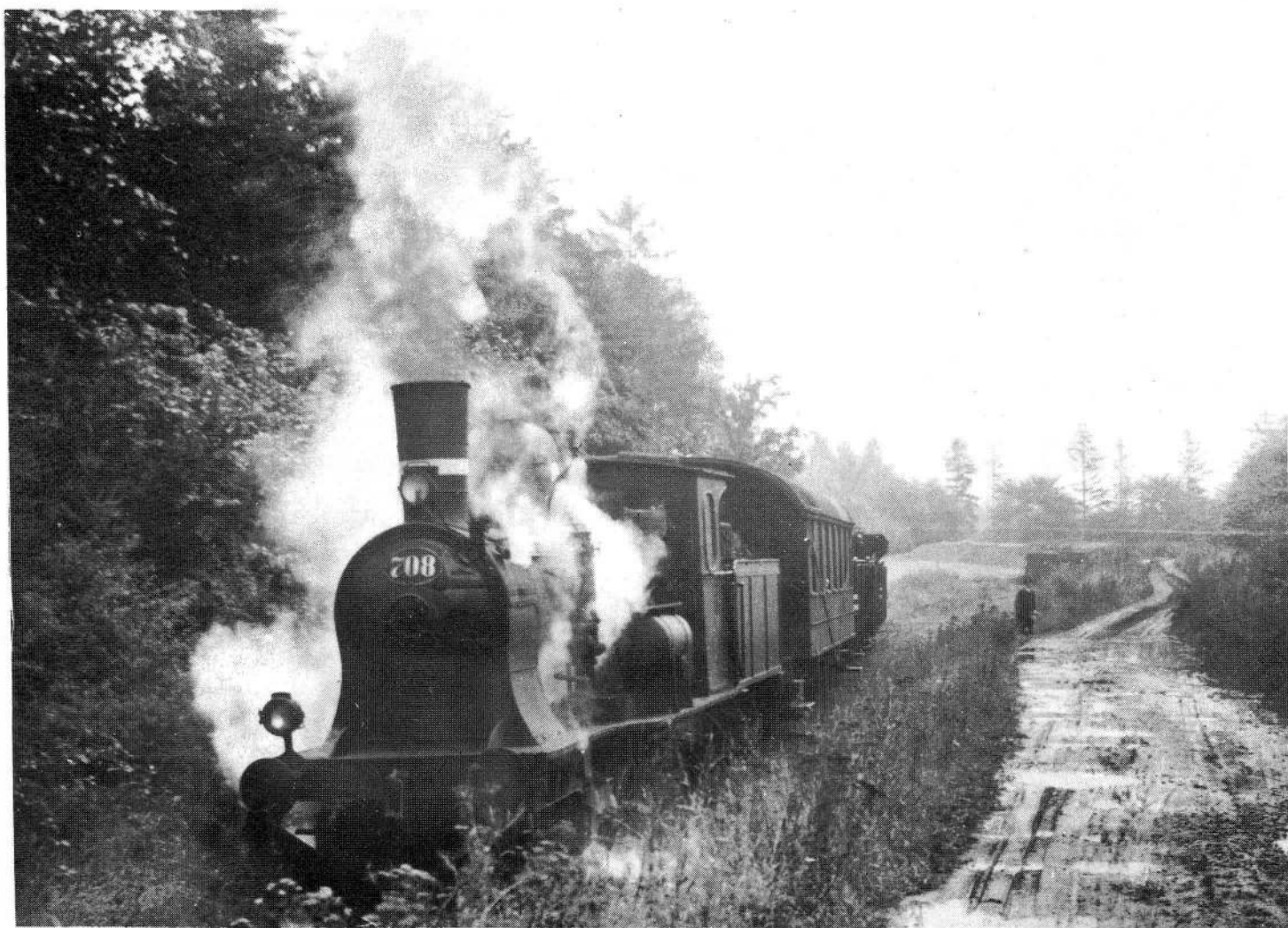
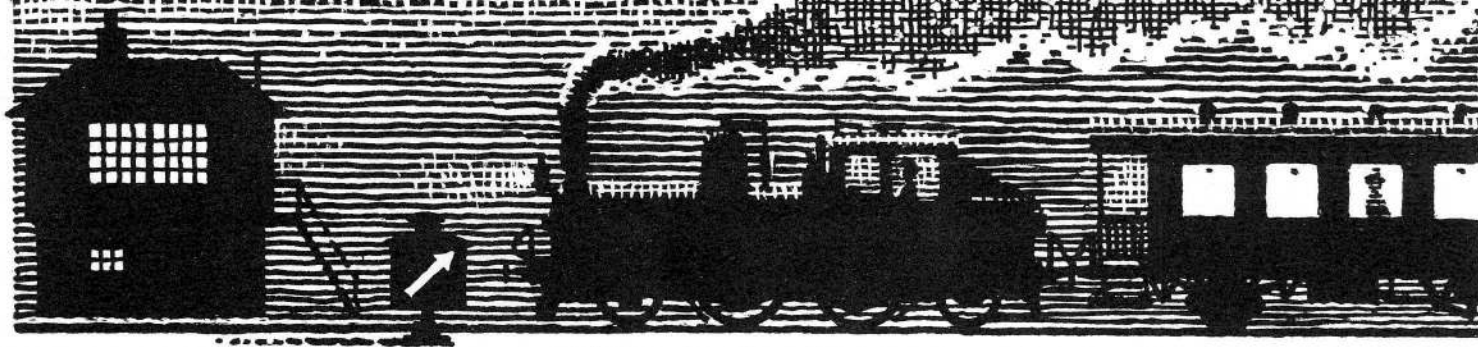


SIGNALPOSTEN



4. årgang

Nr. 2

MARTS 1968

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Desværre forløb genfødslen af SIGNALPOSTEN ikke helt som forudberegnet. Men forsinkelsen opstod - held i uheld - på en helt ny måde, så vi blev en erfaring rigere. Bladet var trykt og klargjort til distribution den 15. december 1967, men da der på dette tidspunkt kun manglede en formalitet ommødet den 14. januar 1968 med besigtigelse af MZ m.v., besluttede vi at afvente meddelelsen fra Jernbanehistorisk Selskab for at give alle vore læsere lejlighed til at deltage i dette arrangement. Tilslutningen (ca. 65 deltagere) til besøget i remisen viste os, at dispositionen var rigtig.

Uheldet var derefter, at vi løb ind i julegens travlhed - gældende både for os og for postvæsnet - og for ikke at komme i klemme i den store julepost, udsatte vi afsendelsen til 2. juledag.

Jeg beder om læsernes overbærenhed og jeg lover herved højtideligt, at SIGNALPOSTEN, 4. årgang, nummer 2 ikke skal blive forsinket - i hvert fald ikke af julen!

Det kan vist kaldes en tillidserklæring - den overvældende tilslutning vi fik til bladet efter udsendelsen af vor lille reklamefolder i november.

Jeg kan i sandhed sige, at jeg er fuldstændig overvældet og samtidig dybt taknemmelig for den modtagelse, SIGNALPOSTEN har fået. Da disse linier skrives, har vi 178 abonnenter og jeg ved positivt, at endnu adskillige vil tegne abonnement.

Jeg havde håbet, at vi i løbet af 4. årgang ville kunne nå op på ca. 175 abonnenter, derfor er glæden over det store tal så dyb og inderlig. Balancepunktet, som jeg omtalte i forrige nummer, ligger bl.a. på 225 abonnenter, og derfor tager jeg forskud på glæderne og bruger et ekstra ark denne gang - for dog at få plads til bare de mest påtrængende ting.

SIGNALPOSTEN går en lys fremtid i møde, men jeg vil stadig bede alle abonnenter om at være om sig og skaffe flere nye

abonnenter og/eller flere annoncer. Det varer længe før vi kommer i stofnød.

Man får vist aldrig lov at være rigtig glad ret længe ad gangen!

Da vi fastsatte abonnementsprisen for 1968 regnede vi med - og håbede på - et ret fast prisniveau, og med kun en moderat prisstigning i årets løb. Budgettet var meget skrabet.

Ganske få dage efter kom devalueringen - som ingen af os havde drømt om - og som utvivlsomt, når avancestoploven udløber 1. juli, vil betyde øgede udgifter på næsten alle områder.

Så blev nogle af folketingsmedlemmerne rygende uenige, det udløste et valg den 23/1 og valgkampen sagde mig, at uanset, hvem der danner regering, er det sikkert, at der pålægges befolkningen nye byrder. Det eneste usikre er kun, hvad disse byrder skal hedde.

Alt i alt et dystert perspektiv for den enkeltes - og for SIGNALPOSTENS økonomi. Vi er dog optimister - og vil kun tælle de lyse timer. Foreløbig har vi ingen grund til at klage, og skulle ulykkerne vælte ind over os, må vi trøste os med, at udgiften til SIGNALPOSTEN trods alt kun er en meget lille post på budgettet, så lille, at vi regner med, den får lov at blive stående på vore abonnenters budget.

Rettelse af trykfejl i nummer 1:

Titelblad: 3. årgang rettes til 4.

Skema side 10 skal se sådan ud:

	Canada	B	E	H	J*
Fyn	6	3			
Fredericia-Vamdrup				6	
Fredericia-Ålborg	4**	8	12		
Vendsyssel					6
Langå-Holstebro	10				
Skanderborg-Silkeborg					3
ialt	20	11	12	6	9

* nr. 50-58 ** nr. 17-20.

På genhør i maj.

Holtrup

SIGNALPOSTEN

4. årgang nummer 2

MARTS 1968

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen	omsl. 2
Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste lokomotiver	18
Sikringsanlæg på modeljernbanen: Signaler	21
Nedlagte baner: Lollandske baner	25
Lokbenyttelse i Jylland-Fyn, 1862-1892	31
Fotoarkivet	35
Rørdal	36
Adams hjørne: Industrisiden	39
Tegningsarkivet	40
50 år gamle nyheder	41
Banemærker	42
Nødlanding	43
Billedgalleri	44

Forsidebilledet: C 708 på sidesporet ved Avnsøgård - mellem Svebølle og Jyderup. 9/9-67. Foto: Jesper.

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

SIGNALPOSTEN udgives af Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub. Udkommer i januar, marts, maj, august, oktober og december.

SIGNALPOSTENS spalter står åbne for alt med tilknytning til jernbaner. Stof sendes til redaktionen.

Abonnementspris kr. 25,- for årgang 1968 (incl. MOMS). Abonnement tegnes ved indbetaling på postgiro 9.47.22, Tidskriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 København N.

Redaktion:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.

Annoncer:

P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.

Abonnent-
register:

Jesper Reinfeldt,
Ved Bellahøj 24 B, 10.,
2700 Brønshøj.

Tryk:

Sven Jensen & Co.

Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse.

DET SJÆLLANDSKE JERNBANE- SELSKABS ÆLDSTE LOKOMOTIVER

Af A. Ohmeyer

Gengivet med tilladelse af
DANSK LOKOMOTIV-TIDENDE.

Fortsat fra 4. årgang nr. 1

Robert Stephensons lokomotivfabrik i Newcastle upon Tyne, som på den tid var berømt fremfor nogen anden, kunne imidlertid ikke på det tidspunkt påtage sig flere bestillinger, da fabrikken var meget stærkt beskæftiget; man måtte da se sig om efter en anden fabrikant. Radford fremskaffede så et tilbud fra Messrs. Sharp Brothers & Co. i Manchester, et firma, som i fyrreerne byggede talrige lokomotiver til engelske baner. Fabrikken ville levere 4 lokomotiver og 4 tendere i løbet af 13 måneder.

På grundlag af dette tilbud fik selskabets agent i England, Mr. John Lord i Birmingham, bemyndigelse til et afslutte kontrakt med Sharp Brothers & Co. om bygning af 4 lokomotiver og 4 tendere, og den 7. april 1845 blev kontrakten med tilhørende tegning undertegnet i Manchester.

Kontrakten havde følgende ordlyd (oversættelse):

OVERENSKOMST

mellem hr. John Lord, Birmingham, på Det sjællandske Jernbaneselskabs vegne og d.hrr. Sharp Brothers & Co., maskinfabrikker, Manchester.

På de nedenanførte særlige betingelser bestiller nævnte Hr. John Lord og d.hrr. Sharp Brothers & Co. går ind på at

***) Direktør Gerhard Grothusen var født 19. oktober 1806. Ansat i Rentekammerets tyske cancelli, fra 1846 Deputeret og chef for Rentekammerets 3. sektion. Kassedirektør 1844-1848. Overgik derefter atter til statstjenesten. Død 29. september 1878.

(Jernbanebladet, årg. 1909, nr. 8)

bygge 4 lokomotiver og 4 tendere, i deres enkelte dele og dimensioner i overensstemmelse med nedenanførte specifikation.

MASKIN-SPECIFIKATION

Maskinen skal have en sådan afstand mellem hjulflangerne, at den kan passe for en jernbane med 4 fod $8\frac{1}{2}$ tomme sporvidde, engelsk mål, (alle dimensioner er angivet i engelske tommer).

Cylindrene skal have 14 tommers diameter, slaglængden skal være 20 tommer.

Fyrkassen skal fremstilles af kobberplade og skal være 3 fod $3-6\frac{1}{2}$ tomme lang. Den udvendige fyrkasse skal være af bedste Shropshire-plader.

Kedlen skal fremstilles af bedste pladejern og skal være 13 fod 0 tommer lang og have en diameter af 3 fod 6 tommer, bedste yorkshireplader.

Rørene skal være af messing, 150 i antal, $1\frac{3}{4}$ tomme udvendig diameter.

Drivakslen skal være af bedste svejsejern, af dimensioner, som passe til maskinens kraft.

Hjulene skal fremstilles udelukkende af smedjern undtagen navene; deres antal skal være 6, og de skal have følgende diameter, nemlig:

Drivhjulene 5 fod 0 tom. dia.)	} Yorkshire hjulringe
Forhjulene 3 - 0 - -	
Baghjulene 3 - 0 - -	

TENDER-SPECIFIKATION.

Vandbeholderen skal kunne rumme 1000 gallons og et tilsvarende kvantum kokes.

Hjulene skal fremstilles udelukkende af smedjern undtagen navene, 6 i antal og af 3 fods diameter.

Såvel alle materialer som arbejdets udførelse skal være af bedste kvalitet, og alle arbejdende dele af nøjagtig ens dimensioner.

PRISER OG BETALINGSVILKÅR.

Prisen for hver maskine er Lst. 1420.

Prisen for hver tender er Lst. 370.

Levering i Manchester og eksklusive emballage.

Ved kontraktens underskrift skal betales en trediedel af beløbet, og de resterende to trediedele skal betales, når hver maskine (eller maskine eller tender) er færdig og rede til levering.

LEVERINGSTIDER.

Leverancen skal præsteres i Hull i løbet af maj måned 1846, i modsat fald er d.hrr. Sharp Brothers & Co. pligtige til at erlægge en bøde på Lst. 100 pr. måned for hver måneds forsinkelse, regnet fra den 1. juni 1846. D.hrr. Sharp Brothers kan ikke påtage sig leveringen udover Hull, men vil gerne yde deres bedste hjælp ved at ordne befragtningen ved afskibningstiden.

For levering ombord i Hull, eksklusive kasser, samt opstilling og prøvekørsel efter ilandsætning betales Lst. 55 for hver maskine ekstra og Lst. 10 for hver tender ekstra.

Bøden er dog afhængig af den almindelige regel for bødeberegning i tilfælde af ildebrand, maskinskade eller strejke.

Sharp Brothers & Co.

Manchester, 7. april 1845.

Til kontrakten hørte en hovedtegning, i hvilken nogle af de vigtigste mål var indskrevne, nemlig:

LOKOMOTIVET			
Sporvidde	4'	8 $\frac{1}{2}$ "	(1435 mm)
Cylinderdiameter		14"	(356 mm)
Stempelslag		20"	(508 mm)
Drivhjul, diameter	5'	0"	(1524 mm)
Forhjul	-	3' 0"	(914 mm)
Baghjul	-	3' 0"	(914 mm)
ledlens diameter	3'	6"	(1067 mm)
Kedelrør, længde	13'	0"	(3962 mm)
- udv. dia.		1 3/4"	(44 mm)
- antal		150 stk.	
Hjulstand, total	11'	0"	(3353 mm)
- lok og tender	30'	11"	(9423 mm)

TENDER			
Vandindhold	1600 gallons		(4,5 m ³)
Hjuldiameter	3'	0"	(914 mm)
Hjulstand	10'	6"	(3200 mm)

Kontrakten savnede ganske bestemmelser med hensyn til maskinens vægt, damptrykket, kedel - og fyrkassepladers dimensioner m.m.; men dengang var det skik og brug, at fabrikken konstruerede maskinerne, ikke køberen.

Fabrikken havde på den måde ret frie hænder, og denne frihed blev - som vi senere skal se - benyttet i fuld udstrækning under disse maskiners bygning.

Jernbaneselskabets direktion var af den anskuelse, at 4 lokomotiver med 4 tendere ville være tilstrækkelige til banens drift. Om dette emne opstod der imidlertid strid mellem Jernbaneselskabets direktion og den kongelige kommissarius, idet kommissarius hævdede, at der behøvedes 5 lokomotiver, og da det ved kongelig resolution bl.a. blev stillet som en betingelse for opnåelsen af tilladelse til banens åbning, at banen ejede 5 lokomotiver, blev direktionen tvunget til at bøje sig for det stillede krav. Det var ganske vist under overvejelse at gøre modforestillinger overfor dette forlangende, som direktionen anså for urimeligt, men da man ikke turde håbe at opnå nogen forandring i den engang truffne afgørelse, så bestemte direktionen sig til at opgive enhver modstand.

Da imidlertid den kongelige resolution kun omhandlede 5 lokomotiver, men ikke omtalte tenderne, så besluttede direktionen at holde sig nøje til resolutionens ordlyd. Der blev så givet John Lord ordre til at bestille yderligere et lokomotiv hos Sharp Brothers & Co. - men ingen tender!

Vilkårene for bygningen af dette femte lokomotiv var de samme som for de i forvejen bestilte 4 lokomotiver med tendere.

I april måned 1846, kun 1 måned før lokomotiverne ifølge kontrakten skulle leveres, kom der brev fra Sharp Brothers & Co. Uagtet at der var hengået et helt år, siden kontrakten blev underskrevet, meddelte lokomotivfabrikken først nu, at det ikke kunne tilrådes at bygge lokomotiverne med så lange kedler som foreskrevet i kontrakten. Fabrikken foreslog at bygge lokomotiverne med 10' 6" (3200 mm) lange kedler, men iøvrigt efter kontrakten.

I direktionen var man nærmest tilbøjelig til at antage, at fabrikken på denne måde ville forsøge at få direktionen til

at forlange foretaget forandringer i den vedtagne konstruktion af lokomotiverne for derved at kunne komme udenom den bøde, som en forsinket aflevering vil medføre.

Hovedindvendingen mod lokomotiver med "lang" kedel var, at de skulle være tilbøjelige til at løbe af sporet på grund af deres forholdsvis store faste hjulstand 11' 0" (3353 mm); men i så henseende nærede direktionen ingen betænkeligheder, fordi København-Roskilde banen ikke ville få skarpe kurver. I betragtning heraf blev det så besluttet at meddele fabrikken, at man kun kunne gå med til konstruktionsforandringer, forsåvidt fabrikken ville garantere, at lokomotivernes hastighed, forbrug, pris og leveringstid forblev uforandret.

Sagens rette sammenhæng skulle imidlertid hurtigt komme for en dag - lokomotiverne kom nemlig ikke i maj måned således som bestemt i kontrakten. Direktør Hjorth, der opholdt sig i England, rejste derfor til Manchester for sammen med selskabets agent at erkynde sig om, hvorledes det stod til med lokomotiverne.

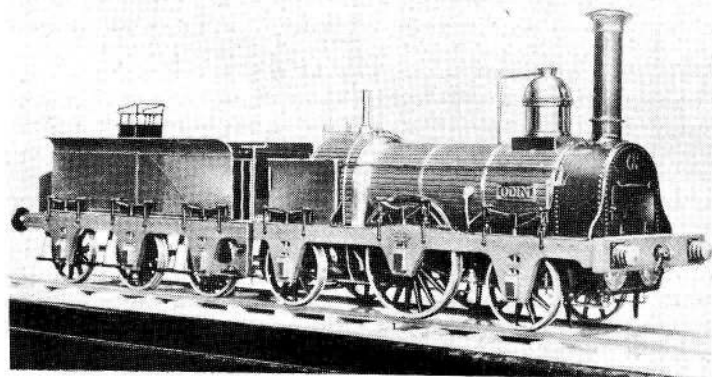
Sharp Brothers & Co. havde ganske negligeret de danske lokomotiver. Fabrikken var stærkt optaget af bygningen af lokomotiver til andre baner, og de priser, der på det tidspunkt betaltes for lokomotiver, var betydeligt højere end den for de danske lokomotiver kontraherede pris. Dertil kom endvidere, at de til den sjællandske Jernbane bestilte lokomotiver i konstruktiv henseende afveg ret væsentligt fra de lokomotivtyper, man nu byggede hos Sharp Brothers & Co.

Ved den tekniske direktørs ankomst til Manchester blev man på fabrikken pludselig opmærksom på, at lokomotiverne til Danmark var "glemt", og fabrikken forsøgte da først at blive løst fra kontrakten. Da der fra det sjællandske Jernbaneselskabs side selvfølgelig ikke kunne være tale om at gå ind herpå, erklærede fabrikken kort og godt, at man var ude af stand til at opfylde kontrakten.

Overfor denne optræden havde selskabet kun ét middel, nemlig at gøre bødebestemmelsen gældende; men dette middel ville næppe have ført til noget resultat. Bøden ville have udgjort Lst. 100 pr. måned for alle 5 lokomotiver; men prisen for lokomotiver på dette tidspunkt var ca. Lst. 2400 pr. stk. uden tender, medens

kontraktprisen for de danske lokomotiver kun var Lst. 1420 pr. stk. Der kunne altså tjenes penge ved at udskyde bygningen af de danske lokomotiver, til fabrikken fik bedre tid, og derved mistede det sjællandske Jernbaneselskab sit eneste våben overfor den genstridige fabrik.

Under disse omstændigheder var der ikke andet at gøre end at appellere til fabrikkens velvilje og fremstille, hvilke vanskeligheder selskabet ville komme i, dersom lokomotiverne ikke snarest blev leverede.



Fabrikken tilbød da i sommerens og efterårets løb, samt så snart havnene blev isfri til næste forår (1847), at levere nogle lokomotiver, som var i arbejde til andre baner, hvor trangen ikke var så stor. Såfremt lokomotiverne imidlertid forlangtes byggede efter kontraktens bestemmelser, ville fabrikken levere 4 stk. 2 måneder senere end de andre tilbudte maskiner og 1 stk. til foråret 1847. Der blev dog ikke lejlighed til at prøve, om fabrikken mente dette sidste tilbud alvorligt. I alle tilfælde turde direktionen ikke antage det af frygt for ikke at få lokomotiverne i rette tid.

De lokomotiver, som Sharp Brothers & Co. ville levere i henhold til det førstnævnte tilbud, var imidlertid meget forskellige fra de, hvorom der var sluttet kontrakt.

De tilbudte lokomotiver havde "korte" kedler, længde 10' 0" (3048 mm), og indvendige cylindre, medens kontrakten lød på "lange" kedler, længde 13' 0" (3962 mm) og udvendige cylindre.

SIKRINGSANLÆG PÅ MODEL BANEN

2. afsnit: SIGNALER.

Dette afsnit om signaler er opdelt i to underafsnit: Selve styringen af signaler og signaler og deres opstilling.

Som nævnt i 1. afsnit er det rent elektriske sikringsanlæg der vil blive gennemgået, derfor bliver jeg først nødt til at fortælle om de signaturer, der vil blive brugt i strømskemaerne. Strømskemaer - eller som nogen siger: diagrammer - findes der desværre et hav af. Telefonfolk bruger én type, radiofolk en anden og stærkstrømsfolk flere forskellige typer. Man har indenfor elektrotekniken i mange år prøvet at lave et fællessystem, men det er ikke lykkedes endnu, og det gør det måske heller aldrig. De fleste modelfolk, der sysler med elektriske sikringsanlæg bruger telefonsignaturer, vel fordi det er telefonrelæer, der benyttes. Men det mest naturlige synes jeg vil være at bruge de signaturer og den tegneform, der anvendes ved DSB, en form, der oprindeligt stammer fra Tyskland, men som efterhånden vinder indpas i flere og flere lande. Grunden til at jeg vil bruge den form er ikke alene at jeg til daglig bruger den, men fordi den er den enkleste form, den letteste at finde ud af hvad enten man er vant til telefonformen - eller aldrig har set et strømskema før.

Fig 2.1. viser de signaturer som bruges, samt - til sammenligning - de tilsvarende telefonsignaturer. Som det vil ses, går der i DSB-signaturerne - til venstre - en streg lodret ned fra den øverste pil til den nederste. Det er ledningerne, der forbinder de enkelte dele. De, der kender telefonstrømskemaer vil vide, at ledningerne dér går frem og tilbage, op og ned, så det mange gange kan være vanskeligt at følge med. Det er aldrig tilfældet her, og mens telefonfolk helst vil have en hel telefoncentral på én tegning, så skiller sikringsfolk hver lille strømkreds ud for sig, anbringer de enkelte komponenter under hinanden (såvidt det er muligt - selvfølgelig) og får derved et letlæst strømskema, der ikke mindst letter en eventuel fejlfinding. Nå, men tilbage til fig 2.1.

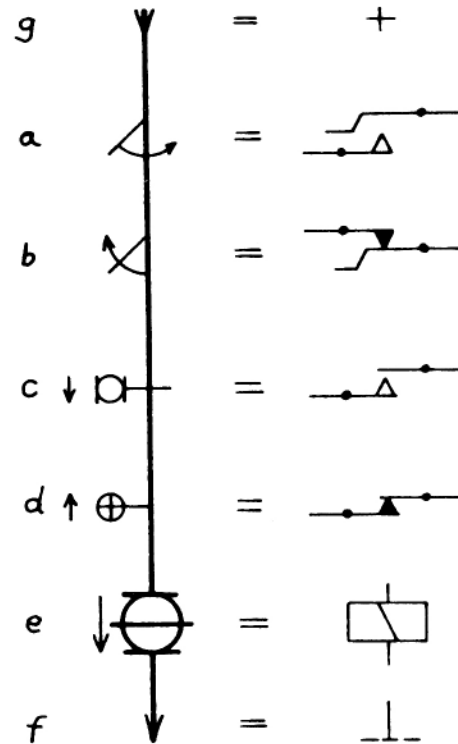


Fig 2.1.

- viser en trykkontakt (tryknøgle) der er brudt, d.v.s. at den slutter når man nedtrykker den.
- viser en tryknøgle der er sluttet, i.e. at den bryder når man nedtrykker den. Den lille pil for enden af buelinien i a) og b) betyder, at nøglen selv går tilbage i sin normalstilling, når man slipper den. Er pilen erstattet af en prik betyder det, at nøglen ikke selv går tilbage til sin normalstilling, når man slipper den (det siges, at en sådan nøgle er med spær).
- viser en relækontakt, der er brudt i.e. at kontakten slutter når relæet skifter stilling.
- viser en relækontakt, der er sluttet, d.v.s. at kontakten bryder når relæet skifter stilling.

Pilen til venstre for signaturen viser om relæet i sin normalstilling er frafaldet eller trukket. Viser pilen nedad er relæet frafaldet (c), viser pilen opad er relæet tiltrukket (d).

e) viser et relæ. Pilen til venstre for signaturen har samme betydning som ovenfor nævnt.

Endelig viser

g) tilslutning til en spændingskilde (normalt +) og

f) tilslutning til stel (normalt ÷).

Som det let vil kunne ses, gælder der den regel for kontakter, at går den vandrette streg hen over den lodrette streg (ledningen) så er kontakten brudt, hvorved strømmen ikke kan passere (a) og c)). Går den vandrette streg hen til den lodrette streg så er kontakten sluttet, hvorved strømmen kan passere (b) og d)).

Den i fig 2.1.e viste signatur for et relæ har den fordel fremfor alle andre relæsignaturer, at den kan varieres således at signaturen, ud over at angive at det er et relæ, man har med at gøre, også kan vise, hvilken slags relæ det er. Signaturen her bruges for de relæer, der ingen speciel signatur har.

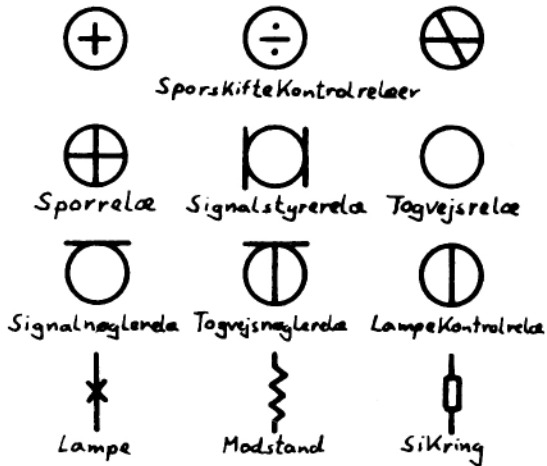


Fig 2.2.

I fig 2.2. er vist nogle af de vigtigste relæsignaturer. I øverste række ses tre typer på SPORSKIFTEKONTROLRELÆER, et for et sporskiftes +stilling, et for ÷stilling og et der bruges hvor et sporskifte normalt benyttes i en bestemt stilling (f.eks. i en sporforbindelse til et læssepor). I anden række ses signaturerne for et SPORRELÆ, et SIGNALSTYRERELÆ og et TOGVEJSRELÆ (ofte kaldet TOGVEJSSPÆRRERELÆ). Endelig ses i tredje række signaturerne for et SIGNALNØGLERELÆ, et TOGVEJSNØGLERELÆ og et LAMPEKONTROLRELÆ. I sidste række i fig 2.2. ses endelig tre meget brugte

signaturer, nemlig en LAMPE (både signallampe og tableaulampe i et capp), en MODSTAND og en SIKRING.

Vi skulle nu være klar til at kaste os over strømskemaerne og begynder med:

DSB-strømløbet for et to-lanterne signal fig 2.3.

Følger vi strømmen ser vi, at der normalt er rødt lys i signalet. Strømmen går fra + (45 volt vekselspænding) igennem en sluttet kontakt på lampekонтроlrelæet for det grønne lys, videre gennem signalets røde lampe, igennem en modstand og sluttelig igennem lampekontrolrelæet for det røde lys (der derfor er trukket) og til stel.

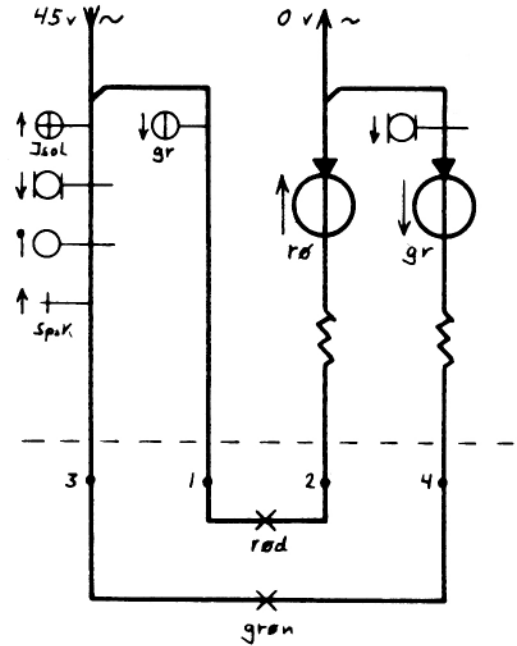


Fig 2.3.

Skal vi have grønt lys i signalet, skal strømmen gå følgende vej: Fra + gennem en sluttet kontakt på sporrelæet (sporet skal være frit), gennem en sluttet kontakt på signalstyrerelæet (der skal være trukket), gennem en sluttet kontakt på togvejsrelæet (togvejen skal derfor være fastlagt). Derefter gennem en sluttet kontakt på sporskiftekontrolrelæet for spsk 0 i + (sporskiftet skal derfor stå i rette stilling og der skal være kontrol på dette), igennem den grønne lampe i signalet, gennem en modstand, lampekontrolrelæet for det grønne lys og en sluttet kontakt på

det samme signalstyrerrelæ som før (for dobbelt sikkerhed) og endelig til stel. Herved trækker lampekontrolrelæet (forudsat lampen er hel), kontakten på dette relæ, der sidder i strømløbet for det røde lys afbryder, og det røde lys slukker. Grunden til at man har valgt denne fremgangsmåde er at det røde lys herved tænder hvis den grønne lampe brænder over mens der er grønt lys. Et slukket signal ("sort" signal) er en farlig ting at have.

Så meget er der ikke grund til at gøre ud af vores signal på modeljernbanen, bl.a. fordi vi ikke har lokførere i vore tog. Vore signaler er der kun for at give banen "finish". Det ville være for dyrt med lampekontrolrelæer i alle vore signaler. Ét relæ er derimod højst nødvendigt - signalstyrerrelæet, og vi lader dette styre vort signal direkte.

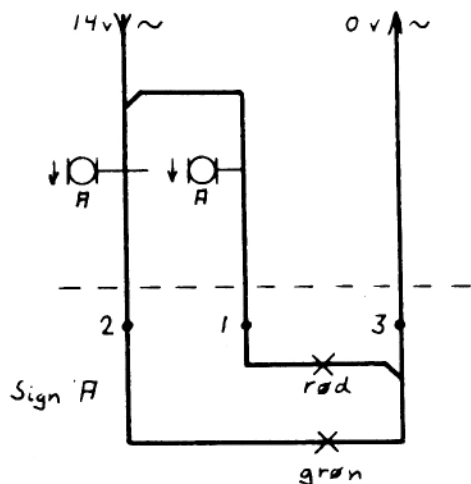


Fig 2.4.

I fig 2.4. ses lampestrømløbet for vort to-lanterne signal, senere omtales tre- og fire-lanternesignaler. Når signalstyrerrelæet i normalstilling er frafaldet er der rødt lys i signalet. Når signalstyrerrelæet trækker fås så grønt lys samtidig med at det røde slukker. Jeg regner med som signallamper at bruge den cylindriske minilampe, som bl.a. Märklin benytter i sine lokomotiver. Disse lamper har data: 19 volt, 0,1 ampere, men for at spare på lamperne, så de holder længere bruger jeg kun 14 volt. Den fulde spænding får også lampen til at lyse for kraftigt så man ikke kan skelne signalfarverne.

Vi skal nu have opbygget et styrestrømløb for signalet. Vælger vi at lade signalet være signal A på vores station i fig. 1.2. i forrige artikel kommer styrestrømløbet til at se ud som vist på fig. 2.5.

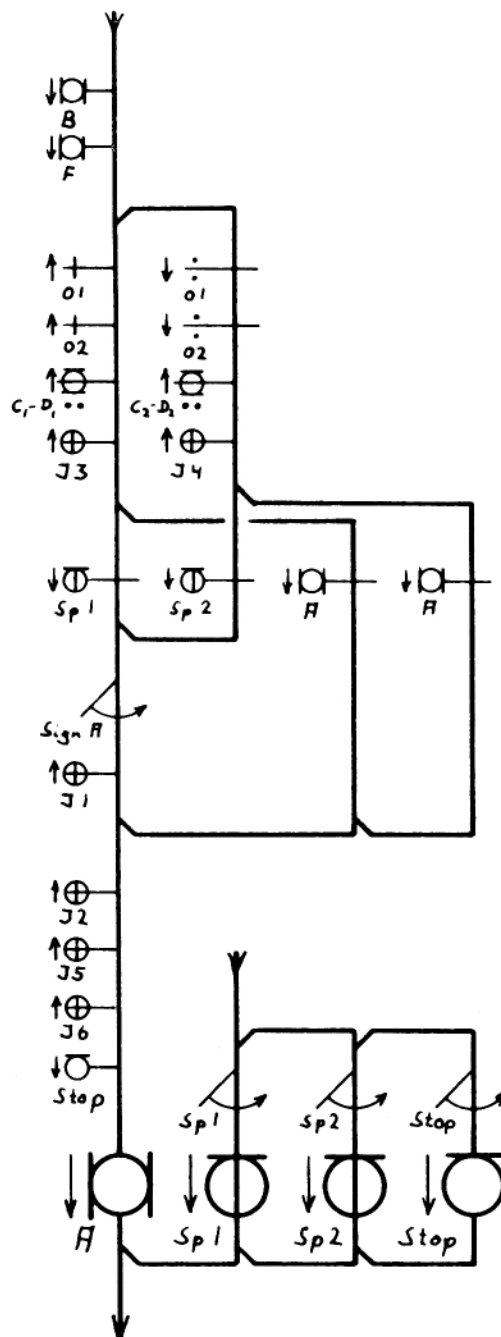


Fig 2.5.

I normalstilling viser et hovedsignal på en station altid rødt (stop), og vi skal så foretage en togvejsindstilling for at få signalet på grønt (kør). Vi foretager igen visse indskrænkninger for at spare relæer. Togvejsspærrerelæerne, der

skal fastholde sporskifterne og spærre for fjendtlige togveje kaster vi væk og lader signalstyrerelæerne overtage denne funktion.

For at kunne lave togvejene skal vi have nogle betjeningsknapper (tryknøgler) på sportavlen (vist skematisk på fig 2.6.) Der skal være en signalnøgle for hvert signal (mærket sign A o.s.v.) og en togvejsnøgle for hvert spor (mærket sp 1 og sp 2). Endelig skal vi have en stopnøgle (mærket stop alle sign) for at kunne sætte signalerne på stop i en nødsituation. Da der kun er én sluttekontakt i hver nøgle, og da vi skal bruge togvejsnøglerne og stopnøglen i hvert signalstyrestrømløb, må vi - for at få kontakter nok til dette - tilslutte et relæ til hver af disse nøgler. Strømløbene for dette er vist nederst til højre på fig 2.5. Når en nøgle nedtrykkes trækker det pågældende relæ. Med hensyn til signalnøglen behøver vi ikke dette, idet disse kun bruges én gang.

Vi går nu over til at se på strømløbet, når vi skal have en "togvej".

Fra Sikringsplanen, fig. 1.2., ved vi, at togvejene for signal A (togvej 1 og 2) ikke må kunne stilles, hvis togvejene 5, 6, 7 og 8 er stillet (sign B og F), derfor begynder vi med at gå igennem to sluttede relækontakter på signalstyrerelæerne for sign B og F. Er disse trukket, kan vi ikke få stillet vores signal (A). Der er to togveje fra signal A, 1 og 2. Vælger vi først togvej 1, ved vi fra fig 1.2. at begge spsk skal være i +, vi går derfor over sluttede kontakter på sporskiftekontrolrelæerne for begge spsk i +. (Et spsk's normalstilling er normalt +, derfor skal vi ikke først omstille disse) Dernæst følger en sluttet kontakt på et relæ der overvåger, at dværgsignalerne C1 og D1 viser "forbikørsel forbudt". (Dette strømløb vil senere blive vist). Af fig 1.2. ved vi, at sporisolation 3 kun skal overvåges i togvej 1, vi indfører derfor en sluttet kontakt på sporrelæet for denne isol. Nu kan strømmen ikke komme videre før vi først trykker på togvejsnøglen for sp 1, så togvejsnøglerelæet kan trække og slutte sin kontakt, og dernæst trykker på signalnøglen for sign A. Havde vi valgt togvej 2, skulle vi have gået ad strømløbet til højre, først have omstillet spsk 01 og 02 til ÷, så disse kontrolrelæer kunne have sluttet, have overvåget at det

nu var dværgsignalerne C2 og D2, der viste "forbikørsel forbudt", have overvåget at isol 4 var fri, og endelig have trykket på togvejsnøglen for sp 2.

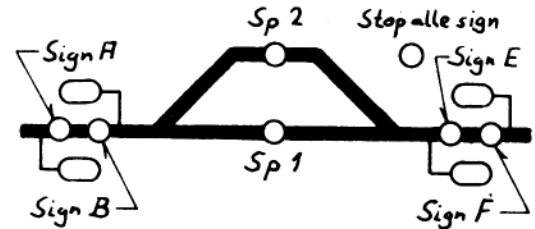


Fig 2.6.

Efter signalnøglen er strømløbet fælles for begge spor, og da det ses, at sporisolationerne 1, 2, 5 og 6 indgår i begge togvejene, kan sluttede kontakter indsættes her. Endelig har vi en sluttet kontakt på stopnøglerelæet før vi får trukket vores signalstyrerelæ A.

For at undgå at vi får krampe i fingrene ved at holde togvejs- og signalnøglen nedtrykket indtil toget er kommet ind på stationne, indfører vi en såkaldt holde-kreds. Imellem relækontakten på sporrelæ 3 hhv. 4 og kontakten på togvejsrelækontakten for sp 1 hhv. sp 2 fører vi ledninger over brudte relækontakter på vort signalstyrerelæ og tilbage imellem relækontakterne på sporrelæ 1 og 2. Når vores signalstyrerelæ trækker, går strømmen over disse holdekontakter og vi kan så slippe tryknøglerne uden at signalstyrerelæet falder. Samtidig opnår vi, at signalstyrerelæet, når toget kører ind, først falder når isol 2 besættes. Så er toget inde på spsk 01, og da dette (som vi senere skal se) ikke kan omstilles, når denne isol er besat, kan der - sikkerhedsmæssigt - ikke udsættes noget på denne "modelbaneløsning" af togvejsindstillingen.

Jeg har fundet det bedst at gennemgå dette strømløb på denne minutiøse måde. I senere artikler regner jeg med, at læseren er blevet så erfaren, at han selv kan "læse" strømløbene, hvorfor jeg vil kunne tage flere strømløb med pr. artikel.

Men nu slut for denne gang. Næste gang følger reglerne for signalernes opstilling, samt strømløb for tre- og fire-lanternesignaler m.m. og sporisolationer.

Nedlagte Baner

Af A. Gregersen

Lollandske Baner

Maribo-Torrig Jernbane, MTJ

Denne bane blev åbnet for drift 12. april 1924 idet der dog allerede fra 5. februar 1924 kørtes godstog over strækningen. Banen blev nedlagt 28. februar 1941. Længde 23,7 km, max. stigning 5 promille.

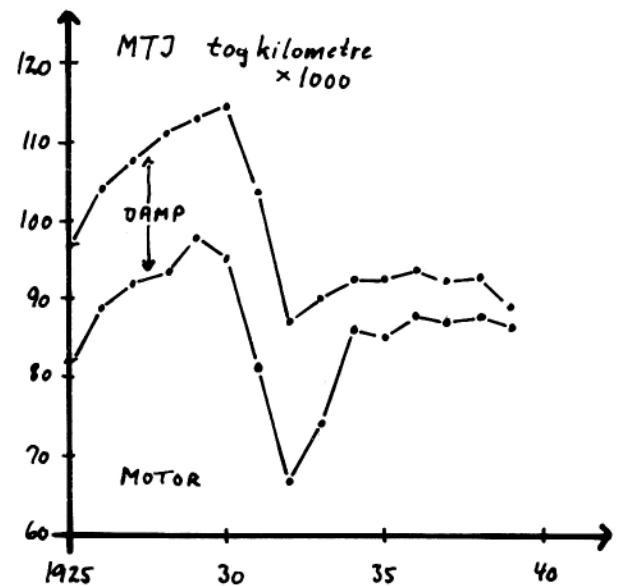
Maribo-Torrig banen er vist en af de baner, der fra starten har haft de dårligste livsbetingelser. Den blev anlagt på et tidspunkt, hvor man måtte regne med den konkurrence, der blev påført banerne fra landevejstrafikken. Dens opland var tilmed lille, idet den gennemløb en egn, der i forvejen må siges at være jernbanemættet - og dertil kom, at dens anlæg, på grund af efterkrigstidens inflation, blev uforholdsmæssig dyrt.

To vigtige aktiver havde man dog: den direkte rute fra Midtjylland til Kragenæs - og driftsfællesskabet med de øvrige lollandske baner.

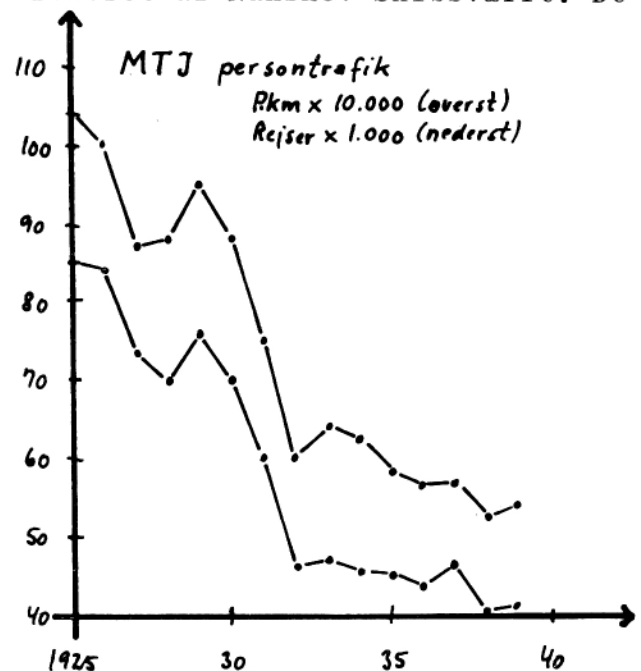
MTJs første køreplan var yderst spartansk - hverdage 2 og søndage 3 dobbeltture, fra oktober 1924 dog forbedret til 5 dobbeltture daglig. For at udnytte mulighederne fuldt ud for direkte trafik til Kragenæs og få en god forbindelse til øerne i Smålandshavet gennemførtes fra 1925 enkelte tog over NKJ-strækningen Torrig-Kragenæs. Den 31/8 1931 åbnedes bilruten Maribo-Stokkemærke-Vestborg-Nakskov i samarbejde med LJ. Ruten blev bestridt af 1 bus med 21 pladser og samtidig blev 2 togpar inddraget. I resten af banens levetid kørtes kun 4-5 dobbeltture. Togene var kun små - middelstørrelsen 4,5 aksler/tog - og hertil kommer, at de fleste tog fremførtes af en 4-akslet motorvogn. (Undertiden medtages en motorvogns drivaksel ikke i banernes statistik).

Banens trafikmængde fremgår af ef-

terfølgende kurver. Persontrafikken var kun god i de første år, men heller ikke godstrafikken blev tilfredsstillende.



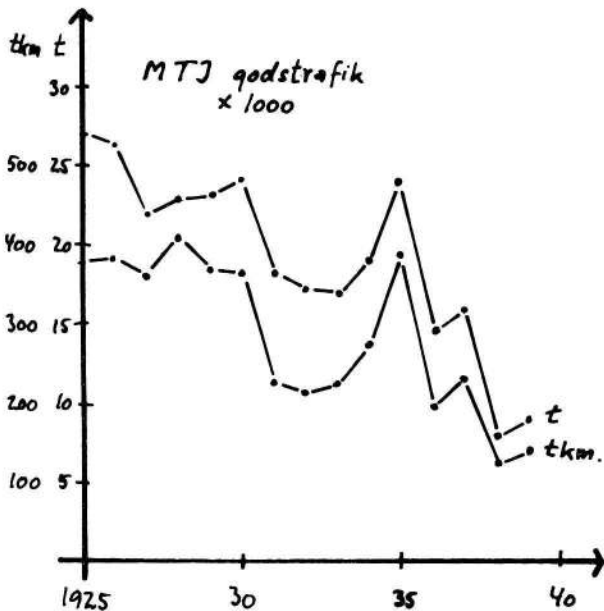
MTJ var landets første motoriserede bane. Trækraften bestod af 2 dieselvogne leveret af Nakskov Skibsværft. De var



forsynet med en 90 HK Holeby-motor og hver vogn havde plads til 40 rejsende.

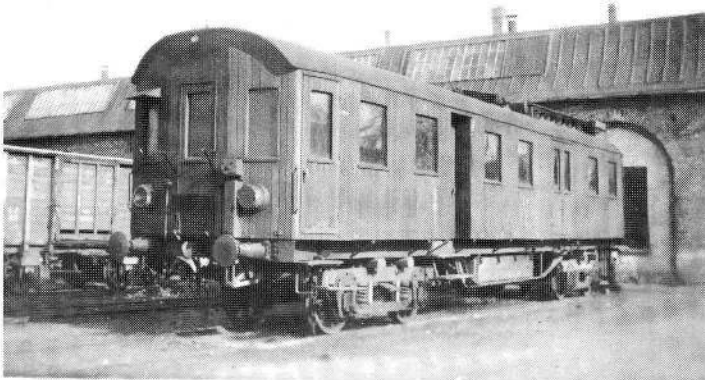
Dieselvognene fik nr. M 2 og M 3 for at kunne gå ind i det lollandske vognfællesskab. De blev fra 1925 også anvendt på NKJ, fra 1926 på LJ (Rødbybanen?) og fra 1927 på NRJ. Til gengæld kørte LJs og vist også NKJs damploko på MTJ, og dette gjaldt også i nogen grad MRJs dieselloko M 4 og M 5 samt motorvogn M 7.

M 2 brændte i 1930, medens M 3 kørte til MTJ lukkede i 1941. Den blev der-



efter hensat, senere udrangeret og undervognen brugt til en LJ rejsegodsvogn.

Der blev ikke anskaffet anden trækraft til erstatning af M 2, så fra 1930 anvendtes i højere grad end før fremmed trækraft.



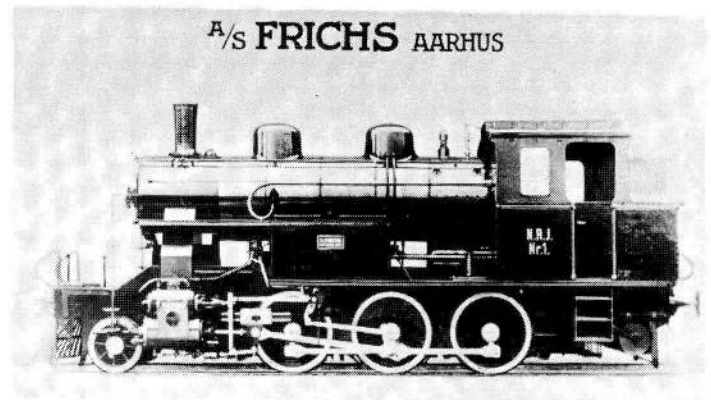
MTJ M 3 ved remisen i Maribo

I 1924 anskaffede MTJ 2 personvogne, 2 post- og personvogne, 6 lukkede og 12 åbne godsvogne. I 1925 anskaffedes yderligere 6 åbne godsvogne og i 1926 1 rejsegodsvogn og 5 lukkede godsvogne. Person- og postvognene blev leveret af Wismarfabrikkerne, godsvognene indkøbtes brugte henholdsvis blev leveret af Hannoverische Waggonfabrik.

I 1941 blev 1 personvogn solgt til GDS som C 39, den anden personvogn, rejsegodsvognen og 14 godsvogne blev solgt til Lollandsbanen.

På MTJs busrute Maribo-Nakskov kørtes årligt ca. 28.000 km og der befordredes 6-7.000 rejsende.

Af MTJs stationer blev én betjent af en stationsmester, de øvrige af ekspeditricer. I Maribo besørge stationstjenesten af LJ og i Torrig af NKJ. Banen havde overbanemester fælles med NRJ og NKJ - han var ansat af NKJ.



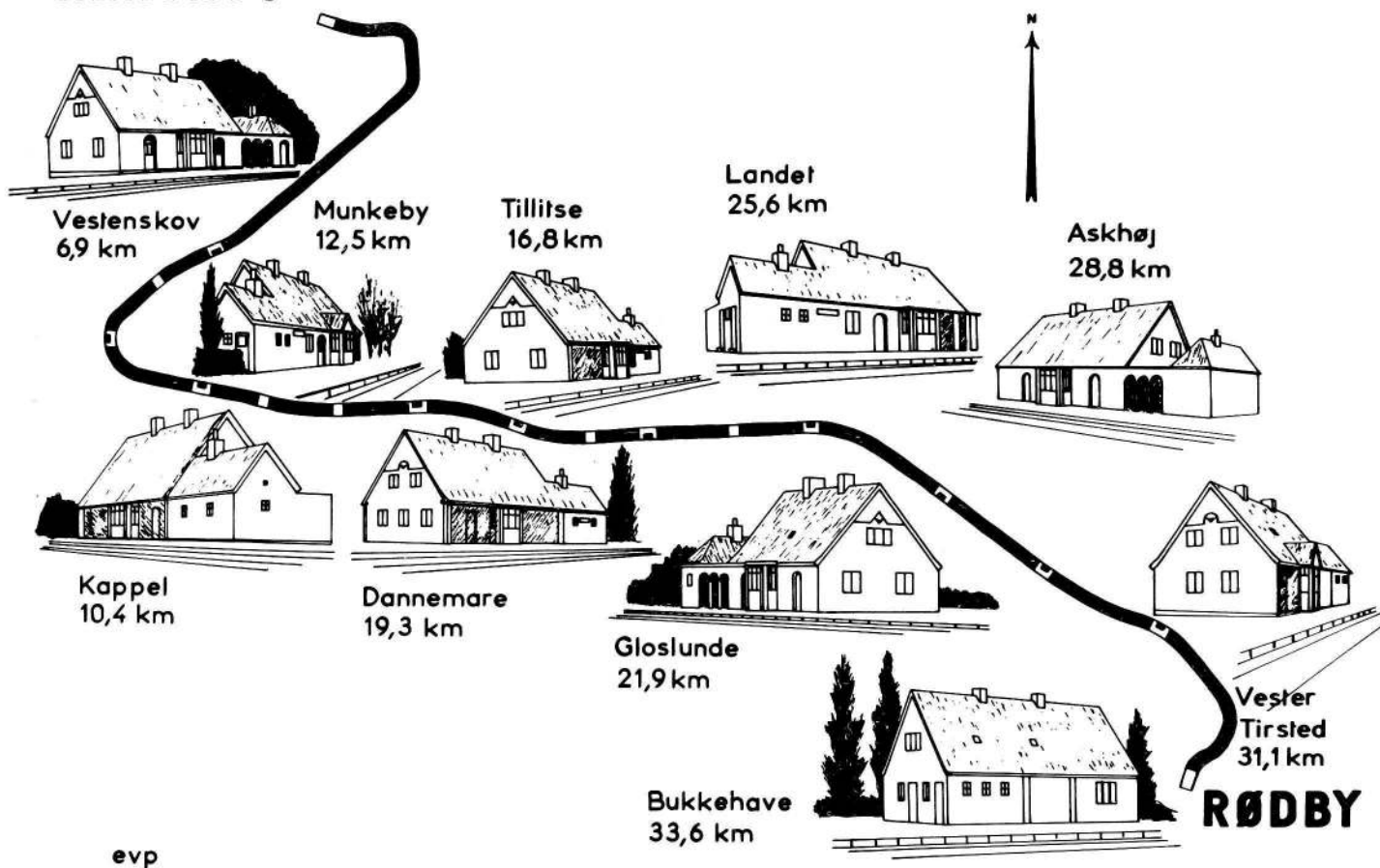
Nakskov-Rødby Jernbane, NRJ

NRJ blev åbnet 30. marts 1926 og nedlagt 31. december 1953. Længden var 36,7 km og max. stigning 5 promille.

Banen blev ligesom MTJ anlagt for sent. Dens formål var af ren lokal art - betjening af det sydvestlige Lolland - og da man derfor ønskede, at den skulle berøre så mange byer som muligt, måtte den få et snoet løb. Fra Nakskov i sydvestlig retning til Kappel, derfra i østlig retning gennem Tillitze til Landet, hvorfra den i en bue i sydøstlig til sydlig retning endelig når Rødby.

Allerede før banens åbning havde landevejstrafikken fået en betydning der måtte regnes med. NRJs persontrafik blev derfor kun jævn - for rejsende mellem

NAKSKOV



evp

Nakskov og Rødby betød den nye bane ganske vist en ca. 15-20 minutters afkortelse af rejsetiden, og en rejse uden togskifte - men dette opvejedes af, at man over den gamle rute over Maribo havde omkring det dobbelte antal rejsemuligheder. Banen havde i mange år en god roetransport, men medens der efter krigen kun forekom en mindre forringelse i persontrafikken, halveredes godsmængden i løbet af få år.

Selv med den størstmulige sparsommelighed forøgedes de økonomiske vanskeligheder år for år - et underskud de sidste 3 driftsår på 160.170.000 kr. nødvendiggjorde at man standsede driften. Såvel MTJ som NRJ havde et ret dårligt opland, idet banerne løb meget nær kysterne.

På banen kørtes 1-2 blandede tog og 3-4 persontog. Fra 1948 indførtes skinnibusdrift. Stationstjenesten i Nakskov og Rødby blev besørget af LJ. NRJ havde driftsfællesskab med LJ og de øvrige lollandske baner og NRJ, NKJ og MTJ havde fælles overbanemester.

Rullende materiel:

I 1926 leverede Frichs som fabr. nr. 68, et loko, 1 C h 2 T, bygget som let privatbanetype - 52 L. Der blev ialt kun bygget to af disse loko, det ene kom til VaGJ som nr. 5 og det andet til NRJ som nr. 1.

Data:

Cylinderdiameter	360 mm
Slaglængde	540 mm
Drivhjulsdiameter	1100 mm
Kedeltryk	12 at
Risteareal	1,2 m ²
Hedeflade, kedel	56 m ²
- overheder	24 m ²
- total	80 m ²
Vand	5 m ³
Kul	2,25 t
Tjenstfærdig vægt	37,0 t
Adhæensionsvægt	29,7 t
Løbehjulsdiameter	800 mm
Akselafstand	2600 + 1450 + 1450 mm
- total	5500 mm
Længde over puffere	9900 mm

Lokomotivet havde rundglidere, Heusingerstyring, vandkasse mellem rammerne samt en lav vandkasse på hver side af kedlen. Den havde kulkasse bag førerhuset.

Dieselloko M 4 og 5 blev leveret af Nakskov Skibsværft i 1926. De var forsynet med en 150 HK Holeby-motor og vognen var iøvrigt en 4-akslet lænkakselvogn med rejsegodsrum.

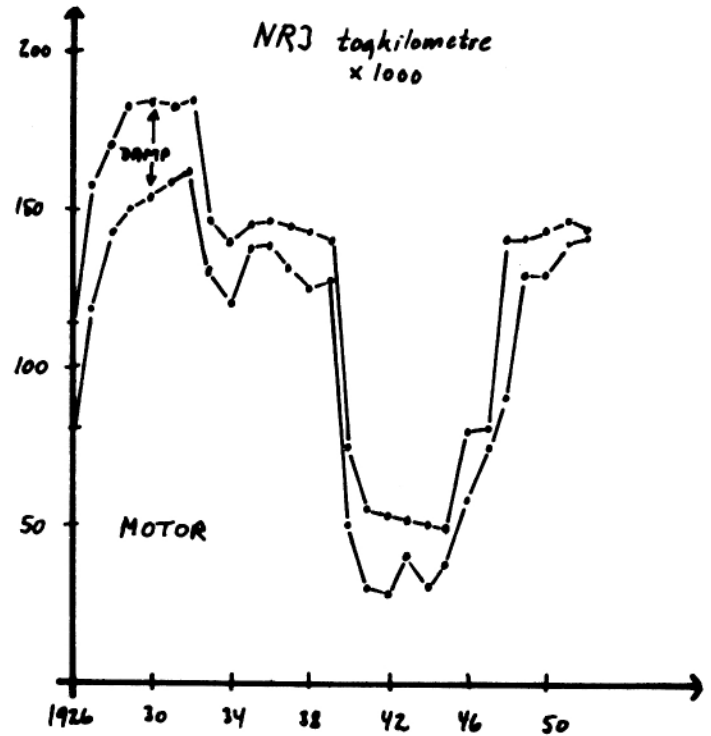
I 1948 anskaffedes til NRJ et skinnebuskøretøj bestående af SM 6, SP 45 og SB 83. Hele dette tog solgtes i 1954 til VNJ. I 1952 havde NRJ og NKJ i fællesskab anskaffet SM 13 og SP 9 - i 1954 overtog NKJ NRJs andel.

Hele NRJs vognpark blev anskaffet ved banens åbning i 1926 og bestod af:

- 5 personvogne nr. 40-44,
- 2 bænkevogne,
- 1 rejsegodsvogn,
- 10 lukkede godsvogne og
- 20 åbne godsvogne.

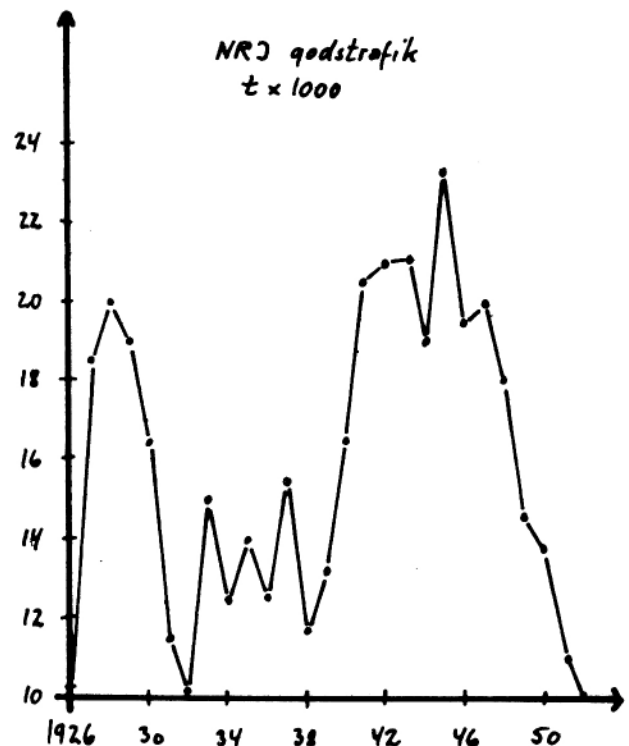
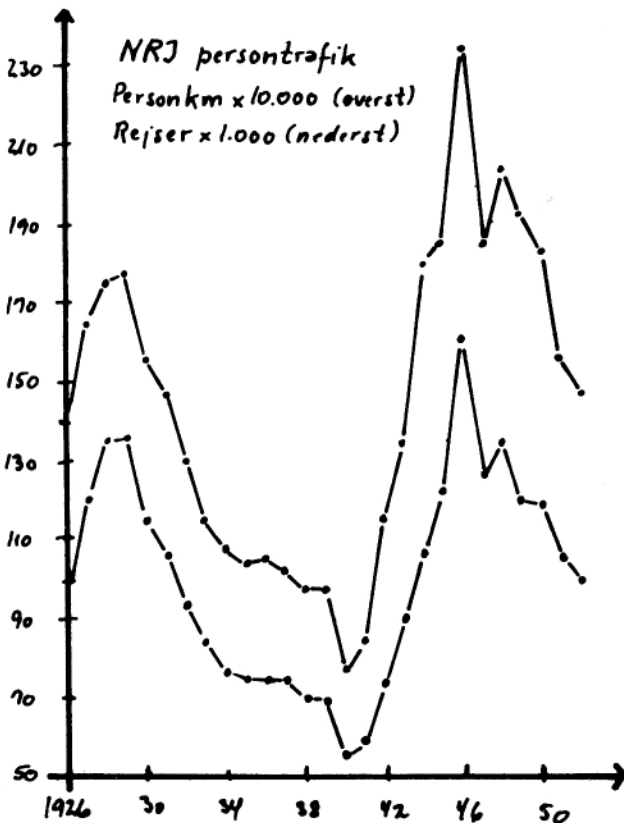
Der var ialt 376 pladser i personvognsmateriellet og godsvognenes samlede lastevne var 420 t.

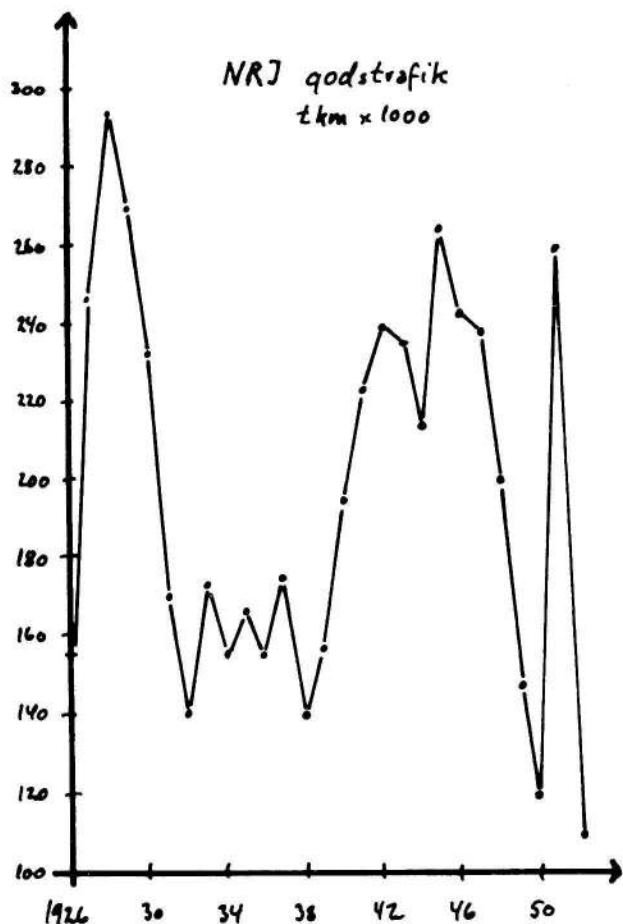
Loko 1 blev udrangeret og ophugget hos Petersen & Albeck i 1952. M 4 og 5 fik samme skæbne i 1954, medens gods- og bænkevognene samme år blev overtaget af LJ.



I de første år kørtes et blandet tog og roetogene med damp - ofte brugte man LJ og NKJ loko. Til gengæld kørte M 4 og M 5 ofte både på NRJ og NKJ og i enkelte tilfælde også på MTJ. På NRJ har man også brugt (lidt) MTJs M 2 og M 3 og NKJs M 7, og muligvis også LJs M 1.

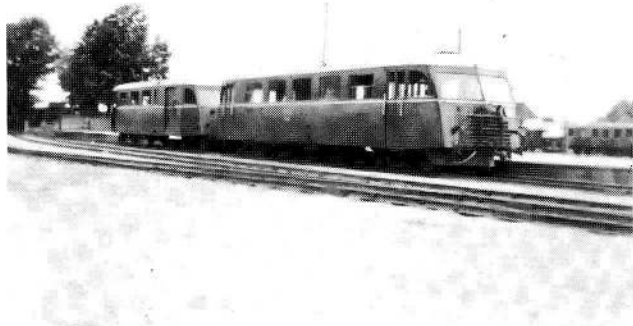
Med den betydelige nedgang i godsmængden blev det muligt i 1930'erne at køre en del blandede tog med M 4 eller M 5. Anvendelsen af damploko steg for en



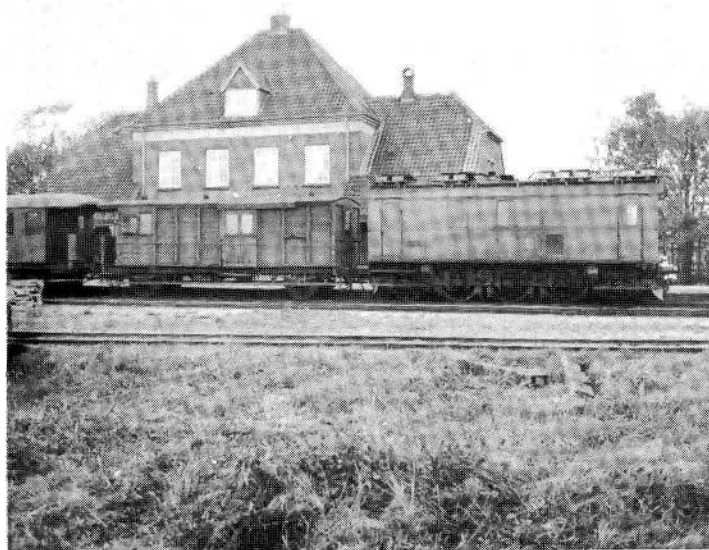


tid under 2. verdenskrig, men efter indførelsen af skinnebusdriften i 1948 og med anvendelse af M 4-5 i det daglige lette godstog, svandt dampkørslen ind til det rene ingenting. Der kørtes enkelte roetog og på dage med stærkt snelæg.

Fra 26/6 1926 til 3/3 1928 indsatte NRJ en rutebil til kørsel i oplandet omkring Kappel. Derefter blev der en pause i denne driftsform til efter krigen, hvor man atter genoptog rutebilkørslen og den-



NRJ SM 6 og SP 43



LJ M 8 i Rødby Havn, 10/61 (J.G.)

ne gang med en rute gennem hele banens opland. Længden af ruten var 31 km, men den blev senere afkortet - vist til 25 km.

NRJ og MTJ må siges at være baner, der havde en yderst lille levedygtighed. Da godstrafikken - og især roekørslen svigtede - havde de absolut ingen berettigelse, så lad os ikke forlede til at tro at de, som flere andre baner, havde været en bedre skæbne forudt.

Maribo-Rødby Havn

Maribo-Rødby åbnedes sammen med strækningen Nykøbing F.-Nakskov den 1/7 1874 og strækningen Rødby-Rødby Havn åbnedes den 25/7 1912.

Strækningerne er henholdsvis 14,4 og 5,2 km eller ialt 19,6 km. Denne bane har i hele sin levetid været en del af Lollandsbanen.

Banen har altid haft en ret tæt toggang med tilslutning til de fleste af hovedliniens tog, og den har gennem tiden haft en god person- og godstrafik. Som for de øvrige lollandske baner spillede roetransporterne den altovervejende rolle og det var derfor et hårdt slag for banen, da disse transporter efterhånden tog af - og tilsidst helt ophørte.

Da banen er en del af LJ kan der ikke findes oplysninger om dens trafikmængde, økonomi m.v.

Indtil omkring 1930 er det næsten udelukkende LJs ældre 2-koblede loko, der bliver benyttet. M 1, bygget i 1923, blev først indsat i lette persontog på strækningen Nykøbing-Nakskov, men den var for svag hertil og overførtes derfor snart til Rødbybanen hvor det bestred hovedparten af persontogskørslen med en togstamme på en af de nye boggievogne med rullelejer (B 16) plus 1 E-vogn.

Da jeg i 1932 var på besøg i Maribo var M 1 til reparation, så der kørtes udelukkende med damp, og jeg så da alle 3 typer 2-koblede LJ-loko på banen. M 1 har gjort god fyldest, men den måtte hensættes under det meste af krigen, og den er nu kun reserve, idet man fra omkring 1948 indsatte skinnebustog på banen.

Omkring 1950 begyndte antallet af rejsende for alvor at falde, man indstillede derfor forsøgsvis persontogene syd for Holeby (fra 5/10 1952) og indsatte rutebiler i stedet. Denne driftsform viste sig dog at have mange ulemper, hvorfor der fra 16/5 1953 igen kørt persontog over hele strækningen, dog i en noget udtyndet plan og suppleret med enkelte busture. I det lange løb blev der dog for få rejsende til at retfærdiggøre persontogskørsel i en tæt plan - derfor blev persontogskørslen totalt standset den 28. maj 1963.

Der køres nu kun godstog - der er bl.a. en del kultransporter til fabrikken i Holeby - således så jeg for et par år siden et kultog fra Bandholm til Holeby på 15 vogne trukket af et af de gamle 1 C 1 dieselloko.

Fortsættes i næste nummer



Rødby station - for en del år siden

LOKBENYTTTELSE I JYLLAND-FYN

1862-1892

Af A. Gregersen

Fortsat fra 4. årgang nr. 1

2. inspektionsområde (Langå-Struer-Esbjerg-Lunderskov, Thy-Salling, Ribe og Skanderborg-Skjern):

Langå: Til persontog til Struer, 5 stk. litra B + 2 i reserve.

Struer: Godstog til Langå, 2 stk. litra E + 2 reserve, til Struer-Esbjerg 3 stk. litra D + 2 reserve, 6 stk. litra L + 3 reserve og 1 stk. litra J i reserve.

Opsummering:

insp. område	Canada-	A	B	C	E	F	G	D	H	J	L	ialt	P	K	M	N	O	ialt
1	2	13	4	4	8	4	17		6		2	60		8	4		2	14
2			7		4			5		9	16	41	9			3		12
3	8	3										11	3			3		6
ialt	10	16	11	4	12	4	17	5	6	9	18	112	12	8	4	6	2	32

I den sidste halvdel af 1880'erne anskaffedes flere A- og G-maskiner samt 20 stk. ny litra J (nr. 1-20) til erstatning for de kasserede Canada-maskiner. Litra A indsattes på Fyn og på den østjydske hovedlinie; her forsvandt Canada-maskinerne og litra B anvendtes i mindre omfang. G-maskinerne fortrængte efterhånden litra E til Strækningen Ålborg-Frederikshavn og Langå-Struer.

F-maskinerne kørte en kort tid i midten af 1880'erne godstog på Fyn. Derefter blev de ombygget til tenderlokomotiver og brugt til rangering i Århus og Vamdrup.

De nye J-maskiner indsattes på stræk-

Skanderborg: Til Skjernbanen 6 stk. litra L + 1 reserve.

Esbjerg: Esbjerg-Lunderskov: 6 stk. litra J + 2 reserve.

Thisted: Til Thybanen 4 stk. litra P + 2 i reserve.

Glyngøre: Til Sallingbanen 2 stk. litra P + 1 i reserve.

Ribe: Til Bramminge-Ribe, 2 stk. litra N.

3. inspektionsområde (Fyn):

Nyborg: 2 stk. litra A + 1 i reserve, 5 stk. Canada + 3 i reserve.

Assens: 2 stk. litra P + 1 i reserve.

Til rangering i

Nyborg 2 stk. litra N
Odense 1 - - N
fælles reserve 1 - - N.

ningen Lunderskov-Esbjerg-Struer, og de gamle J-maskiner kom nu til Skanderborg-Skjern banen. Litra H kørte fortsat på Djursland, hvor der også kørte en enkelt litra L. Litra L blev stadig brugt i lette, rene persontog Esbjerg-Struer og Skanderborg-Skjern samt i alle tog på Ribe- og Assensbanerne. I 1886 anvendtes dog P-maskiner på Ribebanen og litra N! på Assensbanen.

1. juni 1889 er stationeringen således:

Århus:

Til strækningen Vamdrup-Ålborg:

16 litra A (8 tur - 8 reserve) og
 18 - G (12 - - 6 - -),
 til rangering:
 2 litra F, 2 litra K og 5 litra N, (4 til
 rangering - 5 i reserve).

Århus Ø:

Til Djurslandsbanen (Århus-Grenå-Randers
 Ryomgård-Århus):
 5 litra H og 2 litra L (6 tur - 1 reserve).

Fredericia:

Til lokaltog Fredericia-Vamdrup:
 4 litra C og 2 litra G (5 tur - 1 reserve)
 til rangering i Fredericia og Strib: 3 li-
 tra M.

Vamdrup:

Til rangering og lokaltog til Lunderskov:
 2 litra F.

Frederikshavn:

Til persontog til Ålborg:
 6 litra B (4 tur - 2 reserve),
 til godstog til Ålborg:
 5 litra E (4 tur - 1 reserve) og
 til rangering: 2 litra K.

Ålborg:

Til rangering: 1 litra K.

Randers:

Rangering: 2 litra K.

Langå:

Til persontog til Struer:
 5 litra B (4 tur - 1 reserve).

Struer:

Svære Esbjergtog:
 4 litra D, 6 litra J (6 tur - 4 reserve),
 lette Esbjergtog:
 5 litra L (4 tur - 1 reserve),
 Blandede tog til Langå:
 5 litra E (4 tur - 1 reserve).

Nykøbing Mors:

Til rangering: 1 litra M.

Glyngøre:

Til Sallingbanen:
 3 litra P (2 tur - 1 reserve).

Thisted:

Til Thybanen:
 7 litra P (4 tur - 3 reserve).

Esbjerg:

Alle tog til Lunderskov:
 7 litra J (6 tur - 1 reserve),
 til rangering: 1 litra N.

Skanderborg:

Svære tog til Skjern:
 5 litra J (4 tur - 1 reserve),
 lette tog til Skjern:
 4 litra L (3 tur - 1 reserve).

Ribe:

Alle tog Bramminge-Vedsted:
 2 litra L (1 tur - 1 reserve).

Nyborg:

Alle tog til Strib:
 11 litra A (6 tur - 5 reserve),
 til rangering: 2 litra N.

Odense:

Til rangering: 2 litra N.

Assens:

Tog til Tommerup:
 2 litra L (1 tur - 1 reserve).

Århus værksted:

2	litra	A
1	-	D
2	-	E
3	-	G
1	-	H
3	-	J
1	-	K
2	-	L
2	-	P
1	-	N

Nyborg værksted:

2	litra	A
1	-	L
1	-	N

Den sidste stationeringsliste for
 sammenslutningen af maskinafdelingerne fo-
 religger 1/6 1892 og er angivet i efter-
 følgende skemaer:

Maskinerne var fordelt således:

1. inspektionsområde, Århus (Vamdrup-Fre-
 derikshavn).

Stationering 1/6 1892:

Strækning	Depot	tur	værksted+ reserve	ialt
-----------	-------	-----	----------------------	------

PERSONTOGSLOKO: Beholdning ialt: 31 A, 9 B, 4 C.

Nyborg-Strib	Nyborg	9 A	5 A	14 A
Frederikshavn-Vamdrup	Århus	10 A	7 A 2 B	17 A 2 B
Langå-Struer	Langå	4 B	1 C	4 B 1 C
Frederikshavn-Ålborg	Frederikshavn	3 B 1 C	2 C	3 B 3 C

GODSTOGSLOKO: Beholdning ialt: 12 E, 23 G.

Vamdrup-Ålborg	Århus	9 G	10 G	19 G
Fredericia-Vamdrup	Fredericia	2 G	2 G	4 G
Frederikshavn-Langå	Frederikshavn	4 E	2 E	6 E
Struer-Langå	Struer	4 E	2 E	6 E

LETTE LOKO: Beholdning ialt: 5 D, 21 J, 6 H, 18 L.

Århus/Randers-Grenå	Århus Ø	6 H/L	2 H/L	6 H 2 L
Skanderborg- Skjern	(svære tog (lette tog) Skanderborg	4 J 3 L	2 J 1 L	6 J 4 L
Esbjerg-Struer- Oddesund Syd	(svære tog (lette tog) Struer	6 D/J 4 L	6 D/J 2 L	5 D 7 J 6 L
Esbjerg-Lunderskov	Esbjerg	6 J	2 J	8 J
Bramminge-Vedsted	Ribe	2 L	1 L	3 L
Assens-Tommerup	Assens	2 L	1 L	3 L

LOKO FOR 35 LBS. BANER: Beholdning ialt: 12 P.

Thisted-Oddesund N.	Thisted	4 P	4 P	8 P
Glyngøre-Skive	Glyngøre	2 P	2 P	4 P

2. inspektionsområde, Struer (øvrige Jylland).

5 B - 45-49	4 B Nr. 21, 24-26
3 C - 65-67	1 C - 68
6 E - 33-36, 43-44	5 D - 92-96
4 F - 61-64	6 E - 27-32
23 G - 77-81, 106-09, 160-73	21 J - 1-12, 50-58
6 H - 37-42	13 L - 89-91, 110-19
2 L - 87-88	12 P - 103-05, 120-28
2 M - 82-83	1 M - 59
7 N - 97, 180-85	2 K - 69-70
6 K - 71-76	

RANGERING: Beholdning ialt: 4 F, 3 M (+1 udlånt til Sjælland), 12 N, 8 K.

Nyborg	2 N	1 N	3 N
Odense	2 N		2 N
Fredericia (+ Strib)	2 M 2 N		2 M 2 N
Esbjerg	2 K		2 K
Vamdrup	2 F		2 F
Århus	2 F 2 N	1 K* 1 N 1 N*	2 F 1 K 4 N
Randers	2 K/N		1 K 1 N
Ålborg	2 K		2 K
Frederikshavn	2 K		2 K
Glyngøre (Nykøbing M)	1 M		1 M

*Fælles reserve for Jylland.

3. inspektionsområde, Nyborg (Fyn).

14 A Nr. 129-42
3 L - 84-86
5 N - 98-102

Udlånt til Sjælland:

1 M Nr. 60
2 B - 22-23

Den 29/10 1892 gives meddelelse om, at følgende loko skal afgives til Sjælland:

4 A Nr. 156-59
5 G - 169-73
2 P - 103-04 samt muligvis
2 K - 73-74.

Oversigt over maskindepoter, samt den anvendelse, maskinerne havde:

Depot	Strækning m.v.
Nyborg	Nyborg-Strib rangering i Nyborg.
Odense	Rangering i Odense.
Assens	Assens-Tommerup.
Fredericia	Fredericia-Vamdrup rangering i Fredericia og Strib.

Vamdrup	Vamdrup-Lunderskov rangering i Vamdrup.
Ribe	Bramminge-Vedsted.
Esbjerg	Esbjerg-Lunderskov rangering i Esbjerg.
Skanderborg	Skanderborg-Skjern.
Århus H.	Vamdrup-Frederikshavn rangering i Århus.
Århus Ø.	Århus/Randers-Ryomgård- Grenå.
Langå	Langå-Skjern.
Randers	Randers-Århus (til ca. 1868) rangering i Randers.
Ålborg	Rangering i Ålborg.
Frederikshavn	Frederikshavn-Ålborg-Ran- ders.
Struer	Esbjerg-Struer-Langå, Struer-Oddesund S.
Viborg	Langå-Struer, nedlagt ?
Thisted	Thybanen.
Glyngøre	Sallingbanen rangering i Nykøbing M.

TOGGANG

1862:
2 togpar Århus-Randers.

1866:
2 togpar Langå-Holstebro

- 3 - Nyborg-Strib
2 - Fredericia-Vamdrup.

1882:		I	P	Bl.
5 togpar	Nyborg-Strib	1	1	3
5	- Fredericia-Århus	1	2	2
4	- Århus-Ålborg		2	2
3/4	- Ålborg-Frederikshavn	1		2/3
6	- Fredericia-Vamdrup	1	1	4
1	- Fredericia-Lunderskov			1
4	- Lunderskov-Esbjerg		1	3
3	- Esbjerg-Ringkøbing		1	2
4	- Struer-Ringkøbing		2	2
4	- Struer-Langå		2	2
3	- Skanderborg-Skjern		1	2
4	- Bramminge-Ribe			4
3	- Struer-Oddesund-Thisted			3
3	- Århus Ø-Granå			3
3	- Randers-Ryomgård			3

Til disse få tog var maskinparken tilsyneladende stor, men en spredt køreplan vil altid betyde, at lokomotiverne bliver dårligt udnyttet på grund af lange ophold på endestationerne, dertil kom, at togene var meget langsomme - næsten alle var blandede tog med langsom kørsel (30-40 km/t) og med lange stationsophold, og selv byer som Kolding, Vejle og Horsens havde ingen rangermaskiner (der anvendtes ganske vist heste i udstrakt grad) men togmaskinerne udførte al den grovere rangering.

I de faste løb lå også reserven for nedbrudte tog, således at hvert af de større depoter altid havde en opfyret maskine med personale disponibel.

Rene godstog fandtes kun sjældent som plantog; men kørtes efter behov som

særtog, deraf det store antal reservemaskiner.

Almindeligvis fulgte personalet maskinen - med 1 sæt personale pr. maskine. Det gav ofte meget lange tjenester, f.eks. kørte Århus-personale i persontogstur (A-maskine) nuværende tog 85 - 20 Århus-Frederikshavn-Århus: Afg. Århus ca. 5.30 - iltog til Randers, videre som persontog til Frederikshavn, ankomst ca. 12.30, på havnen med postvogne, fyrrensning og kul-forsyning, afgang ca. 16.15 - efter først at have hentet postvogne på havnen, persontog til Randers, iltog til Århus med ankomst omkring kl. 23.00.

Med J-maskine fra Struer kørtes blandt tog til Esbjerg; enten kørtes en dobbelttur med afgang fra Struer tidlig morgen og ankomst sen aften (16-18 timer) - eller der overnattedes i Esbjerg, hvilket betød, at personalet ofte var hjemmefra i langt over et døgn - og undertiden den ene dag kørte fra Struer om formiddagen med ankomst Esbjerg kl. ca. 16 - derefter til Ringkøbing om aftenen med overnatning her, næste morgen første tog til Esbjerg, for derefter at køre et blandet tog tilbage til Struer med ankomst sent om eftermiddagen.

På Djurslandsbanerne kørtes alle tog med maskiner og personale fra Århus Ø, således at man kørte Århus-Ryomgård-Grenå-Ryomgård-Randers-Ryomgård-Århus; Nedbrudsreserven for banerne holdt man i Ryomgård, hvor man i et af løbene for både loko og personale indskød et døgn reserve.

A. Gregersen.

FOTOARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 16.

De i tilbudslisten nævnte fotos koster i størrelsen 9x14 cm kr. 1,- pr. stk. Porto kr. 0,80 og bestilling sker ved indbetaling på giro 12.53.05, Jernbanehistorisk Selskab, Fotoarkivet, Nørrebro st., 2200 N.

Hele listen koster kr. 10,-, + porto Bestilling anføres på venstre talon på girokortet eller i brev til Erik V. Pedersen, Nyskiftevej 42, 2610 Rødovre.

JS reg.nr.	Motiv	dato
A 1 13 F 068	DSB FG 4992, Farum *)	5/54
A 1 14 F 006	- FD 4808, ?	-
A 1 14 F 007	- CUP 4181, ?	-
A 1 14 F 009	- CÆP 4598, Slangerup	-
A 1 14 F 010	- CYP 4655, -	-
A 1 14 F 011	- CÆP 4599, -	-
A 1 14 F 013	- FA 4702, Hobro?	6/54
A 1 24 F 039	- ZC 500306, Blk.Mølle	5/51
A 3 14 F 077	OHJ C 216, Holbæk	6/47
A 3 24 F 025	FJ 104, Stubberup	6/51
A 5 02 F 001	FJ I & FJ 104, -	/57
A 5 02 F 013	DAN, Hedehusene	11/54

*) har stribe falsk lys!

R Ø R D A L

Overskriften er kort og koncis.

Teksten derimod er det værre at gøre koncis al den stund, at emnet er udflydende, rent bogstaveligt udflydende på den måde, at omfattende sporanlæg i de to vildmoser har været - og delvis er endnu - underlagt cementfabrikken Rørdal.

Tanken med nærværende er primært at forsøge at give en beskrivelse af, hvad der endnu kan findes af smalspor, sekundært hvad der har eksisteret - det sidste uden at gå i historiske detaljer.

Det primære gøres endnu mere primært derved, at Rørdal er inde i en rationaliseringsperiode, hvilket relativt hurtigt kan give de sidste muligheder for at måle nuværende sporanlæg, når vi ser bort fra at måle med den historiske alen.

Fabrikkens sporanlæg

- 3 sporvidder - kan i store træk aflæses af hosstående skitse.

Kun i store træk idet selve fabrikens bygninger - i overensstemmelse med praksis - er udeladt.

Foruden skitsen kan billederne måske også give Dem et indtryk af, at der er interessante ting at finde for en smalsporentusiast.

Lad det straks være sagt, at forsåvidt angår selve fabrikken så er damptrækraften ude af billedet, ej heller på stald er den at finde.

Der har dog tidligere i mange år været benyttet damploko, og også under anden verdenskrig 2 styk.

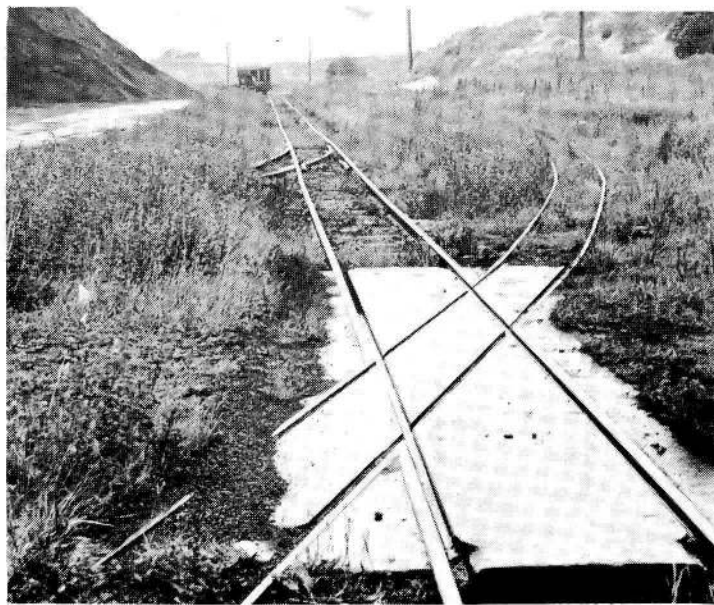
Når dette er sagt, kan vi konstatere, at er end dampen borte, så holder motortrækraften sig ikke tilbage. Der køres intenst, og en meget stor del af den interne transport er skinnebunden - endnu.

Der køres intenst på begge smalsporvidder og med trækraft - ja forsåvidt også rullende materiel - af vidt forskellig art.

Der køres inde i bygningerne (det ses ikke af skitsen), mellem de forskellige afdelinger og til/fra fabrikens egne havneanlæg.

Der køres også, men i ringe grad, på 500 mm sporet, der på skitsen fortsætter mod nordøst. Dette spor fører helt ud til de gamle grave på Bredhage.

Da vejen Ålborg-Ø. Uttrup passerer fabriksområdet, er der rig mulighed for på legal vis at få et førstehåndsindtryk af sportransporterne, og vi vil hertil føje, at SIGNALPOSTENS medarbejder mødte endog udstrakt velvillie fra fabrikkens side ved udarbejdelsen af nærværende.



500 mm havnespor, østende kaj

Få historiske detaljer er stillet læseren i udsigt, men lad det dog være sagt til slut om disse spor, at et 500 mm havnespor kan ses på et billede fra 1891 (tidsskriftet "Danmark", 1940/41, side 106).

Efter dette lidt springende men forhåbentlig tilstrækkelig konkrete til at give læseren et indtryk af sporforholdene på Rørdal (også Dansk Andels-Cementfabrik, Nørresundby og cementfabrikken Norden i Ålborg benytter i vid udstrækning intern sportransport) vil vi kortelig omtale vildmoserne, hvoraf den sydlige - Lille Vildmose - endnu har ca. 25 km spor tilhørende cementfabrikkerne i Ålborg.

Store Vildmose

er rent spormæssig set ude af billedet, da ikke alene sporene længst er borte, men tørveproduktionen i det hele taget er decimeret til et minimum.

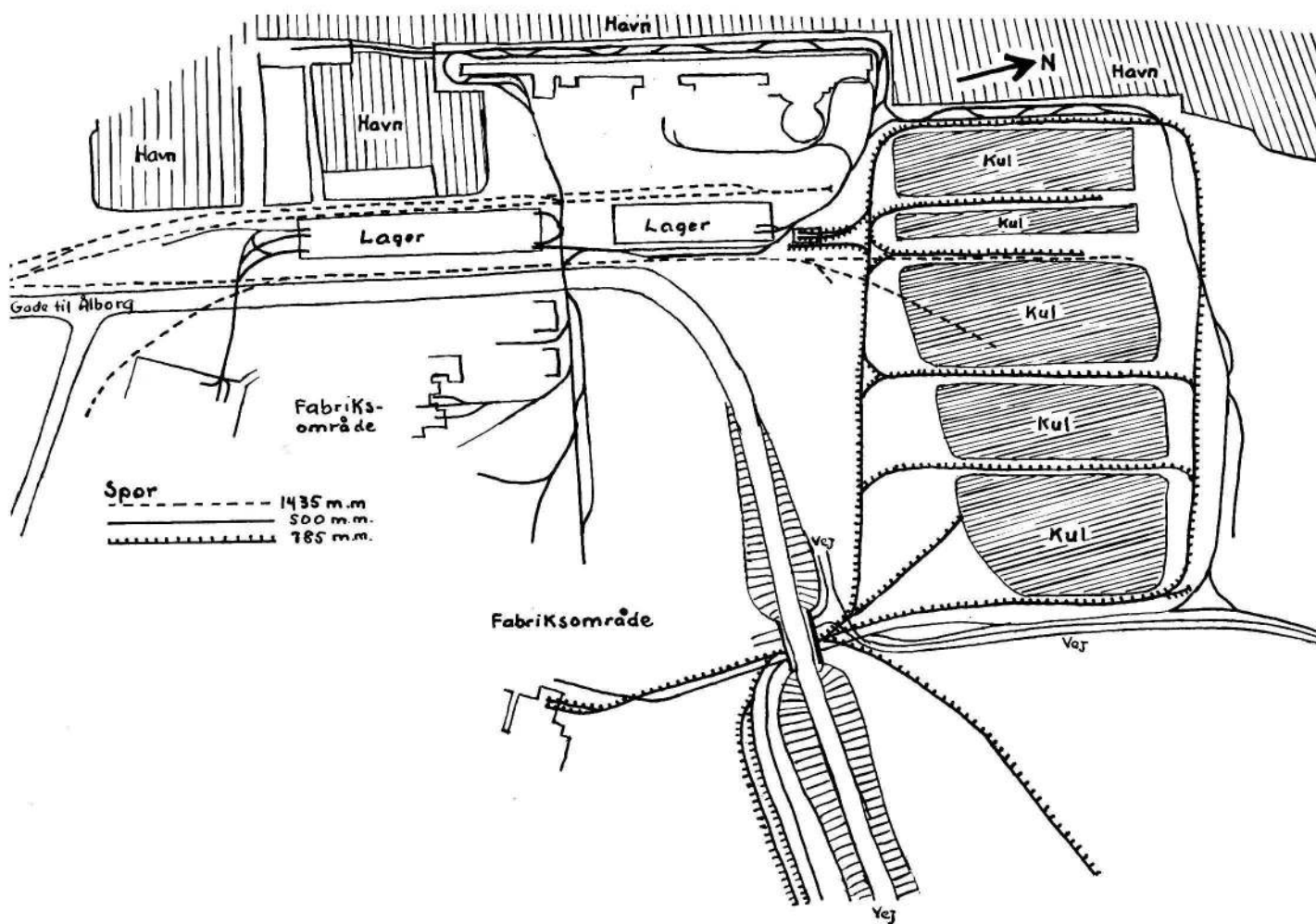
Sandheden i højsædet - Kås Briketfabrik og Pindstrup Mosebrug kører på 600 mm hhv. 700 mm spor i mosens østside.

Der har imidlertid såvel under første som under anden verdenskrig været anlagt smalsporbaner til transport af tørv til cementfabrikkerne i Ålborg-området. Begge baner havde endepunkt på Tylstrup stations østside, og den underføring, hvor smalsporet syd for stationen blev ført under DSB, findes velbevaret den dag idag.

Ud fra denne afdeling - Cementfabrikkernes Mosebrug - går spor i østlig og sydlig retning, og det er velovervejet, når sporenlængden opgives "efter sigende".

Sagen er nemlig den, at nok køres der til selve mosebruget, men blot et stykke derfra breder græsset sig, og sidesporene fortaber sig i natur, rent bogstaveligt.

Så bogstaveligt, at man kan møde (i dybt græs) et spor, hvor et 2 meter



Det vestlige endepunkt - i mosen - var varierende dele af denne, alt efter hvor der gravedes.

Da sporene som nævnt er borte, vil vi ikke her fordybe os i milliontal på transporterede tørv, men flytte direkte til

Lille Vildmose

Her er der, som også foran nævnt, stadig spor. Ca. 25 km siger cementfabrikkerne, hvis afdeling ligger i mosens nordvesthjørne.

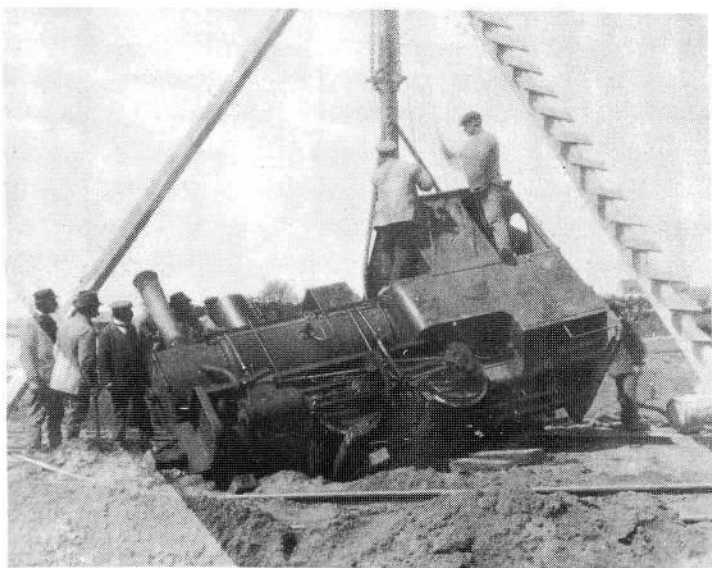
højt fyrretræ er vokset op midt mellem de to skinnestrengene.

Allerede i 1916/17 begyndte imidlertid mosens sporæra, idet cementfabrikkerne da anlagde Gudumholm-Mou tørvspor.

9 km spor af 700 mm sporvidde, 2 damploko samt 40 tipvogne á 1 m³.

Fra 1/7 1919 produceredes der tørvebrændsel i stor stil.

I 1920'erne ebbede produktionen ud for straks ved anden verdenskrigs udbrud at blive taget op. Der produceredes således i 1940 8.000 t, i 1941, 1942 og



Afsporing i 1916

1943, 32.000, 75.000 hhv. 100.000 t.

Rørdal tog de fleste af disse tørv, der via AHJ-sidesporet til mosebruget kørtes til fabriksområdets tørveplads i Ålborg (hvor kulplads er markeret på skitsen).

Særtog i stor stil og i faste planer kørte pendulfart her, og det var bl.a. i disse tog, man kunne møde APBs tidligere Kielervogne, uden tag og med træskodder for vinduerne.

Åbne boggietørvevogne!

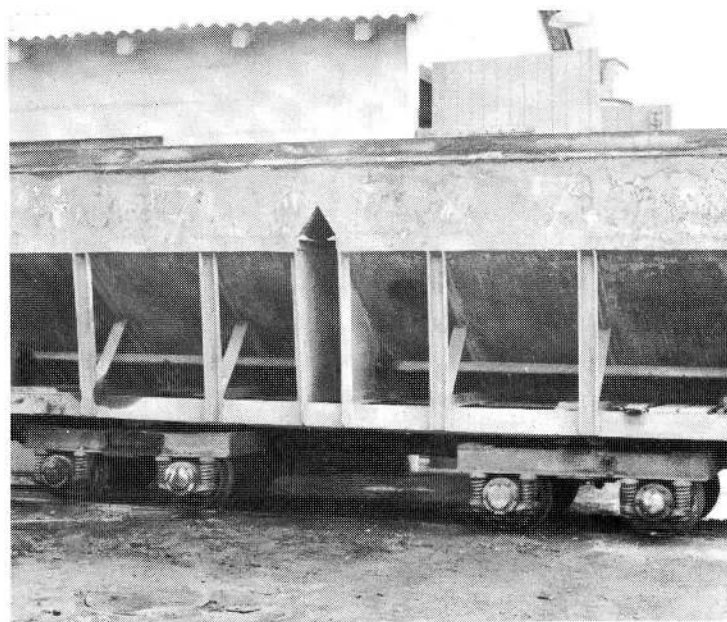


500 mm kontra 785 mm spor
(øst for kulplads)

Maksimalt nåedes i årene 1940-45 en smalsporlængde på ca. 75 km, hovedsagelig skinner af metervægt 12, og til disse 75 km kunne så efter behov kobles såvel Pindstrup Mosebrugs spor (fra Kongerslev station) som statens spor (fra Dokkedal), idet alt var af sporvidde 700 mm.

Statssporene er nu borte, fjernet i de senere år ved vejudvidelser, mens Pindstrups består, og der sporkøres der i stort omfang, betydeligt større omfang end tilfældet er på cementfabrikkernes spor.

Der er i øvrigt "fast" forbindelse mellem disse 2 sporområder.



785 mm truckvogn

Slutning

Som forudsagt i indledningen, rummede stoffet rige muligheder for at forvilde sig, og det er da også sket for så vidt, som vi nu ender i Lille Vildmose.

Dog forhåbentlig ikke mere forvildede, end læseren har fået et indtryk af, at der endnu i vort stærkt mekaniserede og tæt befolkede kultursamfund findes afkroge, hvor der er noget at gøre for en smalsporentusiast.

For der er selvsagt mange flere interessante enkeltheder, end det er muligt og rimeligt at trække frem her.

Adams Hjørne

INDUSTRISIDEN.

Vi er sikkert, som allerede mange gange tidligere nævnt i dette blads spalter, enige i, at den, som ønsker at få det bedst mulige udbytte af sin fritid ved modeljernbaneanlægget, ganske naturnødvendigt må visede rigtige jernbaner den samme store interesse.

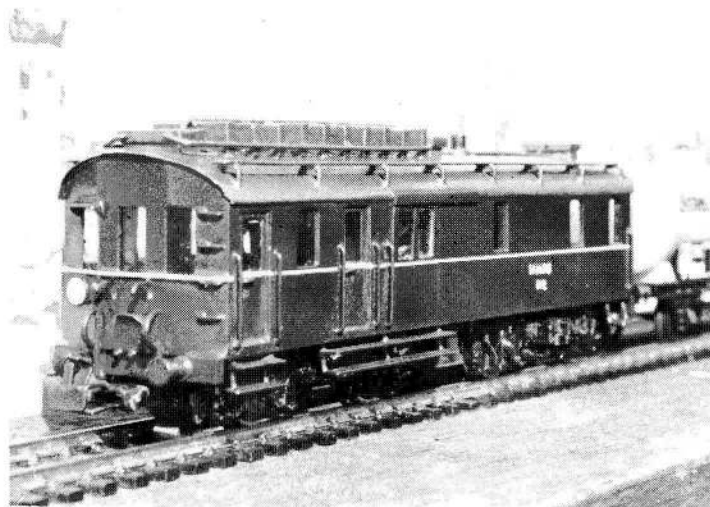
Hensigten er joden, at vi, en miniature, kopierer forbilledet i så mange af dets enkeltheder som muligt. Her lægges stor vægt på oprangeringen af det rullende materiel, en naturlig afvikling af trafikken og en linieføring, der så godt som de pladsmæssige omstændigheder tillader det, illuderer imødekommelsen af et trafikalt behov. Også landskabet som banen gennemløber gør vi os stor umage med, og hvadenten man har baseret sit anlæg på industri-fremstillet materiel eller det mere eller mindre er af egen tilvirkning, så er det adskillige helt vidunderlige modeljernbaner, vi i tidens løb er blevet præsenteret for.

Når vi derfor er kommet vort ideal så nær, som det er teknisk muligt, kan det næppe undre nogen, at der også indenfor modeljernbanen eksisterer det for os så uhyggelige begreb: "Jernbanedøden". Ganske vist er "skaden" ikke så stor på vore områder, for det er ulige lettere at genskabe en modelbane (og forresten bliver den som regel bedre end den første) end det ville være om man kom i tanke om at genåbne en af de nu nedlagte virkelige baner, men alligevel kunne det måske være af interesse at forsøge at finde ud af, hvorfor lilleputbanen blev opgivet.

Betragter vi forholdene lidt nærmere, viser det sig pudsigt nok, at årsagerne til banedøden er nøjagtig de samme for begge arter af jernbane. Jeg skal nøjes med at nævne nogle få eksempler som: Konkurrencen fra bilerne, dårlig økonomi, manglende service, utidssvarende materiel, geografiske ændringer og uheldigt tilret-

telagte køreplaner. Der kan naturligvis være mange andre årsager, som du selv kan drage frem og finde lighedspunkterne mellem model og virkelighed, men de allerede omtalte er sikkert de hyppigst forekommende.

Sammenfatter vi ovenstående må vi konstatere, at banen ikke længere havde interesse for de "medvirkende" og derfor måtte den nedlægges. Overført til den tidligere modeljernbanedirektør må det udtrykkes som sådan, at denne form for fritidsbeskæftigelse ikke længere gav det samme udbytte i morskab og spænding som ventet og derfor blev opgivet til fordel for andre emner.



HHGB M 2

Her er det at SIGNALPOSTEN kommer ind i billedet. Desværre er vi ikke i stand til at ordinere en mirakelkur der forbedrer de virkelige baners levevilkår, men det er vort håb, at vi gennem bladet vil være i stand til at bibringe dets læsere de nødvendige tips og den inspiration, der måtte være nødvendig, når det kniber med at holde dampen oppe.

Når jeg har nævnt "Modelbanedøden" er det i første omgang de industrielt fremstillede baner, jeg har haft i tankerne. Disse har et stort publikum, men det er også her, at dødelighedsprocenten er den største. Det rullende materiel man benytter nu, er bedre i kvalitet end nogensinde tidligere, altså kan det ikke være her at bacillerne trives. Ligheden er god, men uheldigvis er det så som så med muligheder for at skaffe dansk-prægede modeller. Dette bør der kunne rådes bod på,

og kan det ikke købes, må vi have vejledning i selvbyggede modeller.

Mangler gnisten trods velegnet materiel må fejlen være at finde i et mangelfuldt sporanlæg. Et anlæg der ikke levner deltageren muligheder for at afvikle en køreplan med tilstrækkelige forbilledlige muligheder og variationer vil ikke have store chancer for en længere levetid. Også dette bør der i høj grad tages sigte på at forbedre gennem den rette vejledning.

Vi må have forslag til sporplaner og køreplanskørsel - selv så ringe en køreplan som to tog daglig i hver retning vil betyde, at man føler sig mere engageret i betjeningen af anlægget.

Det er en fatal misforståelse at et modelbaneanlæg nødvendigvis skal anlægges på en plan bordplade. Ligegyldigt hvor mange ton gips vi lægger ovenpå, vil det altid fremtræde som et vist antal pukler der alle udspringer fra det samme plan - og det duer bestemt ikke.

Mere vejledning i landskabsbygning er nødvendigt. En modelbane (og landskabet) tager sit udgangspunkt i åbne rammer, støttet på det nødvendige antal ben. Bakker og dale må frit kunne udfolde sig uden at skulle tage hensyn til noget så trivielt som en plan flade. Banen bør give tilskueren det indtryk, at det er den som har måttet indrette sig efter naturen - og ikke omvendt.

Som du ser, er der nok at tage fat på, ikke blot for os, der er faste medarbejdere ved SIGNALPOSTEN, men også for dig som sidder der med al din erfaring og viden.

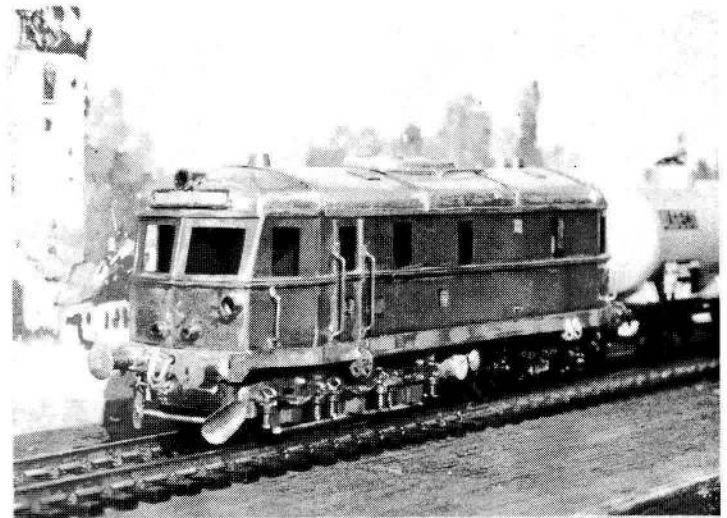
Vi så meget gerne om de, der praktiserer deres interesse ved hjælp af industrimateriel, benyttede bladet til gensidigt at udveksle deres synspunkter. Lad os få en kritik af det materiel (alle sporvidder) du har kendskab til, og lad os få andel i de fordele som du har opnået ved at tilrettelægge din bane på den måde som du har gjort det.

Med andre ord: Er der et par raske gutter, der kan påtage sig at redigere SIGNALPOSTENS "INDUSTRISIDEN", så skal de være meget velkomne.

Vi vil i de kommende numre beskæftige os med ombygningen af industrimateriel, således at dette får et antageligt dansk-præget udseende.

Som en lille mundsmag kan du betragte de vedføjede fotos.

E.V. Pedersen & ADAM.



GDS L 1

TEGNINGSARKIVET

Tegningsarkivet har følgende nyheder at byde på. Bestilling sker ved indbetaling af beløbet plus porto kr. 0,80 pr. ordre til girokonto 12.55.06, Jernbanehistorisk Selskab, Tegningsarkivet, Nørrebro st., 2200 N. Forsendelse kan også ske ufalset, portoen er da kr. 1,50.

Bestilling anføres på venstre talon på girokortet eller i brev til Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Hovedtegninger, måleforhold 1:10

A 1 01 T 028 Tender til lok litra R

Hovedtegninger, måleforhold 1:20

A 1 04 T 003	Diesel-hydraulisk rangerlok litra MH nr. 301-80
A 1 04 T 004	Diesel-elektrisk lok Bo-Bo, litra MT nr. 151-
A 1 04 T 007	Diesel-elektrisk motorlok 230 HK, litra MT nr. 101-06 (1927)
A 1 04 T 008	Diesel-elektrisk lok 450 HK 1-Bo-2, litra MV nr. 115
A 1 04 T 009	Diesel-elektrisk lok 1000 HK, 2-D-2, litra MX nr. 131
A 1 05 T 012	Diesel-elektrisk motorvogn litra MR (1927)
A 1 05 T 013	Diesel-elektrisk motorvogn 250/275 HK, litra MQ nr.

- 207- (1932)
- A 1 13 T 008 Litra CP nr. 10501- (1913) truckpersonvogn, III kl. med postrum
- A 1 13 T 032 Litra CC nr. 10801- (1915) sidegangsvogn III kl.
- A 1 14 T 004 Litra CF nr. 10181- (1910) III kl. åbne endeperroner
- A 1 14 T 016 Litra BD nr. 410-20 (1915) II-III kl. midtgangsvogn
- A 1 14 T 017 Litra BE nr. 10401- (1921) II-III kl. sidegangsvogn
- A 1 21 T 013 Litra KS nr. 60100-99 (1961) åben flad godsvogn
- A 1 24 T 012 Litra HS nr. 49900-49909, lukket godsvogn m/skydevæg

Hovedtegninger, måleforhold 1:25

- A 1 02 T 008 Lok, litra N, sidebillede (forringet kvalitet)
- A 1 04 T 010 1500 HK diesel-elektrisk lok litra MY 1201-02 (Frichs)
- A 1 05 T 008 Diesel-elektrisk motorvogn litra M0 1801-
- A 1 07 T 001 Motorvogn, litra MS) gam-
- A 1 07 T 002 Mellemvogn, litra AB) melt
- A 1 07 T 004 Motorvogn, litra MB) lyn-
- A 1 07 T 005 Mellemvogn, litra AA) tog.
- A 1 07 T 006 Motorvogn, litra MK nr. 675
- A 1 07 T 007 Styrevogn, litra FK nr. 676
- A 1 13 T 013 Litra FF nr. 12201-, senere litra CR 3601- truckpersonvogn til nærtrafik
- A 1 13 T 033 Litra CB 1301-08, boggiepersonvogn m/sidegang
- A 1 13 T 034 Litra AC nr. 37-42, boggiepersonvogn m/sidegang
- A 1 13 T 035 Litra BL nr. 1331-40, boggiepersonvogn (midtgang) m/gummivulste
- A 1 13 T 036 Litra A nr. 100-114, standardpersonvogn, I kl.
- A 1 13 T 037 Litra B nr. 2000-74, standardpersonvogn, II kl. uden el-varme

- A 1 13 T 038 Litra CLS nr. 1701-18, boggiepersonstyrevogn
- A 1 16 T 016 Litra DM nr. 5701-05
- A 1 16 T 017 Litra DC nr. 5139-50
- A 1 16 T 018 Litra DD nr. 5201-11
- A 1 16 T 019 Litra DB nr. 5106-10

Skematiske tegninger, måleforhold 1:40

- A 1 33 T 002 Ballastvogn, litra FD nr. 59550-

Skematiske tegninger, måleforhold 1:50

- A 1 04 T 001 1425 HK dieselelektrisk lok litra MX m. hovedmål
- A 1 04 T 002 1750 HK dieselelektrisk lok litra MY m. hovedmål
- A 1 13 T 039 Litra CAR nr. 1281 m.fl. Restaurationsvogn
- A 1 13 T 040 Litra CRM med tjenestekupé og lukket endeperron
- A 1 13 T 041 Litra CRS, styrevogn med tjeneste- og postkupé
- A 1 13 T 042 Litra AV, boggiestålvogn I-fællesklasse

Bygningstegninger, måleforhold 1:100

- A 1 47 T 009 Nykøbing F. ny station. Hovedbygning og posthus. Gavl og facade
- A 1 47 T 010 Nykøbing F. ny station. Hovedbygning. Facade
- A 1 47 T 011 Nykøbing F. ny station. Hovedbygning og posthus. Facade og snit
- A 1 47 T 012 Nykøbing F. ny station. Hovedbygning og posthus. Facade og gavl
- A 1 47 T 013 Nyborg H. Vejfacade og snit
- A 1 47 T 014 Nyborg H. Perronfacade og snit
- A 1 47 T 015 Nyborg H. Hovedbygning, længde- og tværsnit
- A 1 48 T 004 Ny signalpost, Odense st. planer, snit, facader.

50 ÅR GAMLE NYHEDER

MARTS 1917.

På Københavns godsbanegård opdagedes det forleden, at en sending cementblokke til Tyskland indeholdt fedt. En cementstøber, der blev arresteret, havde påtaget sig at indstøbe kasser med fedt og konserver i cement for en eksportør fra Østrig.

Ved aftentogets afgang fra Marrebæk den 17. sprang en kobling, og lokomotivet og den forreste del af toget dampede til Fiskebæk, medens resten af togstammen med personvognene blev stående. Først i Fiskebæk opdagede man uheldet, hvorefter resten af toget omgående blev hentet i Marrebæk.

Med Undervisningsministeriets billigelse

har universitetet åbnet 2 spisesale for studenter. Der serveres middagsmad for den normerede folkekøkkenpris - 40 øre.

Den 19. løb 8 personvogne af sporet på grund af et dømningsbrud mellem Assedrup og Odder.

Den 24. om aftenen tog en beruset mand fejl af vejen og banelinien og kørte sin hestevogn ind på banen mellem Resenbro og Silkeborg. Undervejs væltede vognen i grøften, hvor kusken faldt i søvn, medens hestene rev sig løse. Den ene hest blev kørt ihjel af toget, den anden løb foran toget ind til Silkeborg station, hvor den blev fanget.

APRIL 1917.

Statsbanerne advarer igen publikum gennem pressen mod at foretage lystrejser i påsken, men advarslen nytter ikke noget. Flere rejsende end forrige år, mange efterladte rejsende - og mange avisklager.

Den 16. træder en ny indskrænket køreplan i kraft.

Statsbanerne køber den 18. dampskibet SVERIGE for 600.000 kr.

Den 27. fraråder Statsbanerne indtrængende publikum at foretage lystrejser i pinsen og hævder kategorisk, at i modsætning til påsken vil særtog ikke blive udsendt.

Ruten Frederikshavn-Christianssand må indstilles den 28., da tyskerne har opbragt damperen og ført den til Tyskland.

MAJ 1917.

Den 5. tages den nye Hedehusene station i brug.

For at opnå en klækkelig besparelse må Statsbanerne nu vende tilbage til den køreplan, der gjaldt i firserne. Herved nedsættes køreforbruget med ca. 43%.

Statsbanerne har nu opgivet deres fyringsforsøg med brunkul.

Den 27., første pinsedag: Pinsetrafiken gennemføres ret tilfredsstillende - ingen særtog.

Af vore tidligere udgivne publikationer kan endnu fås:

SIGNALPOSTEN, 1. årgang	kr. udsolgt
- 2. -	- 11,-
- 3. -	- 16,-
Nordbanen 100 år	- 2,50
Skive-Vestsalling Jernbane 1924-1964	- 3,50
Skagensbanen 1890-1965	- 8,-
Hirtshalsbanen 1925-65	- 7,-
Hornbækbanen 1906-16-66	- 11,-
Parbøl: Jernbanerne i krigen 1864	- 18,-

Alle priser er incl. MOMS.

Bestilling ved indbetaling af beløbet + porto kr. 0,80 til girokonto 9.47.22, Tidsskriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 København N.

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

BANEMÆRKER

For godt et år siden udsendte Reinhold Jensen med P. Thomassen som medredaktør en nybearbejdning af banemærkekataloget. Det var en kærkommen nyhed fordi 1947-kataloget var blevet en bibliofil sjældenhed.

Det har dog vist sig, at der allerede nu er adskillige tilføjelser og rettelser til det iøvrigt særdeles omfattende og tiltalende katalog, og derfor udsendes med dette nummer af SIGNALPOSTEN et ark tilføjelser og rettelser, der iøvrigt også vil kunne fås hos Reinhold Jensen - med blank bagside.

Skulle De ikke have kataloget, kan det bestilles ved at indbetale kr. 30,- for kataloget heftet og kr. 40,- for løsblade i ringbind på

Giro 9.77.28

Reinhold Jensen,

Sdr. Ringgade 77, 8000 Århus C.

Ved forudbetaling sker forsendelsen portofrit.

★★★

Billedet på side 44 er redaktøren for nylig kommet i besiddelse af. Men han kan ikke stedfæste billedet. Kan De hjælpe ham? De finder adressen på titelbladet.

N Ø D L A N D I N G

Det er ikke almindeligt at et banelogeme bruges til landingsbane for en flyvemaskine, men den 11. december 1925 nødlandede postflyveren fra Hamborg på Næstved-Præstø-Mern Banens spor - ikke langt fra saftstationen i Mern.

Maskinen var startet fra Hamborg kl. 14, og med en kraftig medvind var man allerede over Warnemünde kl. 15. Man fløj med den formidable hastighed af 210 km/t, en dengang meget stor fart - og på 6 minutter var man nået over Østersøen. Men det varede ikke længe, før hastigheden blev sat ned, for over Sydsjælland kom maskinen ind i en tæt tåge der bevirkede, at piloten tabte orienteringen.

Foruden piloten var der 4 passagerer med maskinen, der normalt først skulle lande i Malmø med posten fra Tyskland. De 4 passagerer begyndte at føle sig meget uhyggelig til mode. Udenfor lå tågen så tæt, at man bogstaveligt ikke kunne se en hånd for sig og pludselig lå maskinen meget uroligt i luften og passagererne fik en fornemmelse af, at man begyndte at falde mod jorden, hvilket ikke var helt forkert - for med et ramte man nogle træer, hvis toppe blev helt raseret, udender dog skete synlig skadè på maskinen - og nogle få øjeblikke efter tog den jorden med nogle kraftige bump, så kraftige, at kabinens dør faldt af og en donkraft og et par andre jerngenstande, der lå på gulvet, slyngedes ud. Et kraftigt bump endnu og maskinen gjorde ligesom et spring frem og stod så stille midt på banelinien mellem sporene.

Det viste sig bagefter, at piloten lige før landingen havde set noget lyst forude som han troede var vand, uden tvivl bassinerne ved saftstationen, og lige ved vandet havde han set noget, som han troede var en landevej, og som han besluttede sig til at lande på, men han blev noget overrasket, da han senere opdagede at landevejen var en jernbanelinie.

Landingen skete lige før toget fra Mern skulle afgå til Præstø, men man fik

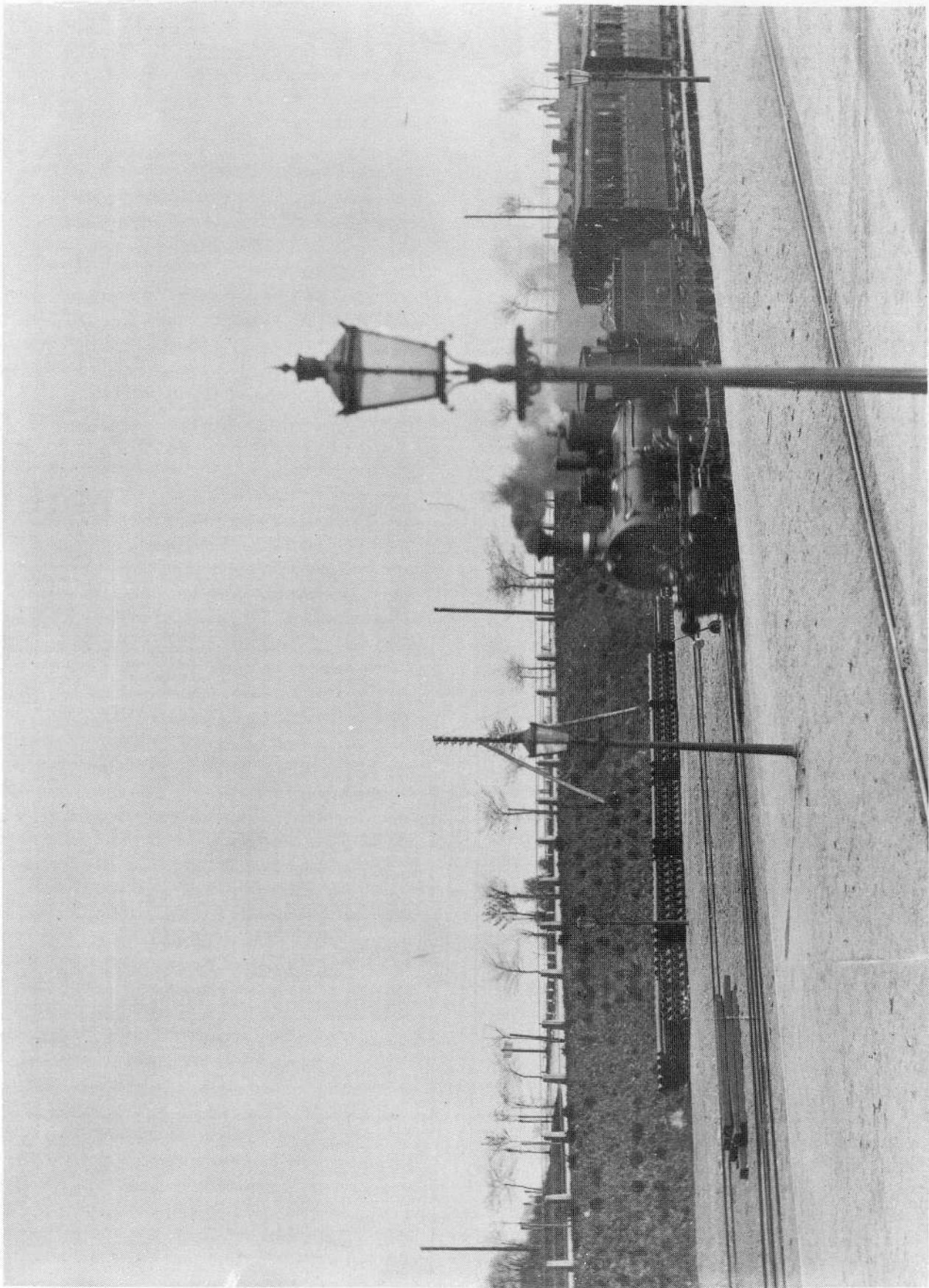
holdt toget tilbage. På saftstationen lånte banens personale, som i mellemtiden var kommet til, en donkraft, og det lykkedes at få flyvemaskinen fjernet så meget fra skinnerne, at toget kunne passere med en god halv times forsinkelse, efter at man dog på toget havde givet den service at standse op og tage passagererne fra flyveren med til Præstø og videre til Næstved, hvordan ordinære forbindelse til København blev nået, trods den noget mere adstadige fart lokomotivet præsterede i forhold til flyverens 210 km/t.

Flyvemaskinens 3 propeller var helt ødelagte, mens selve maskinen var nogenlunde uskadt, og man antog, at skaden ville kunne udbedres på stedet. På banen skete der ingen skade, kun telefonnettet var blevet ødelagt. Piloten blev indlogeret på en af egnens gårde, men han var helt tavs om den farlige tur, da hans selskab havde forbudt ham at udtale sig.

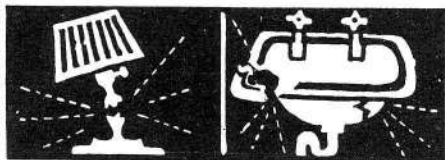
Man havde tænkt sig at udbedre skaden på maskinen på stedet, men ved nærmere undersøgelse af vraget viste det sig, at skaderne var så store, at man istedet besluttede sig til at skille maskinen ad, og derpå indlade den 3½ tons tunge flyver i jernbanevogne og sende den til reparation i Malmø. Man gik straks igang med arbejdet og i løbet af 3 dage var maskinen klar til afsendelse og NPMB fik da også en lille fordel ud af uheldet ved at kunne indkassere fragtafgift for transporten på denne bane, og måske har banen også haft lidt ekstra indtægt ved at transportere en del af de mange mennesker som især om søndagen den 13. valfartede til uheldsstedet.

Skaden på maskinen blev anslået til 30.000 kr., et dengang meget stort beløb; som sammenligning tjener, at NPMBs underskud i 1925/26 var på 15.015 kr, et beløb man i kommunerne var meget betænkelige over.

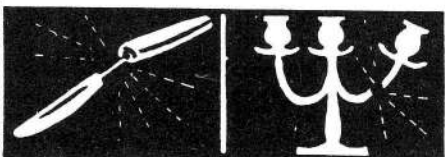
J.G.



**Har De
noget, der skal
araldittes?**



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



Fås hos Deres farvehandler

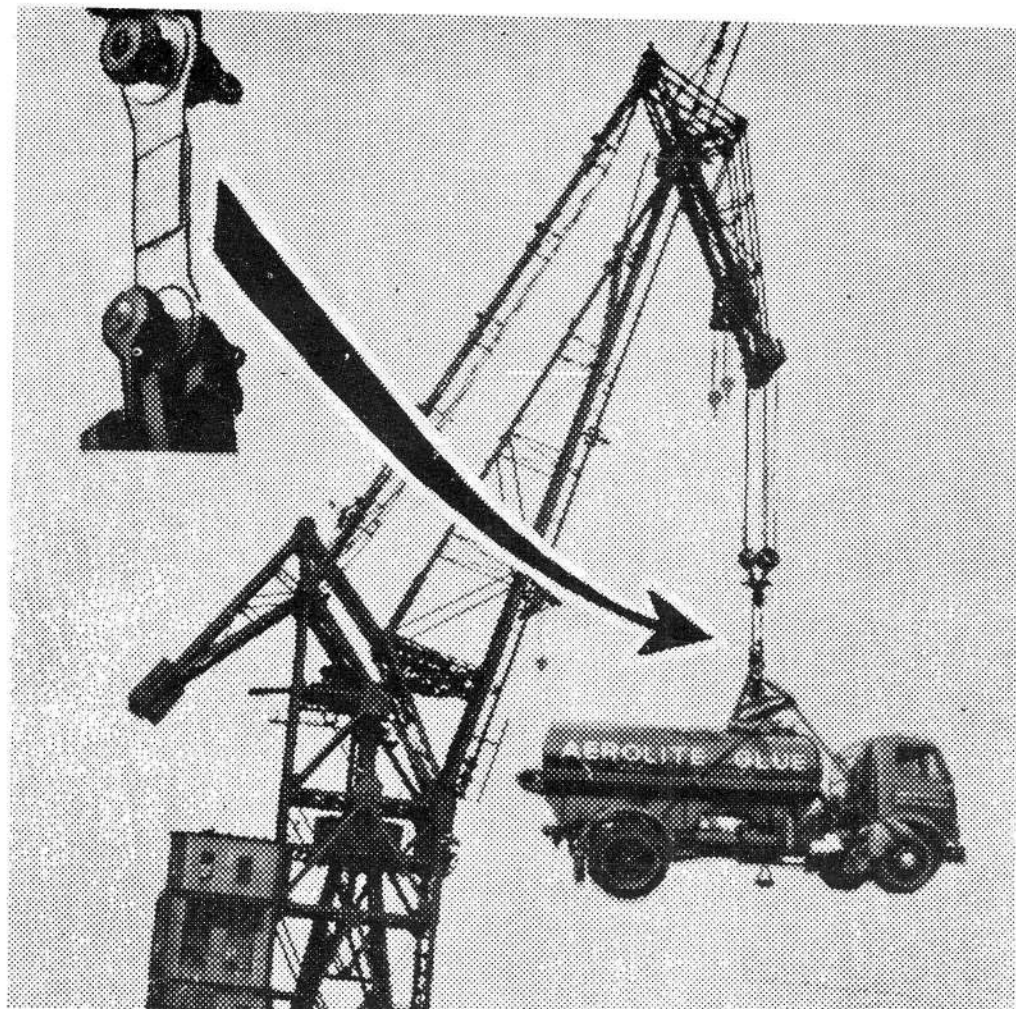
I LICENS FOR CIBA A/G-BASEL

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 krans bækæde - 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.

Kære hr. husejer og andre „gør-det-selv“-folk

Til ethvert hjem
og til perfekt hjemmehåndværk er det nye

BOSCH COMBI

ENDNU
BEDRE

nyhed



Kr. 298,-

Gerne konto

El-værktøj med fuld garanti

H. Olsen A/S, Gothersgade 26-28, K. Tlf. (01)*144749
Danmarks største specialforretning i hobbymaskiner. Etabl. 1878