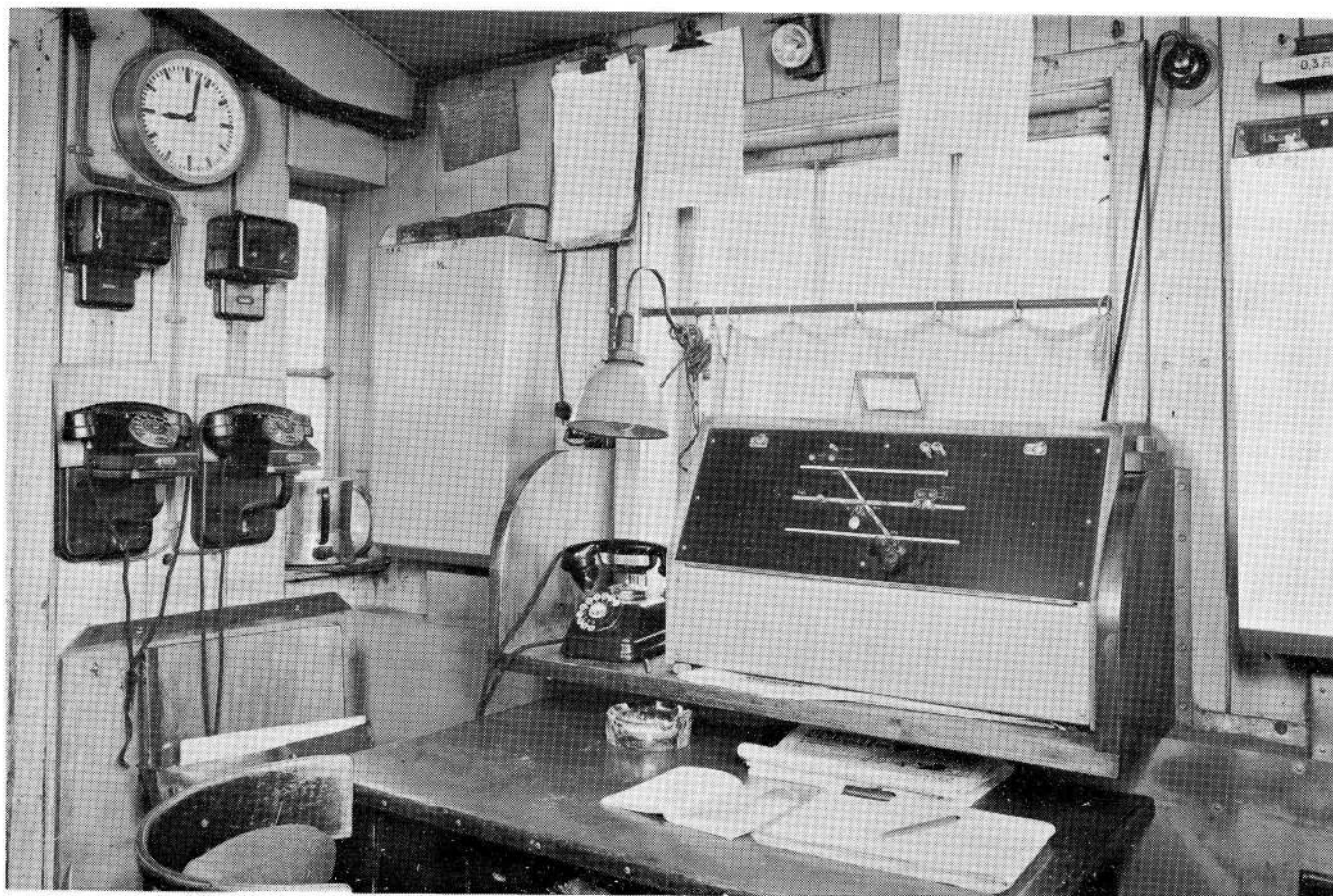
Etableringen af relæsikringsanlæg på København H. omfattende nærtrafikområdet og Nordbanen i 1959 kostede en del poster livet, deriblandt post K, som den egentlige "gamle post" artikkel denne gang omhandler, og når det relæsikringsanlæg, der er under etablering er færdigt, vil hele Hovedbanegården blive betjent fra én post (en ny, der er under bygning) og alle de ti gamle poster vil have udspillet deres rolle. Jeg vil i senere artikler omtale nogle af de mest interessante.

- - - - -



Post K i sine sidste leveår (DSB)

Den forannævnte post K eksisterer ikke mere, den blev jævnet med jorden kort efter ibrugtagningen af Kh nær's nye sikringsanlæg i november 1959 og den var nu heller ikke mere værd. At det var en signalpost de S-togsrejsende passerede i toget fra Dybbølsbro til Enghave, vil jeg ikke tro de tænkte, når de ved S-togsremisen så et usselt skur, som de end ikke ville være bekendt at have stående i deres baghave. Køn varden ikke, men sær-

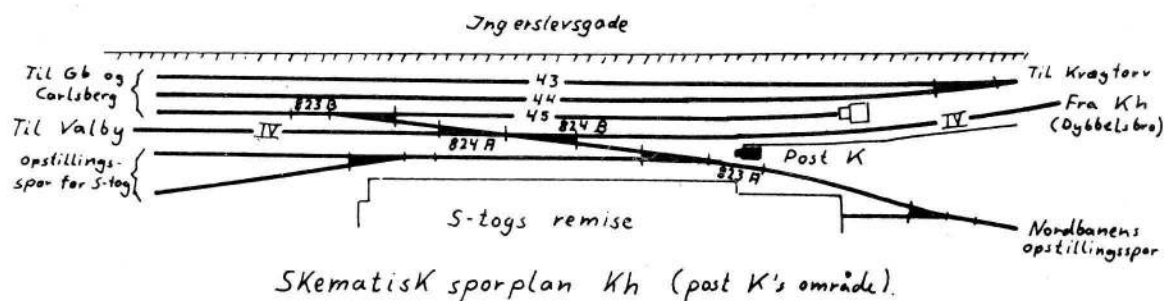


Sportavlen i post K (DSB)

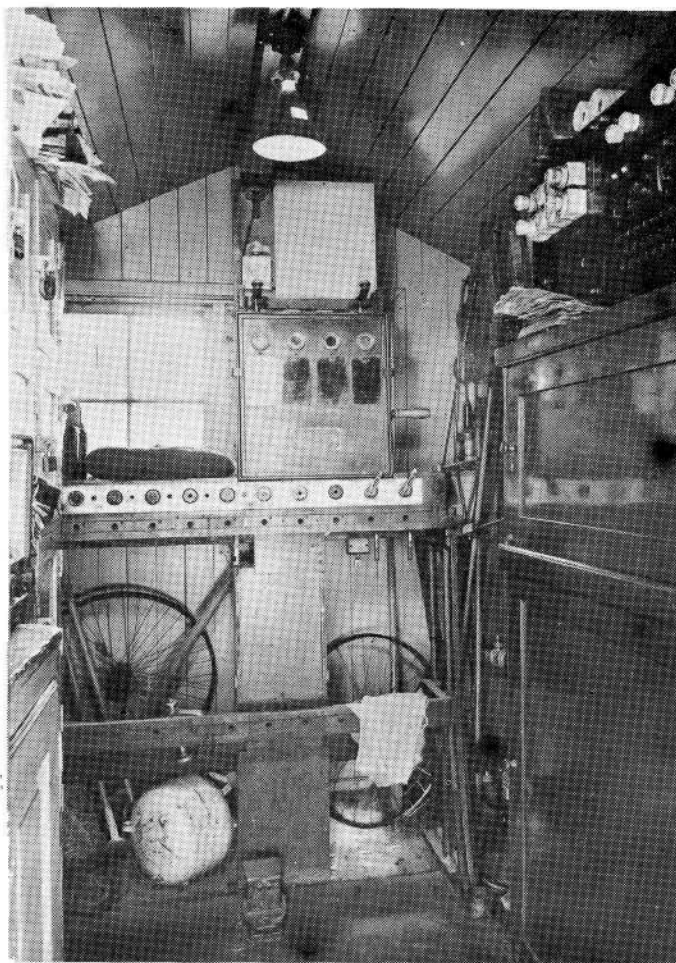
præget, som fotografierne da også viser. En af grundene til, at den i sine sidste leveår var blevet så forsømt var ganske simpelt den, at man ikke ville ofre noget på den, da man vidste, at den skulle nedlægges, og den kunne ikke bruges til noget fornuftigt, når dens tid som post var ude, dertil var den for lille.

Kunne man ikke, når man stod udenfor, se at det var en signalpost, så kunne man, i de sidste år den eksisterede, når man gik indenfor, også dårligt nok her se, at det var en post. Når øjnene efterhånden havde vænnet sig til halvmørket, der rugede indenfor, fik man øje på nogle af de faciliteter, der normalt findes i en post. Allerbagerst først og fremmest resterne af et mekanisk betjeningsapparat og et blokapparat. Af betjeningsapparatet var der kun to små fastlåsningshåndtag tilbage, alle de "store"

sporskiftehåndtag var væk, kun nogle huller i gulvet hvorigennem trådtrækkene havde gået, røbede, at det store tomme stativ engang havde været fyldt op. På blokapparatet røbede et enligt skilt, at kun et håndtag var "aktivt" nu. Hvad der ellers var fyldt op med af gamle cykehjul, tomme gasflasker, gulvklude m.m. ses bedst på fotografiet. Men engang har betjeningsapparatet været intakt og i brug, idet sporskifterne 823 a/b og 824 a/b (se den skematiske sporplan) har været betjent herfra. Men hvordan blev disse sporskifter så betjent i den sidste tid? Jo, forrest i posten stod et moderne betjeningsapparat, som vi kender fra de nye relæanlæg - se fotografiet - det er forøvrigt disse små betjeningsapparater, der populært kaldes for "radioapparater" på grund af deres størrelse og form. På hver side af betjeningsapparatet hang to



øverst: Skematisk sporplan
 tv.: Post K: Det gamle blokapparat (DSB)



kasser på væggen, i disse sad relæer til elektrisk betjening af sporskifterne. Sporskifteomstillingen skete så fra betjeningsapparatet, der var i elektrisk

forbindelse med det fornævnte blokapparat, hvorfra man så kunne blokere sporskifteomstillingen. Blokapparatet var i forbindelse med post VI og når post K blokerede, kunne post VI stille signal for tog ad fjerde hovedspor. Post VI er forøvrigt den eneste af nærtrafikkens poster, der er intakt, idet betjeningsapparatet for relæanlægget står her. Denne blokering svarede til det ovenfor nævnte, d.v.s. at post VI svarede til kommandoposten og post K til f.eks. post I, blot var det kun sporskifter, post K betjente, ikke signaler - det kalder man for en rangerpost. Som det ses af den skematiske plan var det sporskifterne i skråsporforbindelsen fra Nordbanens opstillingsspor og til sporene der bl. a. fører over broen ved Enghave til godsbanen. Det har ikke været få S-maskiner fra Gb til opstillingssporene post K har "lodset" over fjerde hovedspor (spor IV), og som det vil ses, har man også en mulighed for at rangere tog ud mod Valby.

Selv om den "fungerende" i post K vel næppe har kunnet se charmen ved det, så har det sikkert været helt hyggeligt at sidde der en mørk vinteraften. Varmt har der i hvert fald været. DSB kakkellovne er nemlig indrettet således, at når der fyres op i dem, så bliver de på det nærmeste rødglødende.

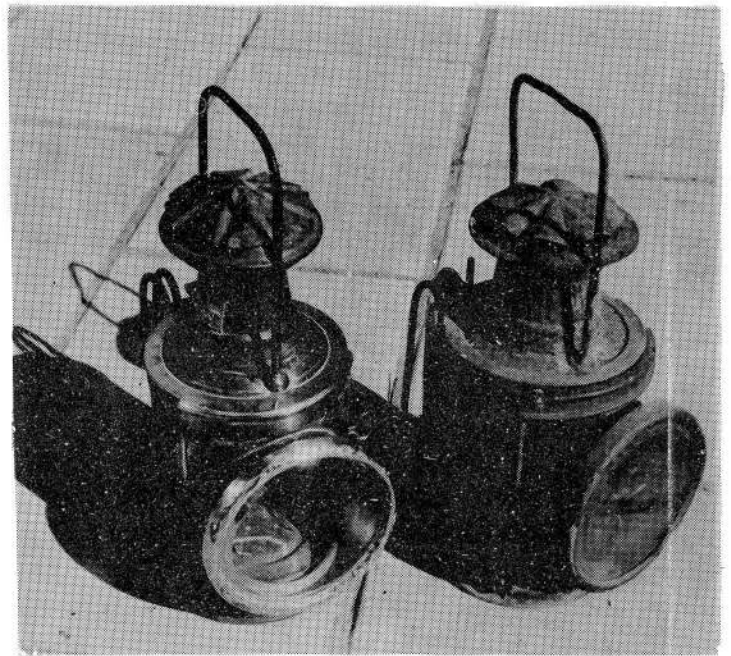
Adams Hjørne

RESTAURERING

Tanken med ADAMS hjørne var jo den, at denne faste serie skulle dække SIGNALPOSTENS foreløbige behov for artikler omhandlende modeljernbaner, men da der i de sidste numre har været flere store indlæg, som netop omhandler dette emne, har vor kære redaktør meddelt mig, at "hjørnet" ganske vist alligevel skulle med denne gang, jeg skulle selvfølgelig blot finde noget andet at skrive om, og det har man så at rette sig efter!

Interessen for antikviteter anvendt som prydenstande i det moderne hjem må efter det indtryk som jeg har dannet mig gennem besøg i adskillige husholdninger, for tiden være på sit højdepunkt. Om den udstillede genstand er helt så pyntelig som man bilder sig ind, eller om prisen står i forhold til det erhvervede, skal jeg ikke komme nærmere ind på, vi konstaterer bare, at interessen for kasse-rede effekter er tilstede. Skulle det nu være tilfældet, at en eller anden af familien, foruden den fælles samlermani, rider en speciel "kæphest" som f.eks. - tja, hvad skal vi nu tilfældigt slå ned på? Jo, nu har jeg det, f.eks. jernbaner, så må det givet resultere i, at "samlingen" bærer tydelige spor heraf. Vi skal ikke her komme nærmere ind på, om resten af familien deler begejstringen over de erobrede jernbaneeffekter med det enkelte medlem (som regel familiens overhoved), men konstaterer blot, at jeg ad denne vej, forhåbentlig da, har fundet på noget som må være af interesse for SIGNALPOSTENS læsere.

Jernbanetrofæer, d.v.s. lygter, navneplader, ventiler, fløjter eller hvad vi ellers har været heldige at finde i affaldsbunken eller erhverve gennem banens kontor, bærer selvfølgelig tydelige spor af tidens tand, især hvis de har tilbragt de senere år under åben himmel uden den pleje og vedligeholdelse som oprindeligt var forudt dem. Heldigvis er de fleste af sådanne genstande fremstillet med det for øje, at de skulle kunne holde og virke i mange år, men selv da forestår der som oftest et større rengørings- og reparationsarbejde inden det erhvervede kan overgå til sin nye tilværelse som pyntegenstand på kaminhylden. Den erfarne modelbygmester burde dette ikke volde større vanskeligheder, men derfor kunne det måske alligevel være rart at få et par råd og tips med på vejen.



"Før" - "Efter" (ADAM)

Om muligt, begyndervi med at skille genstanden ad, ikke blot i det omfang som f.eks. en signallygte, der kan afmonteres brænder, løse glas o.s.v., men også de dele, der er samlet med skruer og bolte, idet vi dog immervæk skriver os bag øret, hvordan de oprindeligt sad sammen og hvilket formål de skulle tjene. Jo flere smådele man er i stand til at

pille fra hinanden, desto lettere vil det være at rengøre og male. Knækkede glas tages selvfølgelig også ud af deres fatninger, men stumperne gemmes omhyggeligt til senere brug. Nu kunne man selvfølgelig begynde afrensningen med sandpapir og knofedt, men det er alt for besværligt. I stedet tilbereder vi i en gulvspand et bad bestående af natriumhydroxyd, ca. 1 kg, og ca. 5-6 liter koldt postevand. Blandingen omrøres med en tråpind og de snavsede emner sænkes forsigtigt ned i spanden. Større genstande som ikke kan rummes i spanden på én gang må endevendes, men det finder man vel selv ud af, og emner, der af størrelse kræver et badekar - og det tager man nu ikke i brug til den slags - klarer vi ved at vaske delene igennem med den førømtalte blanding. Som børste bruges en fiberbørste, og arbejdet må foretages på gårdspladsen eller et andet sted, hvor der alligevel ikke skal gro noget det første års tid, for det er stærke sager, vi her har med at gøre og det vil nok være på sin plads lige at komme med et par advarende bemærkninger. Natriumhydroxyd, NaOH, populært kaldet kaustisk soda, ætsnatron eller sæbesten, er af udseende som små hvide flade sten og har i opløst tilstand - natronlud - en meget kraftig opløsende virkning på de fleste malemidler, olier, horn, huder samt metallet aluminium. Stoffet opløser ikke træ, men har dog tendens til at "frynse" det på overfladen, dersom træet tilbringer for lang tid i badet. Det udøver ejheller nogen skadelig virkning på messing, kobber, jern og stål, men det fjerner heller ikke disse metalleres oxyderede overflader, så sandpapir slipper man altså ikke for. Forhåbentlig er man nu klar over, at stor forsigtighed må udvises, benyt plastichandsker og lad være med at sjaske væsken ud på arme, ansigtet eller tøjet for den sags skyld. Har man været uheldig at få noget på huden fornemmes dette som en stikkende smerte og der må med det samme skylles efter med rigeligt vand tilsat eddike (syre neutraliserer basen). Opløsningen i vandet foregår under livlig brusen og kraftig varmeudvikling, op til 60-70°; så snart bruset er gået af, er opløsningen klar til brug.

Afhængig af den gamle malings og snavsets modstandsevne må opholdet i badet strækkes over kortere eller længere tid. Man pirker lidt til det i ny og næ, og når resultatet er tilfredsstillende, trækker vi emnet op, lader det dryppe af over spanden og skyller det omsider helt rent under vandhanen og sætter det til tørre. Med sandpapir og stålborste fjernes alle rester af rust og lignende og diverse skader kan nu tages under behandling. Tinloddede samlinger der med tiden er gået op repareres på normal vis og er loddebolten vi råder over for lille til at varme emnerne ordentligt igennem kan problemet klares med Araldit. Eventuelle buler - større end dem som kan tilgives med forklaringen "patina" - bankes ud med hammer og en klods af træ. Dele af messing og kobber poleres blanke med polerlærred og pudsecreme. Er disse dele særlig slemt tilirrede vaskes de først grundigt igennem med en grød bestående af lige dele 3-dobbelt ammoniakvand og husboldningssoda. Ved hjælp af de knækkede glas regner vi glassenes oprindelige mål ud og tilskærer nye herefter, men er man ikke særlig ferm til at benytte en diamant, gør man klogt i at alliere sig med sin glarmester. Der kan da forresten også være brug for facetslebne, kulørte eller buede glas, men spørg i alle tilfælde først om prisen, for den kan være pebret.

Malerarbejdet udføres på sædvanlig vis, og selv om det ikke er absolut nødvendigt at rustbehandle i tilfælde hvor lygten, navnepladen eller hvad man nu har, ikke senere skal benyttes udendørs, så gør man nu alligevel klogt i at gå grundigt til værks og forbehandle med et rustbeskyttende middel. Den afsluttende dækmaling kan udføres efter smag og behag, enten flot og skinnende som var artiklen lige ankommet fra fabrikken eller mat, hvilket i reglen giver indtryk af ælde og slid.

Det blankpolerede messingtøj kan beskyttes mod at anløbe ved at lakere det med en speciel metallak, Zaponlak, men for at være sikker på at få den bedst mulige vedhæftning er det af vigtighed, at lakken og metallet har samme temperatur, og at denne ikke er under 15°. Vide-

re må det anbefales ikke at lakere på fugtige dage eller i gennemtræk, da dette vil resultere i at lakken antager et mælket udseende.

Brænderen i lygter skylles kun ren i petroleum. Vægen må som oftest skiftes ud og det kan være vanskeligt at skaffe en ny, men et godt tip er at prøve hos de købmænd eller isenkræmmere, der ligger i nærheden af bebyggelse med kolonihaver eller sommerhuse. I mange tilfælde er brændstoffet til jernbanelygter ikke petroleum, men en vegetabilsk olie, rapsolie, også kaldet raffineret lampeolie, som forbrænder langsomt og med en dejlig, søvnlug gul flamme. Olien fås på apoteket.

Ikke alle jernbanesouvenirer egner sig for anbringelse på det højglanspolerede mahognibord (med mindre ridser er velkomne), men så kan man jo f.eks. på undersiden anbringe selvklæbende plastic med en velouriseret overflade. Til andre emner er det undertiden nødvendigt at forarbejde en træplade til befæstelse af det udstillede - på nøjagtig samme måde, som man hænger diverse geværer op, men det bliver det jo ikke mindre kedeligt af.

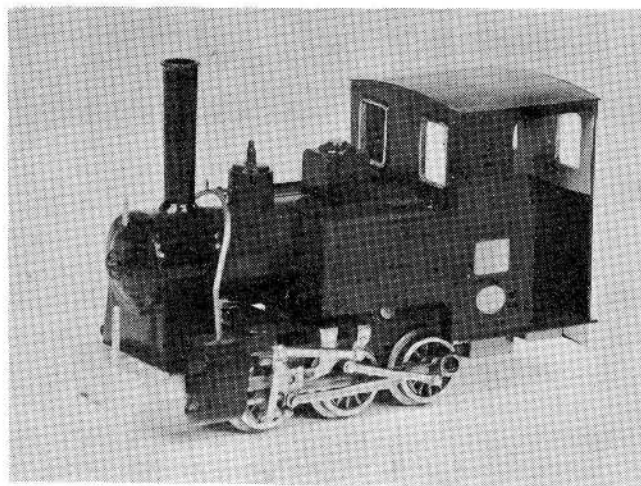
Jeg må tilstå, at ovenstående artikkel langt fra spænder over alle de reparationer, man risikerer at komme ud for når kasserede effekter atter skal gøres brugelige, men det er da i alle tilfælde en begyndelse, og SIGNALPOSTEN har da også i tvivlstilfælde en spalte åben til spørgsmål og svar - også om disse emner.

LÆSERINDLÆG

Ombygning af industrifremstillede H0-lok til smalsporslok i størrelse 0.

I tilslutning til "ADAM"s bemærkninger om ombygning af industrifremstillede H0-lokomotiver til -smalsporsmaskiner, kan jeg fortælle, at det ikke blot er teori, men udmærket lader sig foretage i praksis.

For nogle år siden anskaffede vi en trekoblet Fleischmann-maskine - typebetegnelsen husker jeg ikke, idet færdigsyede lok i H0 ikke er min stærke side -



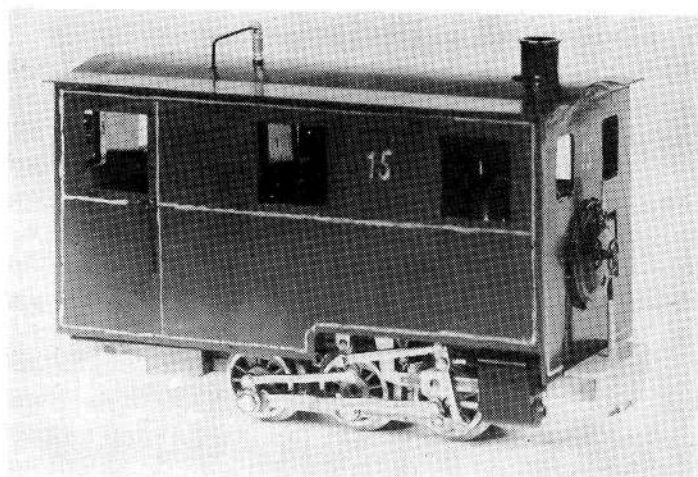
Grusgravmaskinen (PEJ)

til vort grusgravanlæg. Den plasticstøbte overdel blev kasseret og en anden i størrelse 0 blev fremstillet. Det gik forsåvidt meget nemt. Nu skal et tipvognslok imidlertid ikke køre nærså hurtigt som et "rigtigt" lokomotiv, hvorfor hastigheden måtte reduceres. I min rodekasse, hvori der faktisk er ret god orden, fremdrog jeg et par tandhjul, der kunne erstatte de med maskinen leverede, således at dens hastighed blev ca. 2/3 af det oprindelige. Nu skulle alt sådan set være i orden, men det viste sig, at der var et ret stort "men". Havde maskinen kørt på et anlæg med fastlimet ballast, havde det sikkert gået fint, men i en arbejdende grusgrav ligger sandet jo ikke særligt fast, og det viste sig, at sandkorn kunne suges op i maskinens tandhjul, der sidder på drivhjulene og blokerer disse. Det gav anledning til ikke så lidt ravage af og til, men efterhånden bruges lok'et kun til drift på den del af grusgravssporet, hvor ballasten er fastlimet, og når oliekanen også bruges med måde, går det hæderligt.

Som et kuriosum skal lige nævnes, at der til denne maskine tillige er fremstillet en "kasse" til at sætte over, således at lok'et fremtræder som et af de fra bl.a. Holland og Tyskland så kendte kasselokomotiver, der i udstrakt grad blev brugt til sporvejskørsel.

P.E.J.

SMJK.



Som kasselokomotiv (PEJ)

MOTOR OG GEARKASSE III

Som nævnt i indledningen til denne artikelserie om vore modellokomotiver, gør den mindre erfarne modelbygger klogt i at lade de i handelen værende løsdeler til en vis grad være udgangspunkt, eller medbestemmende om man vil, inden han beslutter sig endeligt for den type som skal være forbilledet for sine bestræbelser. Dette gælder især for modellens drivkraft, elektromotoren; thi ganske vist er monteringen i grove træk den samme som i motorlokomotivet, men på ét punkt adskiller damplokomotivet sig væsentligt fra dette, for her kniber det som oftest ganske gevaldigt med pladsen, og de følgende tre punkter er spørgsmål som nøje bør overvejes, når motoren købes.

1) Elektromotorens ydre mål må omhyggeligt sammenholdes med tegningen, således at vi er sikre på, ikke blot at den kan være i maskinen i det hele taget, men også at den kan monteres på en sådan måde, at vi er i stand til at skjule den og gearkassen bedst muligt for det blotte øje. Problemet løses nok lettest, hvis der blandt klubkammeraterne findes én, som allerede har bygget samme eller bare nogenlunde samme maskintype og med hvem man så har lejlighed til at udveksle erfaringer. Er dette ikke tilfældet må vi med tegningen i hånden på jagt i byens

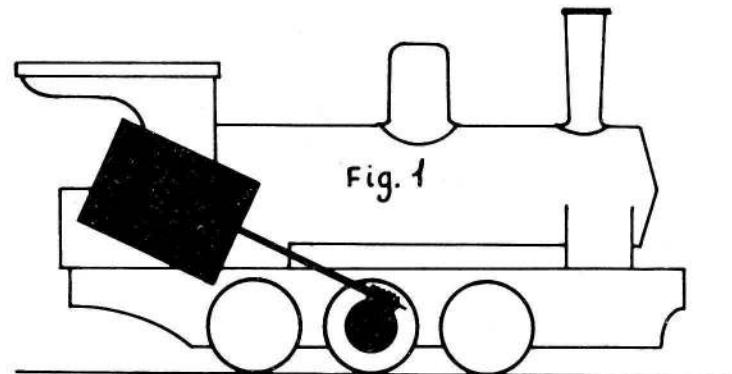
hobbyforretninger efter egnede motorer. Disse butikker har som oftest så meget at bestille, at de gerne overlader én det bestående udvalg - og går videre til næste ekspedition - og så er man i fred og ro overladt til sine egne stilfærdige sysler. Er modellen vi agter at bygge tænkt konstrueret med faste lejer, gør det såmænd ikke så meget om motoren skal klemmes på med skohorn, men er disse lejer affjedrede, må det beregnes, om der enten er så megen luft omkring motoren, at denne kan vippe op eller ned, eller om der er så megen plads mellem denne og gearkassen, at der kan anbringes en flexibel transmission. Videre er det en stor lettelse senere om motor, gearkasse, ramme og hjulsæt kan bygges sammen i et hele som den færdige overdel så kan sænkes ned over til sidst. Et ekstra raffinement vil det være om gearkassen kan gemmes helt væk, tandhjulshører jo i reglen ikke hjemme på en dampmaskine, og her byder fyrkassen eller høje hjulskærme på gode gemmesteder.

2) Ydeevne, omdrejningstal og støjsvag gang er egenskaber vi må sikre os er i den skønneste orden inden handelen afsluttes, men hvad sker der mon første gang modellen udsættes for stigninger med høje promiller? Er de udvalgte motorer ikke på etiketterne forsynet med de ønskede oplysninger, kan det nok være vanskeligt at finde de rette svar, men kan vi snige os til på stedet at låne en transformer - og det skulle vel ikke være ganske umuligt, da forretningsindehaveren nok er interesseret i at stimulere salget - kan følgende bruges som rettesnor: Ved fuld spænding bør omdrejningsmomentet være af en sådan styrke, at en 3 mm glat aksel kun vanskeligt kan bringes til at rotere ganske langsomt, når tommel- og pegefinger presses hårdt sammen om akslen. Omdrejningstallet, ja det er straks værre. Er der ikke en omdrejningstaller ved hånden må man "sjusse" sig frem. Et højt omdrejningstal giver som regel en hvinende lyd, medens modsætningen er en dyb brummen. En virkelig god motor giver nu imidlertid ikke megen lyd fra sig, men lægger vi motoren fast an mod diskpladen, får man den herligste resonans. Iøvrigt

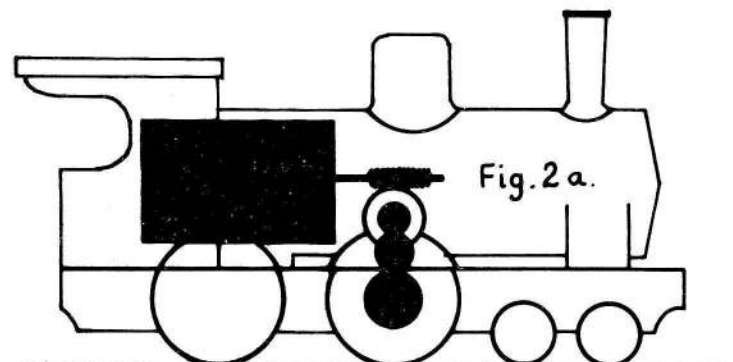
kan jeg som en nogenlunde brugbar tommelfingerregel anføre, at jo større motor, ikke så meget i ydre mål som i ankerdiameter, jo større effektforbrug, jo større ydeevne og jo større mulighed for et lille omdrejningstal. Denne naturlov er imidlertid ingen ulykke, idet den store maskintype, som skal præstere det tunge arbejde, også sædvanligvis byder på de bedste muligheder rent pladsmæssigt, medens de mindre stykker trækraft så må finde sig i en ringere motorkraft. Det lyder måske ikke så godt, men en form for udligning finder jo sted da man så nødvendigvis må beregne gearingstallet så meget større, for det meste vil udvekslingen blive omkring 1:40, undertiden mere, og da modellens trækraftpræstationer i den sidste ende vil stå og falde med adhæsvægtten, så skal man ikke forlange mere, end at drivhjulene vil begynde at spille på skinnerne, hvis der hænges for meget på kroge eller hvis stigningerne på anlægget er for skræppe.

3) At den spænding som motoren er beregnet for gerne skulle være den samme som vi benytter på modelbanen er naturligvis en temmelig overflødig bemærkning, men hvad nu om den ellers opfylder de krav vi stiller til den, blot med den forskel at den er beregnet til 12 volt og der på anlægget benyttes 20 volt. Eksemplet er nævnt, for det første fordi det er almindelig kendt, at der i størrelsen H0 findes et ganske udmærket udvalg af småmotorer og for det andet fordi netop disse størrelsesmæssigt er velegnede til indbygning i de små privatbanelok (i spor 0) - men altså alle beregnede for 12 volt. Situationen kan klares ved at indskyde en modstand mellem spændingskilde og motor, jeg har selv praktiseret det og er også sluppet helskindet fra det, men da det er forbundet med flere elektriske omstændigheder at finde frem til de rette værdier er det nødvendigt at konsultere en absolut elkyndig i hvert enkelt tilfælde. En anden udvej er det selvfølgelig at vikle motoren om så den egner sig for 20 volt, og da det er så heldigt, at vi har en artikel til gode, som Holtrup har lovet os, om netop dette emne, så skal jeg tillade mig at klare mig ud af dette svære spørgs-

mål ved på denne måde at give bolden videre.



De hosstående illustrationer er eksempler på, hvorledes motor og gearkasse kan monteres i lokomotivet. Silhuetterne er fri fantasi, men selve opstillingen er eksempler hentet fra de modeller, vi har kørende på Nørrebro. Fig. 1 og 2 forudsætter, at det cylinderformede motorhus har en mindre diameter end kedlens indvendige mål. Bemærk at tandhjul m.m. som tidligere omtalt er gemt af vejen så godt som overhovedet muligt. Motorer af et mere kvadratisk udseende kunne også have været anvendt ved disse eksempler, i så fald var de blevet af en mindre diameter, se fig. 2B. Foren ordens skyld skal lige bemærkes, at disse to modeller ikke tillader at overdelen sættes på plads til sidst, men samles på den måde, at motoren stikkes ind i kedlen efter at denne er monteret, men derom senere.



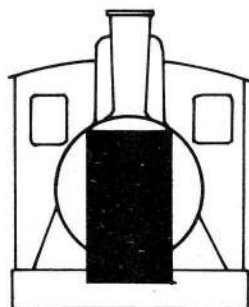


Fig. 2 b.

Fig. 3 er litra E, hvis rummelige førerhus tillader benyttelse af en viskermotor. Man kan ikke ligefrem påstå, at den er gemt særlig godt af vejen, til gengæld lykkedes det ved at omvikle feltterne at bringe omdrejningstallet ned til ca. 3.000 i minuttet, hvilket passede min daværende beholdning af tandhjul ganske fortræffeligt.

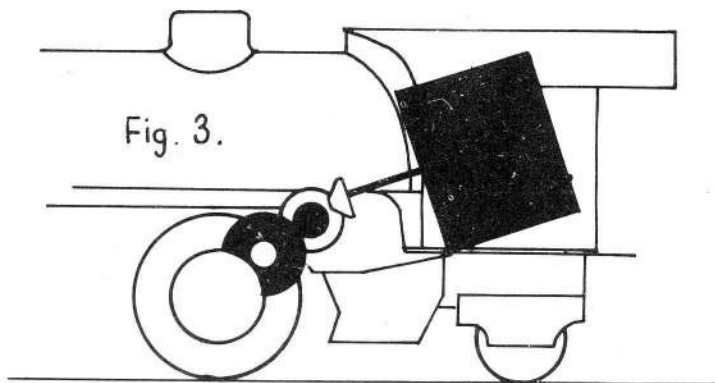


Fig. 3.

Fig. 4 har motoren anbragt i tenderen og transmissionen foregår via et stykke gardinspiral, hvis medfødte stivhed er fjernet ved at trække vindingerne ganske let fra hinanden. Denne løsning er absolut antagelig, men man bør dog være opmærksom på, at vi i stedet for at øge adhærens-vægten har påført maskinen en ekstra byrde, som den konstant skal slæbe rundt på.

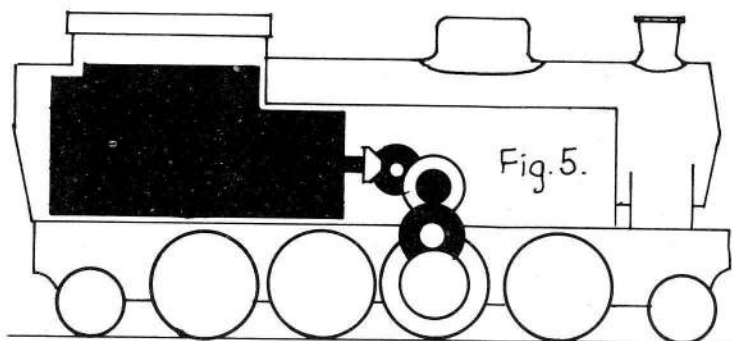
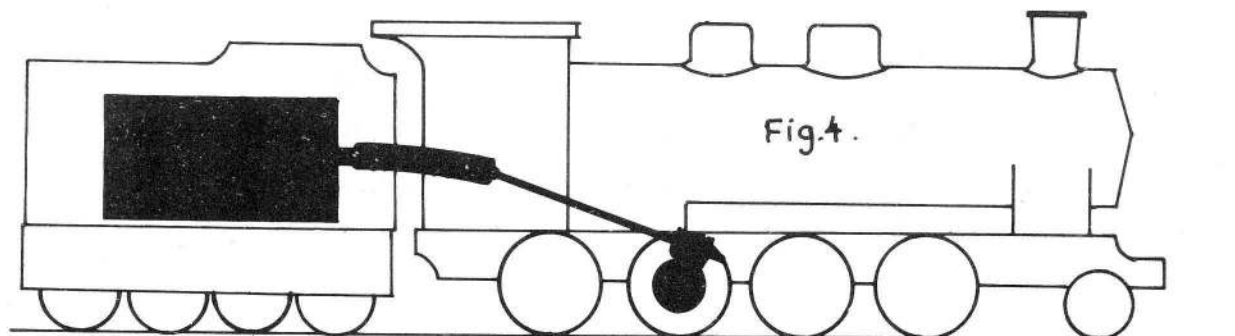


Fig. 5 er idealet med det rummelige lukkede førerhus, høje, brede vandkasser og drivhjul, der alle holder sig pænt under fodpladen, kommentarer overflødige.

Snekke-drevet er den tandhjulsudveksling, der vil volde de færreste kvaler under monteringen. Snekkens lejer er boret ud i tværafstivninger, som files til så de passer stramt mellem rammesiderne og monteringen foregår ved at lægge et stykke papir mellem snekke og tandhjul når vi trykker snekke med lejer på plads. Motorens placering er selvfølgelig fundet forinden, og vi skal nu blot dreje snekkeakslen m.m. så denne får den rigtige



hældning, d.v.s. at "klo og hagekobling" kommer i indgreb på rette måde. Slutteligen lodder vi så snekkelejerne fast til rammen eller endnu bedre, nitter dem fast. I tilfælde af affjedrede drivhjul må snekken selvfølgelig kunne følge med i de bevægelser som den drivende aksel foretager i op- og nedadgående retning, og hele motor- og snekkearrangementet monteres derfor på en "ski", tilvirket af 1,0 eller 1,5 mm messingplade, som fortil rider ved lejerne A på drivakslen og bagtil ved ombøjede flige B, hvis slidser glider på tappe som skrues ind gennem rammesiderne. Dette ski-udstyr har ydermere den fordel, at man er i stand til at afprøve det rent mekanisk inden det sættes på plads i modellen. Ikke alle motorer er forsynede med de for monteringen nødvendige flige eller skrue-

36, men er i indgreb med endnu andre 36 tænder, må førstnævnte 12-tandshjul nu foretage 3 gange $3 = 9$ omdrejninger før det sidste 36-tandshjul når én o.s.v.). Centerafstanden for tandhjulenes aksler er delediametrene (modul gange tandantal) divideret med 2. Er modulen f.eks. 0,5 og tandantallene som før 12 og 36, er centerafstanden lig med 12,0 mm, og er gearkassens udveksling 3:3:3 bliver den samlede centerafstand 36 mm. Motorakslens placering i forhold til det drivhjul, som skal bære det sidste tandhjul, finder vi på tegningen, og afstanden måles ud. Er den lig med de 36 mm vi fandt frem til før, er sagen ligetil, men det er den sjældent. Vi har måske kun 28 mm til rådighed, og må derfor zig-zagge os frem for at få plads til alle tandhjulene i gearkassen.

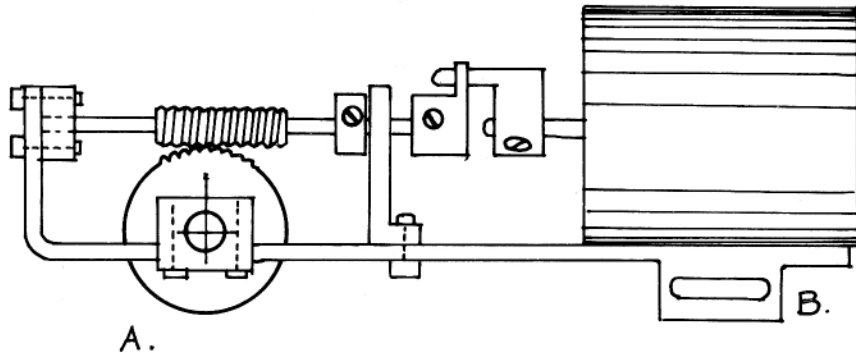


Fig. 6.

huller, og det er ikke altid lige let at finde steder, hvor man med sikkerhed kan risikere at bore disse selv. Især de cylinderformede motorer er vanskelige, men man kan da "Aralditte" messingklodser fast til kapslen, idet klodserne forinden forsynes med de nødvendige huller, gevind m.m. Gearkasser, bestående af kron- og spidshjul samt diverse cylindriske tandhjul, kræver lidt skrivebordsarbejde inden vi går til filebænken.

De faktorer vi kender er følgende: Motorens omdrejningstal (eventuelt et jugeret tal) og drivhjulets omdrejningstal ved den hastighed vi ønsker modellen skal køre med. Forholdet mellem disse to tal giver gearkassens udvekslingsforhold. De for denne udveksling nødvendige tandhjul findes på sædvanlig vis. (12 tænder roterer tre gange før 36 tænder roterer en. Har derfor endnu et tandhjul med 12 tænder fællés aksel med det første med

Dette her var vist nok en værre mundfuld, men kigger man nu på fig. 7 er det forhåbentlig lettere at forstå.

På fig. 7 viser A og B de faste udgangspunkter, spidshjulet er presset direkte på motorakslen og for at lette trykket på lejerne i motoren er et ekstra leje monteret mellem gearkassens sidestykker. Det gælder iøvrigt om at gøre gearkassen så smal som muligt, så meget desto mindre skal den åbning så være i kedlen som den skal rage op igennem. Gearkassens sidestykker tilvirkedes på samme måde som lokomotivets ramme, d.v.s. to stykker sammenloddede messingplader udsaves og bores efter de resultater, vi kom til på tegnebordet, husk huller til afstandsstykkernes skruer og påse, at disse ikke kommer til at sidde så de generer tandhjulene. Afstandsstyr-

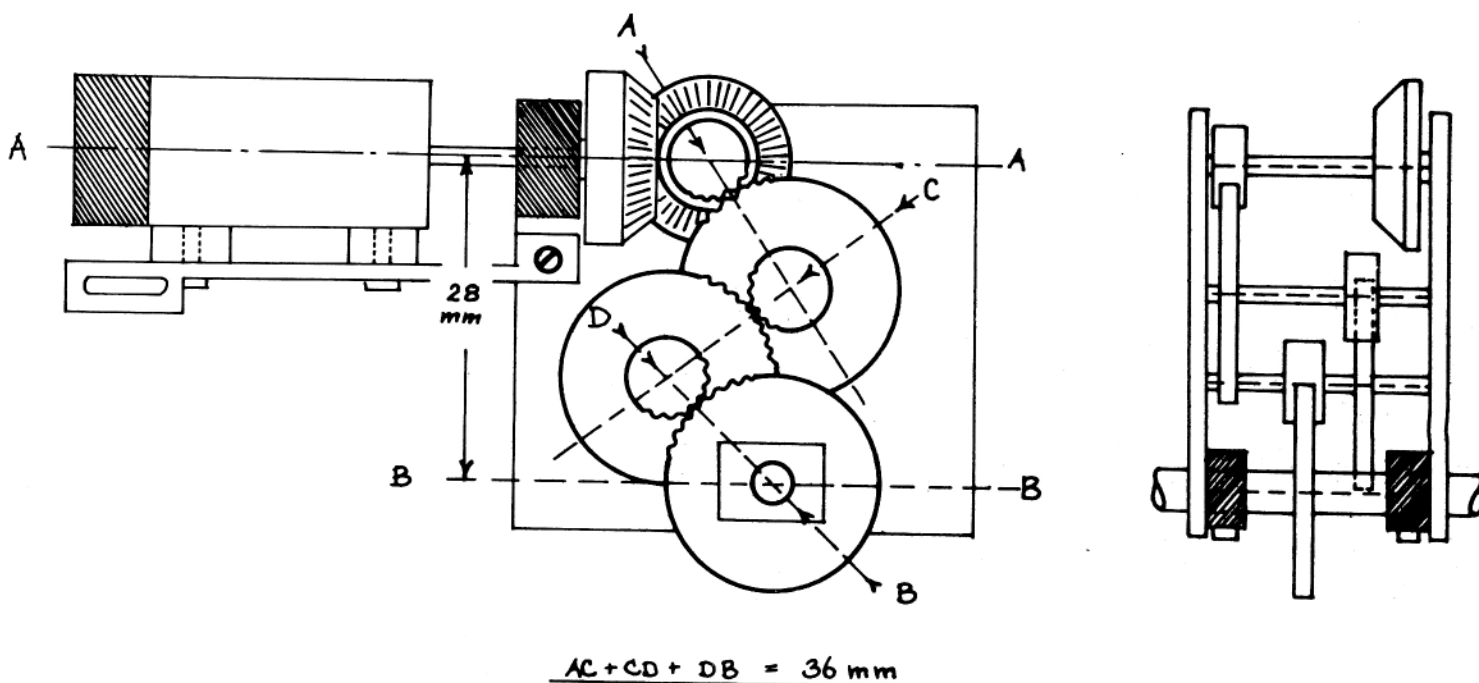


Fig. 7.

kerne kan laves af rørmessing med en indvendig diameter på 1,5 mm, så er de lige til at skære gevind i med en 2 mm snittap, og er de skåret af i ret vinkel, vil gearkassen også være det. Kassens indvendige bredde er afhængig af den første aksel, fig. 7, punkt A, der jo skal bære både kronhjulet og det første tandhjul, så det gælder her om at finde frem til hjul, der ikke er alt for klodsede. Justeringen af kron- og spidshjulene må udføres med den største omhu og akkuratesse, det er nok muligt, at det virker som det skal, selv om man ikke slap helt så behændigt fra dette job, men en lydelig støj, en træg gang, samt tandhjul, der ret snart er slidt op, tilkendegiver, at det var spildt ulejlighed.

Gearkassen i fig. 7 er ophængt på samme "svømmende" måde som snekkedrevet, hvilket i dette tilfælde kunne gøres, da der var luft nok omkring motoren. Havde dette ikke været tilfældet, måtte man have monteret motoren direkte på lokomotivrammen og koblet en flexibel aksel ind mellem motor og gear. Jeg har påpeget fordelene ved at kunne sænke overdelen ned over den færdigmonterede underdel, med det er ikke altid det lader sig gøre.

Modellen som dette eksempel er hentet fra er udført på den måde, at undervogningen er prøvekørt uden overdelen men med motor m.m. færdigmonteret, derpå er motoren pillet af, og den færdige overdelen sat på rette plads. Overdelen er konstrueret således, at motoren kan stikkes ind gennem kedlens bagside og fastskrues fra undersiden af modellen, men som du ser, lægges der stor vægt på, at afprøvning, kontrol, efterjustering og hvad ved jeg, alt sammen kan udføres med indmaden så let tilgængelig som overhovedet muligt.

På samme måde som en byggevejledning kan skrives på en mere eller mindre forståelig måde, vil der være muligheder for at gøre diverse gearkasser mere eller mindre raffinerede. Glidelejer, der kan skiftes ud, kuglelejer, tandhjul med skråtstillede tænder, hydrauliske koblinger og meget andet godt er ikke ualmindeligt forekommende, men som du også ved, forsøger jeg at holde de omtalte arbejder inden for områder, der ikke kræver det dyre værktøj så meget som det fordrer en god portion tålmodighed og fingersnilde af udøveren.

50 ÅR GAMLE NYHEDER

Oktober 1915.

Tog 54 stødte den 2. i denne måned mod et militærtog i Skørping. Der skete betydelig materiel skade. En hest måtte aflives, men ingen personer kom noget til.

For tredje gang siden krigens begyndelse blev færgefarten med de tyske færger standset på Gedser-Warnemünde ruten. På Trelleborg-Sassnitz blev færgefarten også standset, begge steder den 2., både på grund af minefaren og på grund af udsigten til angreb fra engelske undervandsbåde.

Den 3. opstod der brand i kulgården ved Centralværkstedet. Årsagen var selvantændelse i kulbunkerne. Branden varede i flere dage.

November 1915.

I Gilleleje skal der bygges en station fælles for Gribskovbanen og Hornbæk-Gilleleje banen. Pris 130.000 kr.

Den 11. blev der observeret drivende miner i Storebælt. Meddelelsen herom bevirkede stor nervøsitet hos de rejsende. Marineministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder udsendte en beroligende fællesmeddelelse. DSB indførte straks den ordning, at passagerer i sovevogne ikke måtte opholde sig i vognene under overfarten.

Dampfærgen "Jylland" tørnede den 26. så stærkt mod bolværket i 2. færgesteje i Korsør, at bolværket led meget stor skade. Færgen selv led ingen skade.

Den 26. sprængtes et vandværk på Boulevardbanen og forårsagede stor oversvømmelse. Man måtte rekvirere en dampsprøjte til at suge vandet op.

På Tørringbanens generalforsamling den 27. forkastedes med stor majoritet et

forslag om at forlænge banen over Tørring til midtbanen. Derimod blev det vedtaget at gøre banen normalsporet samt at søge gennemført anlægget af en sidebane fra Rask Mølle til Ejstrup.

December 1915.

Den 14. fremsætter trafikministeren i Folketinget lovforslag om forskellige ændringer i jernbaneloven af 1908. Den sjællandske midtbane Næstved-Hillerød foreslås i anlægsordenen rykket frem foran Skern-Videbæk. Denne bane foreslås forlænget til Skive. Følgende privatbaner foreslås anlagt: fra Lohals til et punkt på Rudkøbing-Spødsbjergbanen, fra Nr. Omme til Aulum, fra Ejstrup til Rask Mølle på Horsens-Tørringbanen, der samtidig foreslås forandret til normalspor.

Fra den 16. har DSB indtil videre lejet dampskibet "Sverige" af dampskibsselskabet "Øresund". Båden blev straks indsat på Kalundborg-Århus overfarten.

Den 16. havde en deputation vedrørende anlægget af Køge-Vigerslevbanen foretræse hos trafikministeren, der lovede, at sagen skulle blive drøftet i udvalget angående ændringer i jernbaneloven af 1908.

I Folketinget er den 17. blevet fremsat et forslag om anlæg af en privatbane fra Vejle til Tørring. Pris 2 mill. kr. Kommunerne har allerede tegnet sig for halvdelen.

Statsbanernes jul var hvid i år. Allerede onsdag aften tog snestormen fat i Nordvestjylland og rasede derefter over hele landet. Mange julerejsende måtte tilbringe deres juleaften i indesneede tog rundt om i landet. Toggangen var endnu 2. juledag mange steder besværlig. Den 27. var regelmæssig drift endnu aflyst på Struer-Oddesund og Skive-Glyngøre. På Thybanen, der var den første der spærredes af sne, kunne sneploven først komme igennem de vældige driver og rydde linien den 29. I næsten en uge havde Thisted været uden forbindelse med omverdenen. Statsbanerne modtog en mængde klager fra de rejsende over den uregelmæssige juletrafik!

TABELLER OVER L.N.E.R. PACIFIC - LOKO

SE ARTIKLEN I SIGNALPOSTEN 3. ÅRGANG, NUMMER 3.

Type	Raven		Gresley			Thompson			Peppercorn			
	A2	A10	A10	A3/3 1)	A3	A4	A1/1	A2/1	A2/2	A2/3	A2	A1
Byggeår	1922	1929	1923	1932	1935	1945	1944	1943	1946	1947	1948	1948
Drivhjul, ø	2032	2032	2032	2032	2032	2032	1880	1880	1880	2032	2032	2032
Cylindre, ø	483	483	508	483	470	483	483	508	483	483	483	483
Slaglængde	660	660	660	660	660	660	660	660	660	660	660	660
Kedeltryk	14,1	12,7	12,7	15,4	17,6	17,6	15,8	15,8	17,6	17,6	17,6	17,6
Ristareal	3,86	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	4,65	4,65	4,65	4,65
Hedeflade, fyr	18,58	19,97	19,97	19,97	21,48	21,48	19,97	22,02	22,79	22,79	22,79	22,79
do, rør	201,10	252,22	252,22	230,11	217,86	217,86	205,87	205,87	205,87	205,87	205,87	205,87
do, overheder	47,37	48,77	48,77	65,31	69,57	69,57	63,14	63,14	63,14	63,14	63,14	63,14
do, total	267,05	320,96	320,96	315,39	308,91	308,91	288,98	291,03	291,80	291,80	291,80	291,80
Rørantal	119	168	168	121	121	121	121	121	121	121	121	121
diameter	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57	51/57
Rørantal	24	32	32	43	43	43	43	43	43	43	43	43
diameter	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133	125/133
Rørlængde	6400	5791	5785	5775	5.480	5180	5182	5182	5182	5182	5182	5182
Overhederlem. stk	24	32	32	43	43	43	43	43	43	43	43	43
Kedel, udv. ø	1829	1753	1753	1757	1763	1905	1905	1905	1905	1905	1905	1905
Løbehjul, for ø	946	946	965	965	965	965	965	965	965	965	965	965
do bag ø	1149	1149	1118	1118	1118	1118	1118	1118	1118	1118	1118	1118
Adhæensionsvægt	61	61	61	67,2	67,1	67,1	67,1	67,1	67,1	67,1	67,1	67,1
Tjenstvægt	103,1	99,6	93,9	97,8	104,6	103,1	99,6	103,1	103,1	102,6	105,8	105,8
Tender, vand	18,7	18,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7	22,7
do, kul	5,6	5,6	8,1	8,1	9,1	8,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
do, tj.vægt	47,3	47,3	57,2	58,8	65,0	58,8	61,3	61,3	61,3	61,3	61,3	61,3
do, hjul ø	1143	1143	1270	1270	1270	1270	1270	1270	1270	1270	1270	1270
Akselafstand,												
loko	11328	11328	10897	10897	10897	11709	11176	11259	11252	10465	11049	11049
fast	4572	4572	4420	4420	4420	4420	3962	3962	3962	3962	4420	4420
tender	3861	3861	4877	4877	4877	4877	4877	4877	4877	4877	4877	4877
total	18968	18609	18588	18588	18588	19371	18850	19225	19237	18440	19031	19031
Længde o. puff. mm	22130	21898	21466	21466	21650	22304	21784	22158	22222	21590	22244	22244

1) A3/1 havde cylinder, ø: 508 mm og tjenstvægt 94,9 t, A3/2 havde cylinder, ø: 464 mm og tjenstvægt 94,9 t
 Øvrige mål som angivet i kolonnen.

LNER pacific-lokomotiver, historisk oversigt

BR	Lokonummer LNER 1)			bygget 2)			kl as se	ombygget og omklasset 3)	ud- rang.	anm.
	I	II	III	år	fab.	fab. nr.				
60001	4500		1	1938	Dc	1872	A4			
60002	4499		2	1938	Dc	1873	A4		1964	
60003	4494		3	1937	Dc	1859	A4		1962	
60004	4462	601	4	1937	Dc	1864	A4			
60005	4901		5	1938	Dc	1875	A4		1964	
60006	4466	<u>605</u>	6	1938	Dc	1868	A4			
60007	4498	<u>600</u>	7	1937	Dc	1863	A4			
60008	4496	598	8	1937	Dc	1861	A4		1963	4)
60009	4488	590	9	1937	Dc	1853	A4			
60010	4489	591	10	1937	Dc	1854	A4			
60011	4490	592	11	1937	Dc	1855	A4		1964	
60012	4491	593	12	1937	Dc	1856	A4			
60013	4492	594	13	1937	Dc	1857	A4		1963	
60014	2509	580	14	1935	Dc	1818	A4		1962	
60015	2510	581	15	1935	Dc	1819	A4		1963	
60016	2511	582	16	1935	Dc	1821	A4			
60017	2512	583	17	1935	Dc	1823	A4		1963	
60018	4463	602	18	1937	Dc	1865	A4		1963	
60019	4464	603	19	1937	Dc	1866	A4			
60020	4465	604	20	1937	Dc	1867	A4		1964	
60021	4467	606	21	1938	Dc	1869	A4		1963	
60022	4468	607	22	1938	Dc	1870	A4		1963	5)
	4469			1938	Dc	1871	A4		1942	6)
60023	4482	584	23	1936	Dc	1847	A4			
60024	4483	<u>585</u>	24	1936	Dc	1848	A4			
60025	4484	<u>586</u>	25	1937	Dc	1849	A4		1963	
60026	4485	<u>587</u>	26	1937	Dc	1850	A4			
60027	4486	<u>588</u>	27	1937	Dc	1851	A4			
60028	4487	589	28	1937	Dc	1852	A4		1962	
60029	4493	595	29	1937	Dc	1858	A4		1963	
60030	4495	597	30	1937	Dc	1860	A4		1962	
60031	4497	599	31	1937	Dc	1862	A4			
60032	4900	610	32	1938	Dc	1874	A4		1963	
60033	4902	612	33	1938	Dc	1876	A4		1962	
60034	4903	613	34	1938	Dc	1877	A4			
60035	2500	<u>570</u>	35	1934	Dc	1790	A3		1961	
60036	2501	571	36	1934	Dc	1791	A3			
60037	2502	572	37	1934	Dc	1792	A3		1963	
60038	2503	573	38	1934	Dc	1793	A3		1963	
60039	2504	574	39	1934	Dc	1794	A3		1963	
60040	2505	<u>575</u>	40	1934	Dc	1795	A3			
60041	2506	576	41	1934	Dc	1796	A3			
60042	2507	577	42	1934	Dc	1798	A3			
60043	2508	578	43	1935	Dc	1800	A3		1964	
60044	2543	512	44	1924	Dc	1598	A1	1945 A10, 1947 A3	1963	
60045	2544	513	45	1924	Dc	1600	A1	1927 A3/2, 1932 A3/3, 1934 A3		
60046	2545	514	46	1924	Dc	1601	A1	1941 A3	1963	
60047	2546	515	47	1924	Dc	1602	A1	1945 A10, 1947 A3	1963	
60048	2547	516	48	1924	Dc	1603	A1	1945 A10, 1946 A3	1963	
60049	2548	<u>517</u>	49	1924	Dc	1604	A1	1945 A3	1962	
60050	2549	<u>518</u>	50	1924	Dc	1605	A1	1944 A3	1963	

60051	2550	<u>519</u>	51	1924	Dc	1606	A1	1945	A3	
60052	2551	<u>520</u>	52	1924	Dc	1607	A1	1941	A3	
60053	2552	<u>521</u>	53	1924	Dc	1608	A1	1943	A3	1963
60054	2553	<u>522</u>	54	1924	Dc	1609	A1	1943	A3	
60055	2554	<u>523</u>	55	1924	Dc	1610	A1	1942	A3	1961
60056	2555	<u>524</u>	56	1925	Dc	1611	A1	1944	A3	1963
60057	2556	<u>525</u>	57	1925	Dc	1612	A1	1945	A10, 1947	A3 1963
60058	2557	<u>526</u>	58	1925	Dc	1613	A1	1945	A3	1963
60059	2558	<u>527</u>	59	1925	Dc	1614	A1	1942	A3	1962
60060	2559	<u>528</u>	60	1925	Dc	1615	A1	1942	A3	1963
60061	2560	<u>529</u>	61	1925	Dc	1616	A1	1944	A3	1963
60062	2561	<u>530</u>	62	1925	Dc	1617	A1	1944	A3	
60063	2562	<u>531</u>	63	1925	Dc	1618	A1	1945	A10, 1946	A3
60064	2563	<u>532</u>	64	1924	N	23101	A1	1942	A3	1961
60065	2564	<u>533</u>	65	1924	N	23102	A1	1945	A10, 1947	A3
60066	2565	<u>534</u>	66	1924	N	23103	A1	1945	A3	1963
60067	2566	<u>535</u>	67	1924	N	23104	A1	1939	A3	1962
60068	2567	<u>536</u>	68	1924	N	23105	A1	1945	A10, 1948	A3 1962
60069	2568	<u>537</u>	69	1924	N	23106	A1	1942	A3	1962
60070	2569	<u>538</u>	70	1924	N	23107	A1	1945	A10, 1947	A3 1964
60071	2570	<u>539</u>	71	1924	N	23108	A1	1944	A3	
60072	2571	<u>540</u>	72	1924	N	23109	A1	1941	A3	1962
60073	2572	<u>541</u>	73	1924	N	23110	A1	1945	A3	1963
60074	2573	<u>542</u>	74	1924	N	23111	A1	1928	A3/1, 1934	A3/3 & A3 1963
60075	2574	<u>543</u>	75	1924	N	23112	A1	1942	A3	1964
60076	2575	<u>544</u>	76	1924	N	23113	A1	1941	A3	1962
60077	2576	<u>545</u>	77	1924	N	23114	A1	1943	A3	
60078	2577	<u>546</u>	78	1924	N	23115	A1	1945	A3	1962
60079	2578	<u>547</u>	79	1924	N	23116	A1	1928	A3/1, 1934	A3/3 & A3 1961
60080	2579	<u>548</u>	80	1924	N	23117	A1	1942	A3	
60081	2580	<u>549</u>	81	1924	N	23118	A1	1928	A3/1, 1934	A3/3 & A3 1962
60082	2581	<u>550</u>	82	1924	N	23119	A1	1943	A3	1963
60083	2582	<u>551</u>	83	1924	N	23120	A1	1941	A3	1964
60084	2595	<u>562</u>	84	1930	Dc	1731	A3/3	1934	A3	
60085	2596	<u>563</u>	85	1930	Dc	1733	A3/3	1934	A3	
60086	2597	<u>564</u>	86	1930	Dc	1736	A3/3	1934	A3	1963
60087	2598	<u>565</u>	87	1930	Dc	1743	A3/3	1934	A3	1963
60088	2599	<u>566</u>	88	1930	Dc	1744	A3/3	1934	A3	1963
60089	2743	<u>552</u>	89	1928	Dc	1693	A3/3	1934	A3	1963
60090	2744	<u>553</u>	90	1928	Dc	1694	A3/3	1934	A3	1963
60091	2745	<u>554</u>	91	1928	Dc	1695	A3/3	1934	A3	
60092	2746	<u>555</u>	92	1928	Dc	1700	A3/3	1934	A3	
60093	2747	<u>556</u>	93	1928	Dc	1703	A3/3	1934	A3	1962
60094	2748	<u>557</u>	94	1928	Dc	1705	A3/3	1934	A3	1964
60095	2749	<u>558</u>	95	1929	Dc	1707	A3/3	1934	A3	1961
60096	2750	<u>559</u>	96	1929	Dc	1708	A3/3	1934	A3	1963
60097	2751	<u>560</u>	97	1929	Dc	1709	A3/3	1934	A3	1963
60098	2752	<u>561</u>	98	1929	Dc	1710	A3/3	1934	A3	1963
60099	2795	<u>567</u>	99	1930	Dc	1738	A3/3	1934	A3	1963
60100	2796	<u>568</u>	100	1930	Dc	1741	A3/3	1934	A3	
60101	2797	<u>569</u>	101	1930	Dc	1742	A3/3	1934	A3	1963
60102	4471	<u>501</u>	102	1922	Dc	1539	A1	1942	A3	1961
60103	4472	<u>502</u>	103	1923	Dc	1564	A1	1945	A10, 1947	A3 1963
60104	4473	<u>503</u>	104	1923	Dc	1565	A1	1941	A3	1959
60105	4474	<u>504</u>	105	1923	Dc	1566	A1	1942	A3	1963
60106	4475	<u>505</u>	106	1923	Dc	1567	A1	1945	A10, 1947	A3
60107	4476	<u>506</u>	107	1923	Dc	1568	A1	1945	A10, 1946	A3 1963

7)
8)

60108	4477	<u>507</u>	108	1923	Dc	1569	A1	1943 A3	1963
60109	4478	<u>508</u>	109	1923	Dc	1570	A1	1943 A3	1962
60110	4479	<u>509</u>	110	1923	Dc	1571	A1	1942 A3	1963
60111	4480	<u>510</u>	111	1923	Dc	1572	A1	1927 A3/1, 1934 A3/3 & A3	1962
60112	4481	<u>511</u>	112	1923	Dc	1573	A1	1945 A10, 1946 A3	
60113	4470	<u>500</u>	113	1922	Dc	1536	A1	1945 A10, 1945 A1, 1948 A1/1	1962
60114				1948	Dc	2031	A1		
60115				1948	Dc	2032	A1		1962
60116				1948	Dc	2033	A1		
60117				1948	Dc	2034	A1		
60118				1948	Dc	2035	A1		
60119				1948	Dc	2036	A1		
60120				1948	Dc	2037	A1		1964
60121				1949	Dc	2038	A1		
60122				1948	Dc	2039	A1		1962
60123				1949	Dc	2040	A1		
60124				1949	Dc	2041	A1		
60125				1949	Dc	2042	A1		
60126				1949	Dc	2043	A1		
60127				1949	Dc	2044	A1		
60128				1949	Dc	2045	A1		
60129				1949	Dc	2046	A1		
60130				1948	D1	2049	A1		
60131				1948	D1	2050	A1		
60132				1948	D1	2051	A1		
60133				1948	D1	2052	A1		
60134				1948	D1	2053	A1		
60135				1948	D1	2054	A1		1962
60136				1948	D1	2055	A1		1963
60137				1948	D1	2056	A1		1962
60138				1948	D1	2057	A1		
60139				1948	D1	2058	A1		
60140				1948	D1	2059	A1		
60141				1948	D1	2060	A1		
60142				1949	D1	2061	A1		
60143				1949	D1	2062	A1		1964
60144				1949	D1	2063	A1		1963
60145				1949	D1	2064	A1		
60146				1949	D1	2065	A1		
60147				1949	D1	2066	A1		
60148				1949	D1	2067	A1		
60149				1949	D1	2068	A1		
60150				1949	D1	2069	A1		
60151				1949	D1	2070	A1		
60152				1949	D1	2071	A1		
60153				1949	Dc	2047	A1		1962
60154				1949	Dc	2048	A1		
60155				1949	Dc	2049	A1		
60156				1949	Dc	2050	A1		
60157				1949	Dc	2051	A1		
60158				1949	Dc	2052	A1		
60159				1949	Dc	2053	A1		1963
60160				1949	Dc	2054	A1		1963
60161				1949	Dc	2055	A1		1963
60162				1949	Dc	2056	A1		1963
60500			500	1946	Dc	2000	A2	1947 A2/3	1963
60501	2001	990	501	1934	Dc	1789	P2	1944 A2/2	1960

9)

60502	2002	991	502	1934	Dc	1796	P2	1944	A2/2	1961
60503	2003	992	503	1936	Dc	1836	P2	1944	A2/2	1959
60504	2004	993	504	1936	Dc	1839	P2	1944	A2/2	1961
60505	2005	994	505	1936	Dc	1840	P2	1943	A2/2	1959
60506	2006	995	506	1936	Dc	1842	P2	1944	A2/2	1961
60507	3696	996	507	1944	D1	1930	A2/1			1960
60508	3697	997	508	1944	D1	1933	A2/1			1961
60509	3698	998	509	1944	D1	1944	A2/1			1961
60510	3699	999	510	1945	D1	1950	A2/1			1960
60511			511	1946	Dc	2002	A2	1947	A2/3	1962
60512			512	1946	Dc	2003	A2	1947	A2/3	
60513			513	1946	Dc	2004	A2	1947	A2/3	1963
60514			514	1946	Dc	2005	A2	1947	A2/3	1962
60515			515	1946	Dc	2006	A2	1947	A2/3	1962
60516			516	1946	Dc	2007	A2	1947	A2/3	1962
60517			517	1946	Dc	2008	A2	1947	A2/3	1962
60518			518	1946	Dc	2009	A2	1947	A2/3	1962
60519			519	1947	Dc	2010	A2/3			1962
60520			520	1947	Dc	2011	A2/3			1963
60521			521	1947	Dc	2012	A2/3			1962
60522			522	1947	Dc	2013	A2/3			
60523			523	1947	Dc	2014	A2/3			1963
60524			524	1947	Dc	2015	A2/3			
60525			525	1947	Dc	2016	A2			1963
60526			526	1948	Dc	2017	A2			1962
60527			527	1948	Dc	2018	A2			
60528			528	1948	Dc	2019	A2			
60529			529	1948	Dc	2020	A2			1962
60530			530	1948	Dc	2021	A2			
60531			531	1948	Dc	2022	A2			1962
60532				1948	Dc	2023	A2			
60533				1948	Dc	2024	A2			1963
60534				1948	Dc	2025	A2			1962
60535				1948	Dc	2026	A2			
60536				1948	Dc	2027	A2			1962
60537				1948	Dc	2028	A2			1962
60538				1948	Dc	2029	A2			1962
60539				1948	Dc	2030	A2			1962

- Anm. 1) LNER-numre: I oprindelige nummer,
 II tiltænkt nummer efter 1943-plan, påbegyndt den 13/1-1946,
 kun delvis udført. De understregede numre er udført.
 III revideret nummerplan, udført 1946-47.
- Anm. 2) Fabrik: Dc = LNERs værksteder i Doncaster,
 D1 = - - - Darlington,
 N = North British Locomotive Co., Ltd, Hyde Park Works, Glasgow.
- Anm. 3) Ombygning: A1 til A3, A3/1, A3/2 og A3/3. A10 til A3 & A1 (nr. 4470),
 A3/1 og A3/2 til A3/3, P2 til A2/2.
 Omklasning: A1 til A10, A1 til A1/1 (nr. 4470), A3/3 til A3, A2 til A2/3.
- Anm. 4) nr. 60008, navneændring 1945 til Dwight D. Eisenhower, udrangeret 1963,
 til USA for opbevaring.
- Anm. 5) nr. 60022 "Mallard", udrangeret 1963, til museum i Clapham.
- Anm. 6) LNER 4469, ødelagt i York 29/4-1942 under tysk bombeangreb.
- Anm. 7) LNER 4472 "Flying Scotsman", solgt i 1963 til mr. A.F.Pegler.
- Anm. 8) udrangeret 1959, sprængt ramme.
- Anm. 9) 60114-60162, ny A1 (Peppercorn).

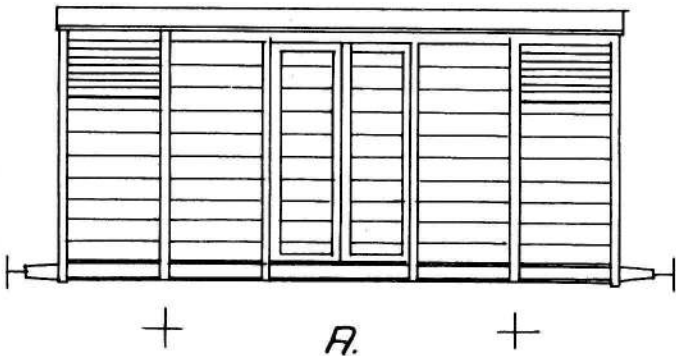
HO

HHJ

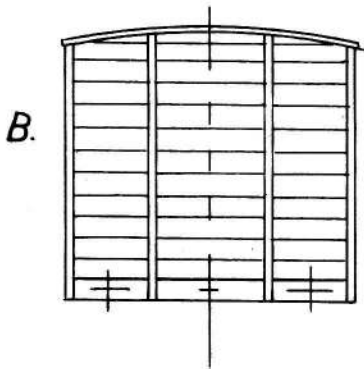
F 47

Vognkasser til godsvogne, bygget af træ-
lister, tegning A, B, C og D.

Det bliver vist det nærmeste, vi kan komme forbilledet. Til bygning af HHJ F 47 m.fl. bruges følgende fyrretræslister 3 m 2x2 mm, 1 m 1x1 mm samt diverse stumper 3x3 mm. Listerne fås i hobbyforretningerne. I Model & Hobby kan de fås hævlede, uden ujævnheder.

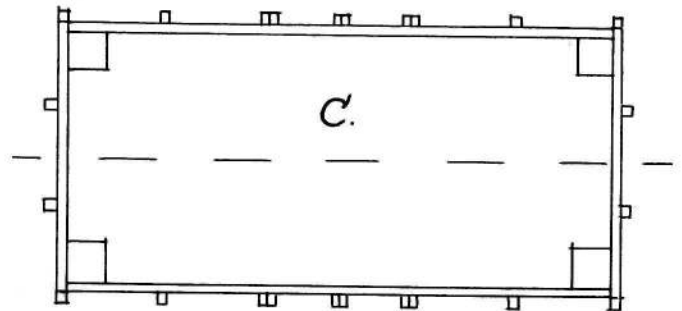


Fremgangsmåde: Omridset af samtlige sider og gavle samt evt. vognbund tegnes i fuld størrelse på et stykke papir. De tilskårne lister limes direkte på papiret. På denne måde har man dels hold på siderne under "opmuringen", dels kan man se, når man har nået vognsiders fulde højde. Til Vognsiderne udskæres listerne

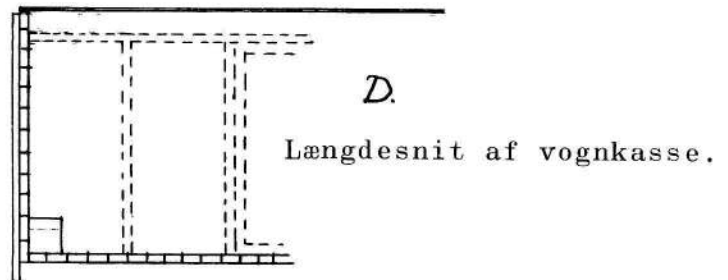


med et lille overskud. For at vognsiderne kan holde faconen und er tørringen limer man sidestolperne på, så snart man er færdig med at lægge siden op. Hjørnestolperne gemmes til senere. Gavlene ÷ hjørnestolper fremstilles på samme måde. Den øverste liste i gavlene skæres til efter taget inden pålimningen. Det hele tørrer under pres.

Efter tørringen skæres det overflø-
dige af sider og gavle (da de enkelte
lister sjældent får helt den samme læng-
de ved første udskæring). Hjørnestolper-
ne sættes nu på gavlene og evt. manglen-
de lister i døre o.s.v. sættes på.



Samling af vognkassen: Ved helt lukkede
vogne kan man bruge en 1 mm krydsfinér-
plade til vognbund. Skal man kunne se
ned i vognen (åbne skydedøre o.lign.,
åbne vogne), bør man lave vognbunden af
trælistre. Ved åbne vogne bør man desu-
den forsøge at fjerne papiret fra vogn-
siderne, inden limen er tør. For at un-
derstøtte samlingerne anbringes 3x3 mm
lister (eller hvad man nu ellers har) i
alle hjørner og mellem bund og gavle.

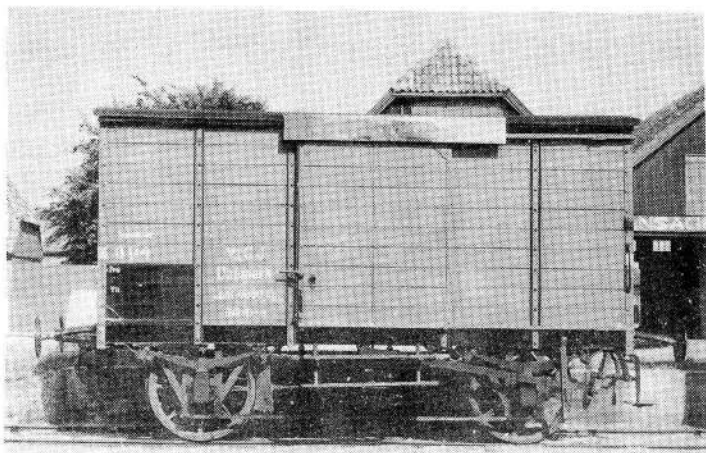


Til støtte for taget sættes en liste fra
gavl til gavl. Taget udskæres af karton
eller aluminiumsfolie (0,1 mm). Jalousi-
erne på F 47 fremstilles ved at "tegne"
rillerne i aluminiumsfolie med en kugle-
pen eller et søm. De bæres af et par li-
stestumper.

Vognkasser til godsvogne, bygget af krydsfinér, tegning A, B og C.

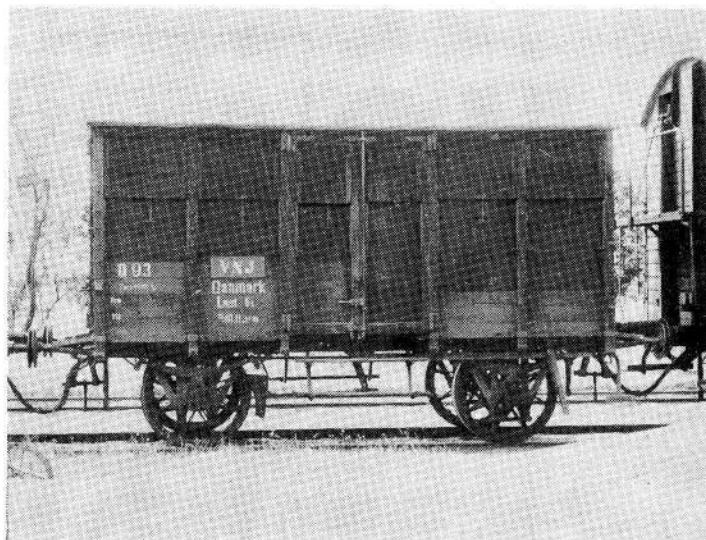
Denne metode er så absolut den letteste. På et stykke 1 mm krydsfinér ridses et felt med parallelle ridser, og med 2 mm mellem de enkelte ridser. Jeg synes, at man får det kønneste resultat, hvis man ridser på langs af ydertræets årer.

Af det ridsede krydsfinér udskæres nu stykker i samme form og størrelse som siderne og gavlene på tegning A & B. På disse stykker limer man nu såvel dørlisterne som side- og hjørnestolperne. Af en stump 5 mm finér udskæres bunden efter tegningen, og med en syl prikkes de to huller til monteringsskrueerne fra undervognen.



Derpå limes sider, gavle og bund sammen. Under limningen bør man lige lade vinklen tage en tur rundt på kassen. (Det er forbløffende, så meget en halv millimeters skævhed betyder for udseendet). Noget andet er, at en skæv vognkasse ofte er nærmere forbilledet end en ret vognkasse er det. Under sammenlimningen anbringes nogle stumper 5 x 5 mm fyrrelister indvendigt i vognen til forstærkning af samlingerne. Til slut monteres tag og jalousier som det blev nævnt før.

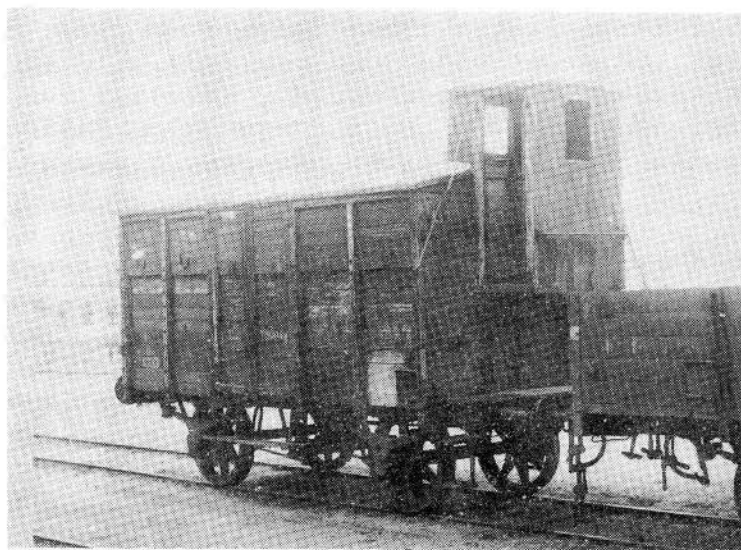
Inden malingen skal vognkassen renses for overflødig lim. Det er meget vigtigt, at dette gøres omhyggeligt, da malingen ellers ikke fordeler sig jævnt på kassen.



Til slut maler vi kassen. Ved begge metoder kan man benytte en sort og hvid, mat Humbrol. Man bør ikke smøre for tykt på, da træets årer gerne må anes igennem malingen. Husk at markere hjørnebeslagene på dørene, bremsemærket, dørlåsen samt det sorte felt på siden.

Taget er belagt med tagpap. Dette fremstiller man ved at lime nogle strimler tyndt papir på langs af taget. Husk at begynde pålimningen udefra, således at den midterste strimmel bliver den sidste, der limes på. Taget males med en mat, grålig Humbrol, som vi har blandet af den sorte og hvide farve.

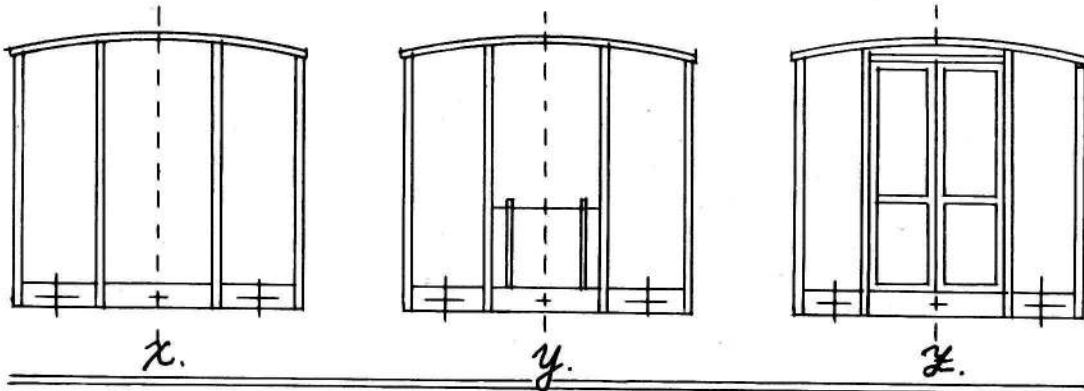
J.B.P. & E.S.A.



Tillæg A:

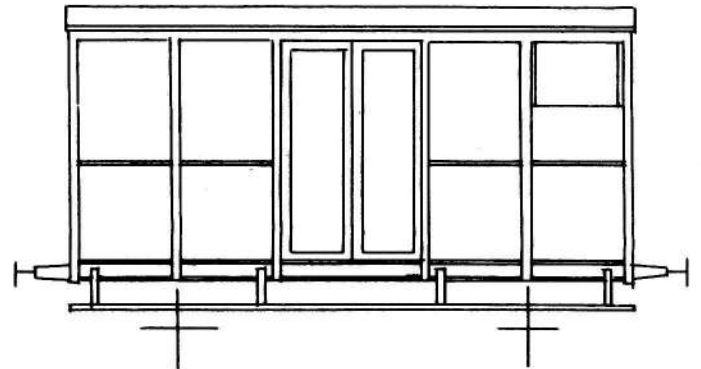
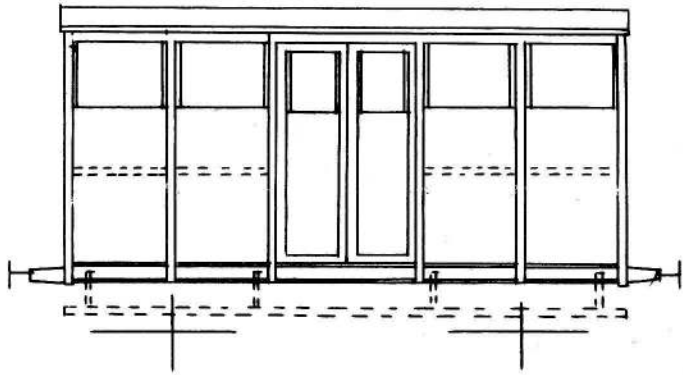
Andre lukkede godsvogne på standardundervogn.

I det nedenstående henvises til følgende gavltyper:



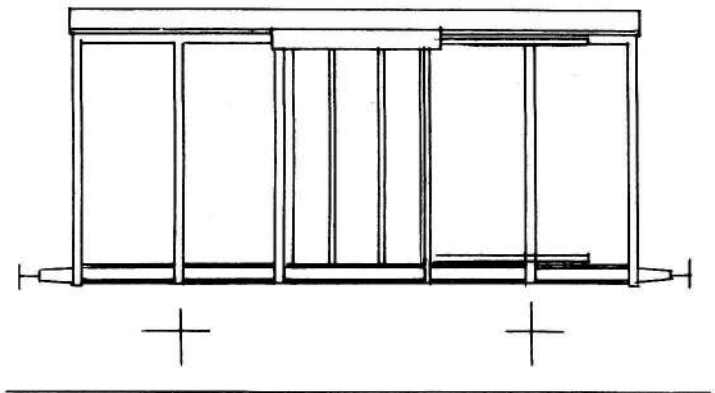
HHJ F 49-56	1884 Breslau Træværk:	hvid	Påskrift: sort	Gavl: X
HHJ F 57-66	-	brun	- hvid	- Z
HJJ F 55-58	1884 Scandia	- brun	- hvid	- Z
VVGJ Q 61-66	-	brun	- hvid	- Z 1)
FFJ QA 206-211	1898 Vulcan	- grå	- hvid	- Y
FFJ Q 212-214	1898 Vulcan	- grå	- hvid	- Z 1)
FFJ Q 219-228	-	grå	- hvid	- Y
OKMJ QA 1337-38	-	grøn	- hvid	- Z
SFJ QA 1233-36	1891 Scandia	- grøn	- hvid	- Z
VNJ Q 92	1894 Görlitz	- brun	- hvid	- Z 2)
VNJ Q 93	1894 Görlitz	- sort	- hvid	- Z 3)

1) Vognene er forsynet med løbebrætter. 2) Ex. VGJ Q 62. 3) Ex. VGJ Q 63.

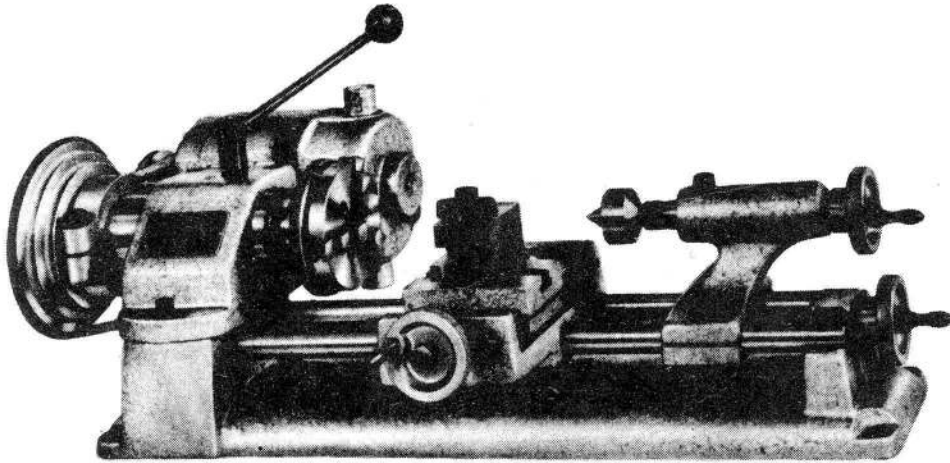


GDS Q 103-104, 1887 Scandia. Træværk: sort, påskrift: hvid, gavl: X, løbebrætter.

LJ LC 181-196, 1874 Scandia. Træværk: rødbrun, påskrift: hvid, gavl: X, skydedør.



EMCO-UNIMAT værktøjsmaskine



drejer
fræser
borer
sliber
polerer
skærer gevind
- der er
rundsav
løvsav
stiksav
bøjelig aksel

Arbejder effektivt og nøjagtigt i alle materialer med 9 forskellige hastigheder.

MASKINSÆT kr. 500,- (vejledende pris) incl. OMS.

Ved anskaffelse af ekstra tilbehør 10 selvstændige maskiner.

Demonstreres hos isenkræmmere og værktøjsforhandlere over hele landet.

Forlang prospekt og prisliste.

Maier & Co., Hallein. Agent: H. Thousig Møller, Viborggade 17, Kbh. Ø. TR 1375

HOBBYMASKINER

H. OLSEN

VÆRKTØJ OG ISENKRAM [^]/_s

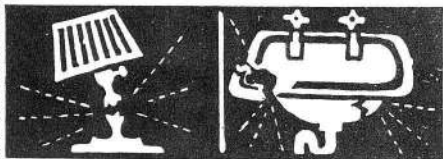
(forhen Vognmagergade 11)

DANMARKS STØRSTE UDVALG I HOBBYMASKINER

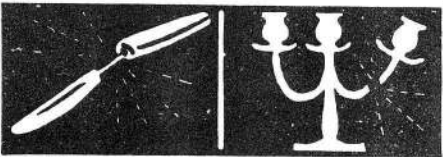
Etableret 1878 **GOTHERSGADE 26** (ved Hj. af Borgergade)

TELEFONER: CENTRAL 15780 - 4749 - TELEGRAM-ADRESSE: »JOINERPLANES«

Har De
noget, der skal
araldittes?



Alt bindes
ubrydeligt:
Metaller, porcelæn,
gummi, læder,
glas, træ etc.



Fås hos Deres farvehandler

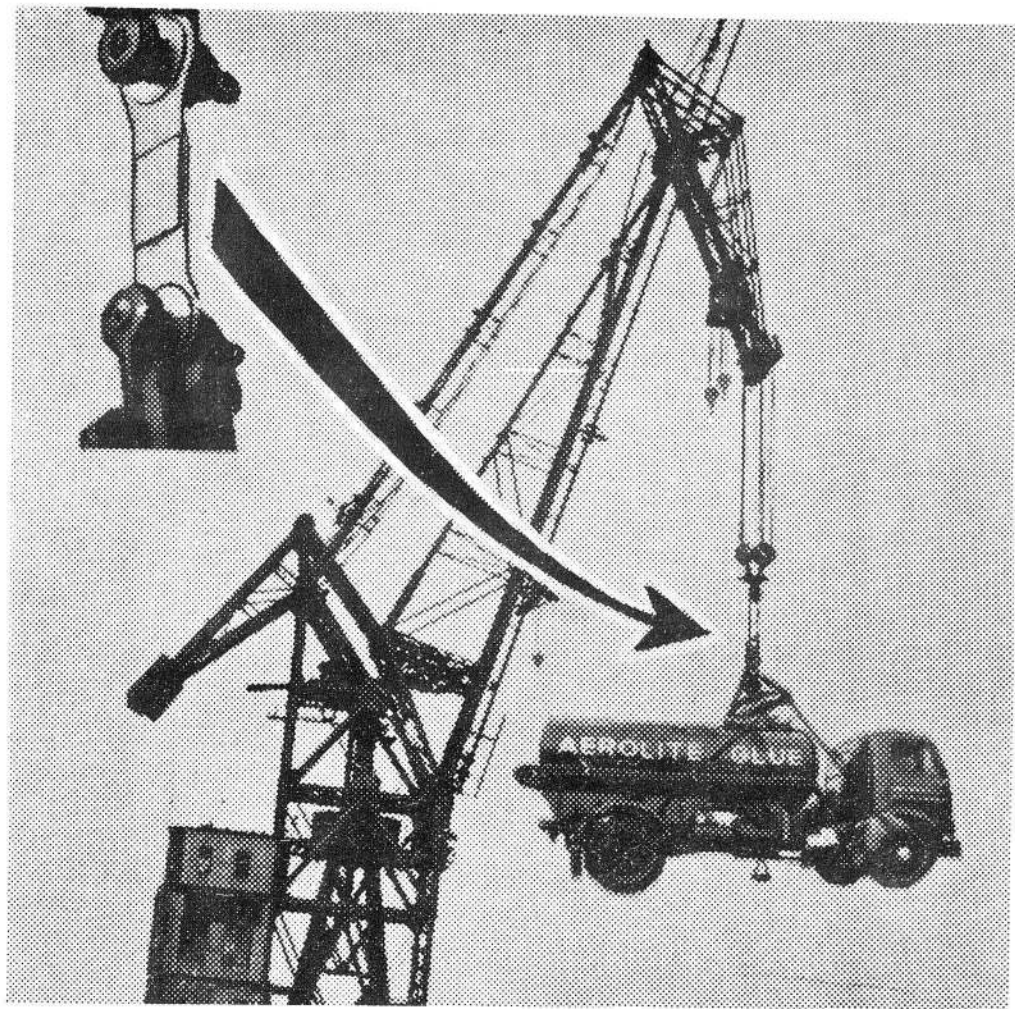
I LICENS FOR CIBA A/G - BASEL

SIE LAK- OG FARVEFABRIKER



ARALDIT
KLÆBER

© Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke

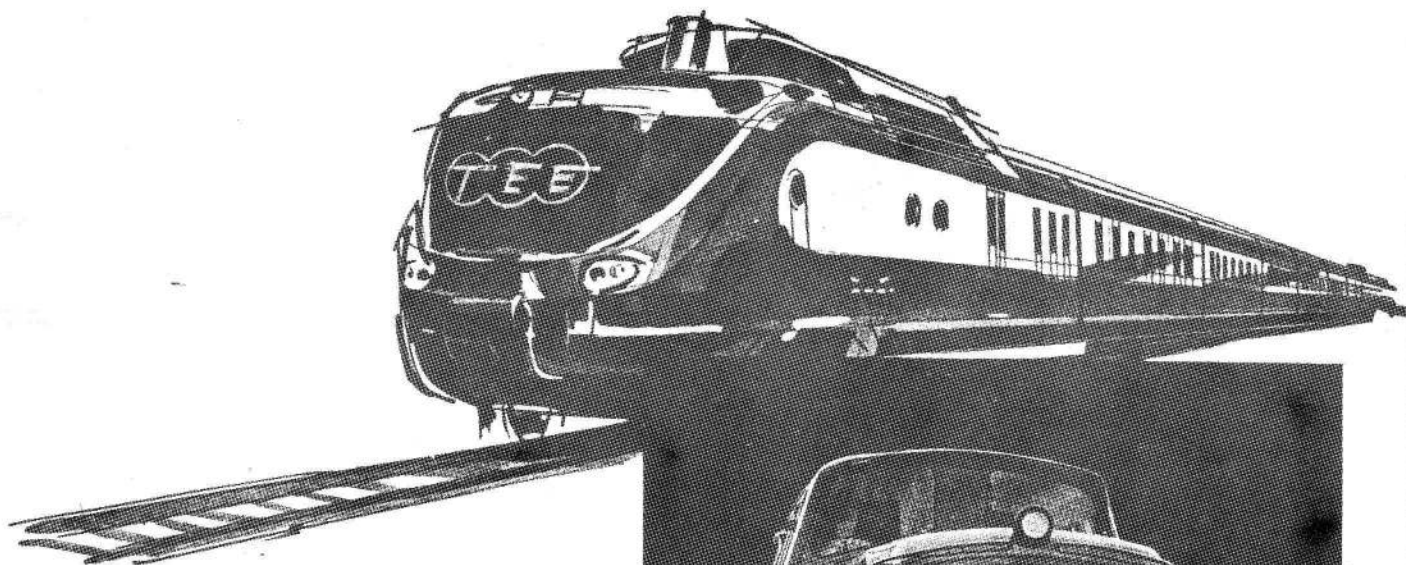


Så godt limer man idag

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

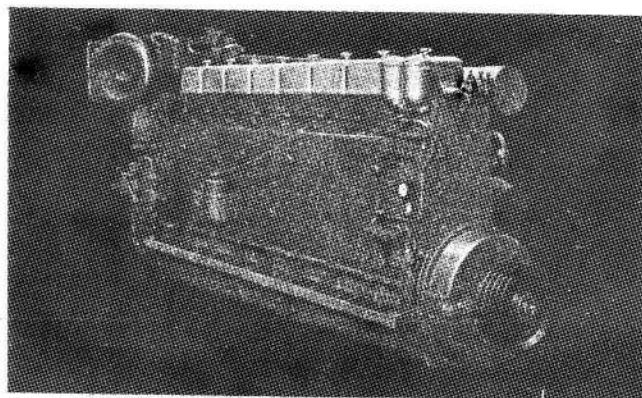
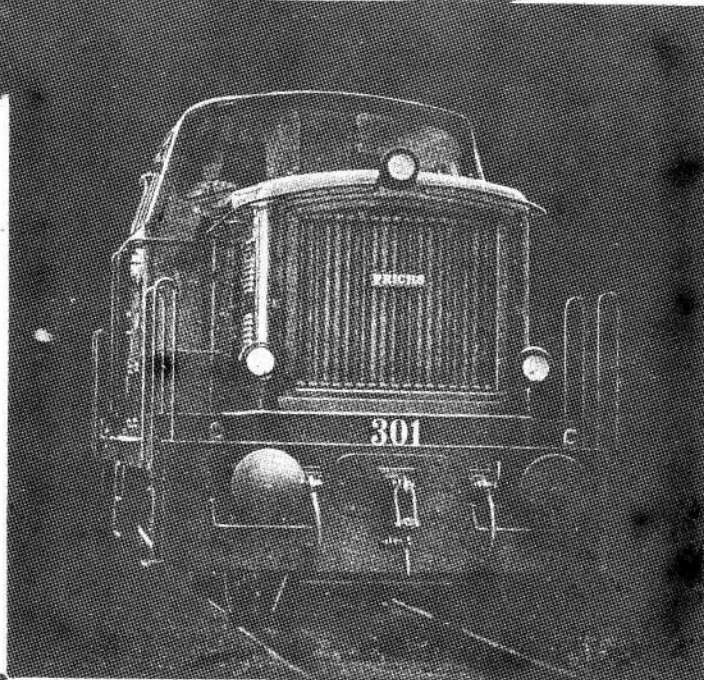
Fotografiet viser, hvor fantastisk stærk en Araldit klæbning er. I hjørnet ser De to små metalplader, som er klæbet sammen med Araldit. Dem har man så indsat som bindeled i den store kran's bærekæde - og det vil igen sige, at det er disse små sammenklæbte metalplader, der holder den 3,4 tons store lastbil,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

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



M·A·N

LEVERER



DIESELMOTORER
MOTORTOG
SPECIALVOGNE
TIL
jernbanedrift

MASCHINENFABRIK AUGSBURG - NÜRNBERG AG - WERK AUGSBURG

Repræsentant i Danmark

PROTECHNICO $\frac{A}{S}$

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