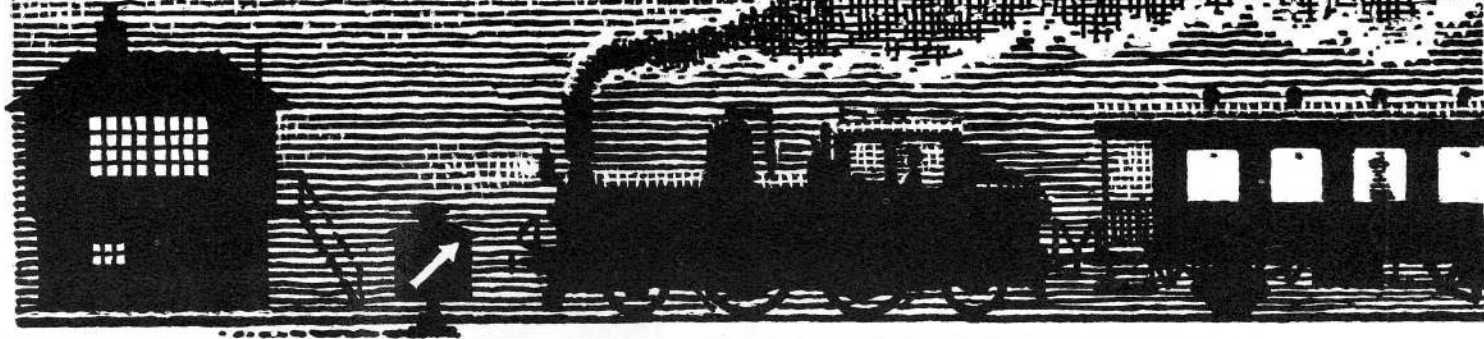


SIGNALPOSTEN



4. årgang

Nr. 5

OKTOBER 1968

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Stadig sommer

Sandelig - om ikke også dette nummer blev færdigt til tiden. Vi er helt stolte over det resultat, for sommeren og varmen har da været helt overvældende i år. Hvis så trykkeren også holder sin del af aftalen bliver der ingen grund til at klage. Som De, kære læser, vel allerede har bemærket, er også dette nummer betydeligt fyldigere end lovet, men vi er tro mod vort løfte om flere sider i takt med flere penge, og da der stadig er god gang i de gamle årgange, ja - så kommer der flere sider! Kunne der nu blot også komme lidt skred i salget af vore jubilæumshefter ville alt faktisk være godt på SIGNALPOSTfronten.

Økonomi

På et redaktionsmøde for nylig har vi iøvrigt drøftet økonomien. Vi er nu 281 abonnenter (det går noget langsommere, men den rigtige vej) og vi blev enige om, at 5. årgangs abonnementspris holdes uændret på 25,- kr. incl. MOMS - selv om MOMSEN har fået en lille tand i 1968. Med næste nummer følger en giroblanket til velvillig brug til fornyelse af abonnement. De kan tro, at der er nogen, der i spænding afventer læsernes dom over 4. årgang!

Beklagelse

Vi har modtaget en del henvendelser fra velunderrettede læsere angående oversigterne i nr. 4 over LJ-materiel. Der var adskillige mangler i skemaerne, specielt angående udrangeringsdato.

Lad det være sagt straks, at der ikke ligger et ønske om at skjule noget bag de manglende tal - og vi er i øjeblikket ved at revidere skemaerne, og håber, at vi i næste nummer kan bringe en rigtig rettel sesliste.

Årsagen til miseren er, at de pågældende oversigter er udarbejdet af Gregersen i sommeren/efteråret 1965! De var påregnet bragt i SIGNALPOSTENS 3. årgang nr. 6, og var renskrevet til dette brug. Da 4. årgang blev påbegyndt lå oversigterne altså på redaktørens lager - og der var absolut ingen, der skænkede det en tanke, at de nok ville trænge til en revision ved offentliggørelsen i 1968! Vi blev en erfaring rigere ved denne lejlighed - og vil bestræbe os på at undgå gentagelser. Mangler der forresten ikke noget i forrige afsnit?? Jo - en stor, stor undskyldning til vore læsere - med bøn om tilgivelse!

Småtterier

Det i forrige nummer annoncerede supplement til foto- og tegningskataloget nåede ikke at blive færdigt - men arbejdet er ikke gået i stå.

Til salg

SIGNALPOSTEN

1. årgang (dupl.)	152 sider	kr. 11,-
2. årgang (offset)	140 sider	- 11,-
3. årgang (offset)	148 sider	- 16,-
4. årgang (offset)	løbende	- 25,-

JUBILÆUMSSKRIFTER

Skive-Vestsalling Jernbane	-	6,-
Hirtshalsbanen	-	7,-
Skagensbanen	-	8,-
Hornbækbanen	-	11,-

Alle priser er incl. MOMS, og bestilling sker ved indbetaling af beløbet + porto kr. 0,80 på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Nørrebro station, 2200 N. På bagsiden af venstre talon anføres, hvad indbetalingen dækker.

På genhør i december!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

4. årgang nummer 5

OKTOBER 1968

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste lokomotiver.....		94
Sikringsanlæg på modelbanen: 4. og delvis 5. afsnit.....		97
Nedlagte baner: Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted.....		103
50 år gamle nyheder.....		112
ADAMs hjørne: Heusinger-styring, byggebeskrivelse PC.....		113
Den gamle post: En vandpost.....		117
Billedgalleriet.....	omsl.	3

Forsidebilledet: SNNB, tog 210 passerer broen ved Stubbekøbing Nor på sidste driftsdag 31/3 1966.
(Foto: E.V.P.)

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, Tidsskriftet 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. 4.

For at komme over disse vanskeligheder blev der i 1856 afsluttet kontrakt mellem Jernbaneselskabet og handelshuset Kleudgen & Co. i Hamburg, hvorefter det nævnte firma i Korsør (banen fra Roskilde til Korsør var på dette tidspunkt åbnet) for egen regning byggede ovne til brænding af koks og overtog leveringen af koks til Jernbaneselskabet til en fast pris. Banen erhvervede sig samtidig adgang til at kontrollere brændingen af koksene og sikrede sig regelmæssig levering af gode, friskbrændte koks.

I 1858 anstilledes forsøg med anvendelsen af Wales-kul og skotske kul til lokomotivfyring; men disse forsøg fik ingen videre betydning for de her omhandlede lokomotiver. Medens man på banens øvrige lokomotiver efterhånden gik over til ude-

*) "Tolvkanten" var i sin oprindelige skikkelse en 2-etages bygning, som i den ældste Københavns banegårds tid lå ved siden af hovedbygningen over mod Tivoli; det er den øverste etage og tagkonstruktionen, som nu står på Københavns station. I nederste etage havde man brændselslager, og herfra blev koksene båret op på den noget højere liggende stationsplads, etagen over brændselslageret var stationens vognremise med drejeskive i bygningens midte. I denne vognremise, som ved en tømmerbro var forbundet med banegårdens spor, henstilledes alle personvogne efter endt tur. Det er karakteristisk for datiden, at personvognene altid stilledes under tag, når de ikke benyttedes, enten i "Tolvkanten" eller i banegårdshallerne, for at være beskyttede mod vejrliget.

lukkende anvendelse af kul, fyredes der på disse maskiner i deres seneste år med en blanding af halvt koks og halvt kul.

Hjul og hjulbandager var - som foran anført - af smedejern, navene af støbejern.

Det bløde jern, som anvendtes til hjulbandagerne, gav naturligvis en kort løbetid mellem hver hjulafdrejning. De med maskinerne leverede drivhjulsbandager løb 23.250-44.250 km inden første afdrejning; men efter at hjulene var afdrejede første gang, sank løbetiden stærkt. Mellem første og anden afdrejning kørtes kun 14.250-30.750 km, og derefter gik det yderligere stærkt nedad; ved 3., 4. og 5. afdrejning var løbetiden kun 7.500-16.500 km.

I alt løb maskinerne med det første sæt drivhjulsbandager 103.538, 103.415, 89.197, 65.385 og 56.302 km, hvilket al ligevel var en betydelig løbetid i sammenligning med de senere bandager, som blev pålagt.

Nye bandager, såvel til lokomotivhjul som vognhjul, fremstilledes i Jernbaneselskabets eget værksted af profilmjern, som blev indforskrevet fra Kirkstall Forge i Leeds. Ved udgangen af 1850, da det kunne forudses, at bandagefornyelser snart blev nødvendige, blev der fra nævnte værk anskaffet 6 stænger bandagejern i afskårne længder på 16' 9" (5105 mm) til drivhjulsbandager og 12 stænger jern i længder på 11' 9" (3581 mm) til for- og baghjulsbandager. Jernets tykkelse var 2 á 2 1/8" (51-54 mm). Bandagerne blev bøjede, sammensvejsede ved kilesvejsning og pålagt i Jernbaneselskabets værksted.

Disse bandager holdt ikke nær så længe som de oprindelige. Første afdrejning måtte foretages efter en løbetid af lidt over 22.500 km, de følgende afdrejninger efter 7.500-14.250 km, og deres hele levetid blev kun 39.750-57.000 km.

Grunden til denne kortere løbetid var måske til dels den, at skinnerne da var blevet slidt, og at svellerne ikke mere var så gode som nye, så det lette spor (29 kg jernskinner uden laskeforbindel-

ser) sandsynligvis lå dårligere end i begyndelsen, navnlig når tillige henses til lokomotivernes meget betydelige hjultryk.

Svejestedet var disse bandagers svage punkt. Der opstod jævnlig brud på dette sted, og reparationer med påfølgende afdrejning og foriøvrigt også reparationer på hjulenes egekrans var ret almindelige.

I 1852 gik man over til at indkøbe hjulbandagerne i bøjet tilstand, men ikke sammensvejsede. Svejsningen foretoges i værkstedet, som tidligere ved kilesvejsning, og først i 1854 fik man svejsede bandager, færdige til pålægning.

I årene 1858-60, da overgangen til Krupp'ske støbestål-bandager fandt sted, var de 5 maskiner, hvorom der her er tale, allerede i en så dårlig forfatning, at man ikke mente, at de kunne holde så længe, at støbestålbandager på drivhjulene kunne opslides på dem, og der blev derfor anskaffet sammensvejsede Kirkstall-bandager af puddelstål til dem, idet disse bandager var langt mere holdbare end de tidligere anvendte bløde jernbandager uden dog at være væsentlig dyrere. Begrundet på hjulstjernernes dårlige tilstand blev dog kun et af drivhjulsættene forsynet med puddelstål-bandager.

Ved bygningen af lokomotiverne nr. 1, 3 og 4 i årene 1863-66 i banernes egne værksteder, hvortil såvidt gør ligt anvendtes ældre dele fra disse 5 gamle maskiner, anvendtes også de gamle hjulsæt.

Da Roskilde-Korsør banen blev åbnet i 1856, var disse 5 ældste maskiner til trods for fyrkassefornyelsen få år i forvejen dog i temmelig dårlig forfatning, og deres ringe trækkeevne - på Vestbanen 150 t, på Nordbanen 50 t, med en hastighed af 45-50 km pr. time - gjorde dem mindre egnede til bestridelsen af den voksende trafik.

Nr. 2 KJØBENHAVN blev på grund af kedlens dårlige tilstand sat ud af den daglige drift i 1856 og blev derefter mest benyttet til fremførelse af arbejdstog. Den havde til da løbet 157.342 km.

Vistnok særlig fordi de overhovedet ikke kunne undværes, eftersom 4 af de til Roskilde-Korsør banen leverede lokomotiver straks viste sig af en meget dårlig beskaffenhed og idelig måtte i værkstedet til gennemgribende reparationer, blev de

øvrige 4 gamle maskiner stadig vedligeholdt og benyttet i den daglige drift som varetogsmaskiner mellem Korsør og Ringsted indtil begyndelsen af tredserne. At så svage maskiner dengang kunne bruges til godstogskørsel karakteriserer, hvor ringe datidens godstrafik var.

Imidlertid - kedler og fyrkasser forfaldt, og fornyelse af cylindre, styring m.m. blev en nødvendighed. Maskinernes løbetid nærmede sig ca. 200.000 km, og det kunne forudses, at de gamle svage krumtapaksler kun kunne holde en kort tid endnu. De små tendere, hvis vandindhold kun var ca. 4,5³, var ligeledes kassable.

Nr. 2 KJØBENHAVN blev derfor slettet af driftsmateriellet i 1861, og i sommeren 1862 opgav man helt at reparere 3 andre af disse maskiner.

Nr. 1 ODIN, nr. 3 SJÆLLAND og nr. 4 DANMARK blev sat ud af drift ved udgangen af 1862 og senere nr. 5 KORSØR sidst i 1864; i 1864 kasseredes den sidste af de 4 gamle tendere.

Maskinerne havde da ialt løbet:

Nr. 1 ODIN	220.507 km
nr. 2 KJØBENHAVN	190.882 km
nr. 3 SJÆLLAND	196.687 km
nr. 4 DANMARK	195.802 km
nr. 5 KORSØR	201.092 km

De brugelige dele af de kasserede maskiner blev anvendt til bygning af 3 lokomotiver, som i årene 1863-64 og 1865-66 blev bygget i Jernbaneselskabets værksted. De øvrige materialer blev ophuggede og bortsolgt.

Lokomotiverne type 1-A-1 1846-1847

Ombyggede 1864-1866.

Nr. 1 ODIN
nr. 3 ROTA
nr. 4 HILDUR

(1871-1875 betegnet klasse A, fra 1876 betegnet klasse I nr. 61-63)

På foranledning af Jernbaneselskabets direktion udarbejdede maskinmester Busse i 1862 et overslag over bygning af et lo-

komotiv under anvendelse af de brugelige dele fra det kasserede lokomotiv KJØBENHAVN. Maskinmesteren beregnede bekostningen til ca. 25.000 kr., heri ikke medregnet anskaffelsen af et nyt drivhjulsæt.

Til trods for den dermed forbundne store bekostning besluttede selskabets direktion i 1862, at der i banens eget værksted skulle bygges et lokomotiv, og i henhold hertil byggedes i årene 1863-64 den nye ODIN.

Det nye lokomotiv viste sig billigt i drift - navnlig var brændselsforbruget ringe - og man bestemte sig da i 1865 til yderligere at bygge 2 lokomotiver, ROTA og HILDUR, som blev færdige 1866.

Disse betydelige arbejder betegnedes dengang som "reparation", uagtet der af de ældre lokomotivers større dele kun anvendtes vangerne og hjulene; det, man kaldte reparation, var altså faktisk nybygning af 3 lokomotiver. Arbejdets betydelige omfang vil fremgå af de dermed forbundne udgifter: ODIN kostede 31.979 kr., og ROTA og HILDUR tilsammen 49.553 kr., altså i gennemsnit 27.177 kr. pr. maskine.

Da man til de 3 nye lokomotiver som nævnt anvendte de gamle lokomotivers vanger, måtte de nye maskiner naturligvis i hovedtrækkene komme til at ligne de gamle. Som det vil fremgå af nedenstående sammenstilling af de her omhandlede maskiners hoveddimensioner, var der da heller ikke stor forskel på dem.

LOKOMOTIVET

Sporvidde	4' 8 $\frac{1}{2}$ "	(1435 mm)
Cylinderdiameter	15"	(381 mm)
Stempelslag	20"	(508 mm)
Drivhjul, diameter	5' 0"	(1524 mm)
Forhjul, -	3' 6"	(1067 mm)
Baghjul, -	3' 6"	(1067 mm)
Damptryk		7 kg/cm ²
Ildpåvirkningsflade		
i fyrkassen ca. 56 kv.tom.		(5,2 m ²)
i kedelrør - 704 -		(65,4 m ²)
total 760 -		(70,6 m ²)
Risteflade	11,375 -	(1,06 m ²)
Kedlens diameter	3' 6"	(1067 mm)
Kedelrør, længde	10' 6"	(3200 mm)
- diameter	2"	(51 mm)
- antal		128 stk.

Hjultryk,		
drivhjul (adh.vægt)		ca. 12,5 t
forhjul		- 5,5 t
baghjul		- 2 t
Vægt, tom		18,3 t
tjenstfærdig		20 t
Hjulstand	12' 8"	(3861 mm)
Længde over buffer,		
lok og tender	40' 4"	(12293 mm)

TENDEREN

Vandindhold		5,3 m ³
Kulindhold		ca. 2 t
Vægt, tom		- 9 t
tjenstfærdig		- 16,3 t
Diameter af hjul	3' 6"	(1067 mm)

Kedlerne til disse 3 maskiner blev byggede af firmaet D. Løwener & Co. i København, der ligeledes leverede 2 tender-vandkasser til ROTAs og HILDURs tendere.

ODINs kedel blev bygget af Low-moor jernplade og betalt med 65 øre pr. pund - den vejede 8074 pd.; det blev altså 5.382 kr.

Om bygningen af de to andre kedler (til ROTA og HILDUR) blev der oprettet kontrakt med meget strenge bestemmelser. Til kedlerne skulle anvendes rhinske plader; det var ved kontrakten bestemt ikke alene, at pladerne skulle købes hos Schulz Knautt & Co. i Essen, men tillige, at de skulle være af den kvalitet, som var tilbudt Jernbaneselskabet fra nævnte værk til en pris af 54 preussiske Gylden pr. 1000 pd., og D. Løwener & Co. var forpligtet til på betryggende måde at dokumentere, at pladerne leveredes af dette værk og af den foreskrevne kvalitet. Om selve arbejdets udførelse var det fastsat i kontrakten, at sadelplader og dørplader skulle leveres i færdig tildannet stand fra værket. Endvidere var det foreskrevet, at pladerne skulle kanthøvles på de sammenstødende kanter forinden tilpasningen, at alle huller skulle bores o.s.v., og som rettesnor gjaldt iøvrigt en af de gamle lokomotivkedler, som blev stillet til rådighed for fabrikanten. - For disse kedler betalt 4.880 kr. pr. stk.

Sluttes

SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

4. afsnit: Sporskiftestrømløb.

Dette afsnit, der ikke hedder "sporskifter" idet det ikke er sporskifterne - og heller ikke sporskiftedrevene det drejer sig om (det er en af ADAMs hjørneste- ne), er temmelig langt fra at ligne det, der gælder ved DSB. For at kunne forstå hvorfor, vil det være nødvendigt at se på hvordan sporskifterne omstilles ved DSB.

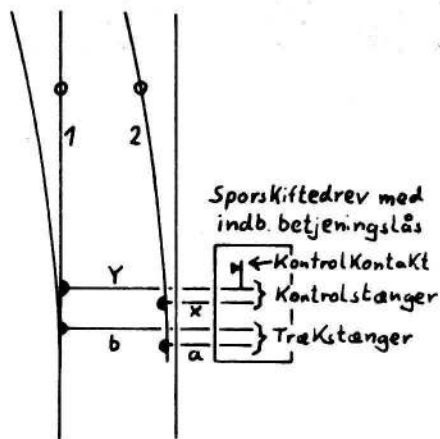


Fig 4.1.

På fig 4.1. er skematisk vist et sporskifte med sporskiftedrev. 1 og 2 er tungerne. Som sporskiftet står på fig siger man, at tunge 1 er tilliggende og at tunge 2 er fraliggende. a og b er trækstængerne, hvormed tungerne bevæges, hvilket sker ved hjælp af sporskiftedrevets motor igennem en udveksling (snekke). x og y er kontrolstængerne, der inde i sporskiftedrevet slutter, henholdsvis bryder et sæt kontrolkontakter. Ved hjælp af disse kontrolkontakter kan man så få besked om sporskiftets stilling. Når sporskiftet står som vist på fig er den kontakt der findes ved sporskiftets kontrolstang for den tilliggende tunge - y - sluttet. Når sporskiftet omstilles brydes denne kontakt og en tilsvarende kontakt ved kontrolstang - x - slutter når tunge 2 så er blevet tilliggende. Det ses, at der ikke er nogen fast forbindelse imellem tungerne sådan som der er på næsten alle modeljernbanesporskifter. På disse sidste kan det heller ikke være anderledes - det

vil være umuligt at bygge et sporskifte og et sporskiftedrev i spor 0 eller H0 nøjagtigt efter forbilledet.

Sporskiftedrevet vist her er forsynet med en indbygget betjeningslås, d.v.s. at den tilliggende tunge er fastholdt urokkeligt - hvilket er sikkerhedens alfa og omega. Den mindste "slingerivalsen" ville kunne forårsage afsporing når et tog passerede sporskiftet modgående med 120 km/t. "Urokkeligt" vil sige, at tungen ikke kan flyttes uden at sporskiftedrevet "smadres". Når sporskiftet skal omstilles kører motoren rundt, et tandhjul der er i forbindelse med den fraliggende tungs trækstang bevæger denne, den fraliggende tunge bevæger sig ind mod skinnen, og først når denne bevægelse er påbegyndt er tilliggende tunge "låst op" og kan bevæge sig bort fra skinnen. Begge tunger bevæger sig nu samtidigt indtil tunge 2 er på plads op ad skinnen, så bevæger tunge 1 sig det sidste stykke og "låser" herved tunge 2, der nu er blevet tilliggende, af. Det tilladelige spillerum mellem tunge og skinne er 2 mm, hvilket jo ikke kan om-sættes hverken til spor 0 eller H0, hvorfor man ved modelbanen må sige at spillerummet skal være 0. Som sporskiftemekanismen er indrettet er det også muligt at "skære sporskiftet op", idet hjulene på et køretøj, der kommer ad vigesporret, først vil trykke på indersiden af den fraliggende tunge (2), herved vil denne flytte sig lidt og derved låses den tilliggende tunge op, så denne herefter kan flytte sig, når vognen er kommet helt frem i nærheden af tungs spidsen.

En del ældre sporskiftedrev var uden betjeningslås, så her måtte der være betjeningslås i selve sporskiftet. Hage- og pallås er den ældste type heraf, rhombelås den nyeste type. En sådan betjeningslås er lige så vanskelig at bygge i model men skulle nogen af læserne have et sporskifte med betjeningslås på deres bane, vil jeg meget gerne høre om det. Det gør ikke noget, hvis der også medsendes fotos og/eller tegninger.

Summa, summarum. Vi må nøjes med det på fig 4.2. viste. Her er tungerne det

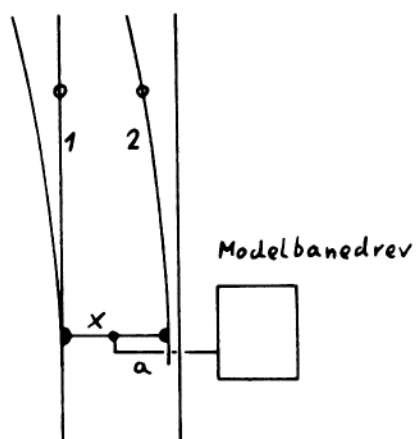


Fig 4.2.

samme som i fig 4.1., men x er en fast mellemstang, hvortil trækstangen - a - er fastgjort. Trækstangen bevæges af sporskiftedrevet, hvoraf der til modeljernbaner findes lige så mange typer som der er modelbaner. Kontaktsystemet på disse modelbanedrev er normalt i forbindelse med trækstangen, men man kan også have en anden fast mellemstang med en kontrolstang, der så er forsynet med kontakterne. Grunden til at man ved DSB og andre "store baner" har både træk- og kontrolstænger er den enkle, at man, hvis der kun var ét sæt stænger, kunne risikere, at kontakterne sluttede som om tungerne var på plads, selvom stængerne var knækkede og derfor slet ikke havde forbindelse med tungerne, der så kunne stå "som vinden blæste".

Efter denne lille indledning skal vi så over til selve strømløbet. DSBs sporskiftestrømløb består af ikke færre end 8 relæer: 2 kontrolrelæer (for + og ÷), 2 omstillingsrelæer (for + og ÷), 1 låserelæ, 1 batterivekslerrelæ, 1 spændingsrelæ og 1 tidsrelæ. Selve strømløbet er for stort til at vise her - det ville fylde 4 gange en dobbelt side - og forklaringen til strømløbet ville antagelig fylde hele bladet, men jeg skal kort redegøre for systemet.

Kontrolrelæerne trækker overde ovennævnte kontakter på kontrolstængerne, d.v.s. at man har sikkerhed for at sporskiftet står i + når +kontrolrelæet er tiltrukket, og at sporskiftet står i ÷ når ÷kontrolrelæet er tiltrukket. Når ingen af disse relæer er tiltrukket siger

man, at sporskiftet er uden kontrol. Det er kontakter på disse to relæer, der indgår bl.a. i signalstyrestrømløbet som vist i 2. artikel: signaler. Der findes en sikring på 0,3 amp før disse relæer, en såkaldt kontrolsikring, der er indsat for at sikre, at der ikke på de kører (ledere) der går fra relæhuset og ud til sporskiftedrevet fejlagtigt kommer falsk "jord" eller anden spænding. Sker dette brænder sikringen over og kontrolrelæet falder fra. Denne sikring brænder også over, hvis sporskiftet bliver skåret op. Disse 2 kontrolrelæer kan vi ikke undvære i vore modelbanestrømløb.

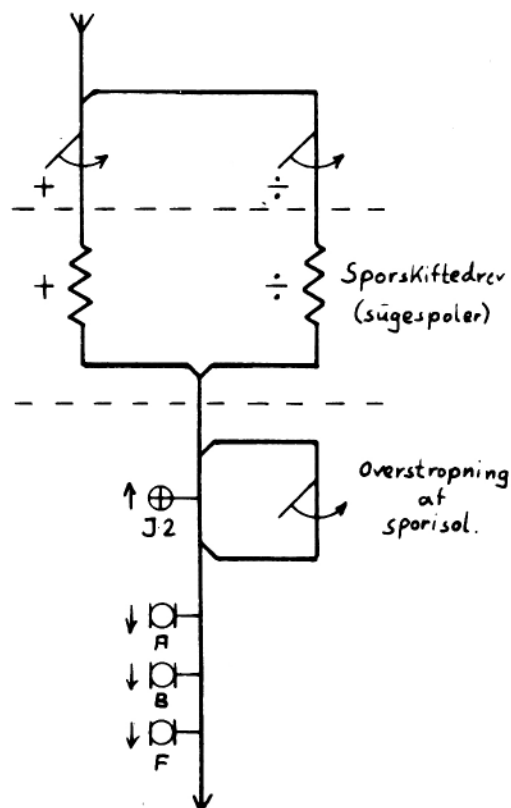


Fig 4.3.

Omstillingsrelæerne sørger for at en omstilling af sporskiftet sker rigtigt. Disse relæer kan vi i de simpleste modelbanestrømløb godt undvære, undtagen i ét tilfælde som vist senere.

Låserelæet falder fra når der indstilles togvej - og sikrer at sporskiftet ikke kan omstilles.

Batterivekslerrelæet skifter før omstilling af sporskiftet om fra kontrolspændingen - 36 volt - til omstillingspændingen - 220 volt.

Spændingsrelæet sørger bl.a. for at sporskiftet bliver stående indtil fornyet tryk på omstillingsknapperne, hvis omstillingen er gået i stå på grund af netsvigt.

Tidsrelæet sørger for at spændingen "tages væk" hvis omstilling ikke er tilendebragt i løbet af 15 sekunder, f.eks. hvis der er kommet en skærve i klemme. Sporskiftedrevene er forsynet med friktionskobling.

Disse fire sidste relæer kan vi godt undvære - vi skal bruge relæer nok endda. Vi får herefter et strømløb som vist på fig 4.3., idet vi blandt de mange typer modeljernbanesporskiftedrev, der som nævnt findes, har taget den mest almindelige type, den der virker ved to sugespoler, men strømløbet gælder også for drev med to viklinger, én vikling, der får drevmotoren til at løbe den ene vej og én vikling, der får drevmotoren til at løbe den anden vej. Ved tryk på den knap på sportavlen, der svarer til den stilling man ønsker sporskiftet i, løber strømmen igennem den tilhørende spole, der derved omstiller sporskiftet - hvis isolationen, der ligger i sporskiftet ellers er ubesat, og der ikke er stillet togvej.

Jeg har skitseret strømløbet gældende for sporskifte 01 i vor snart velkendte sikringsplan i 1. artikel, fig 1.2., derfor bliver isolationen I 2, og de togveje hvori sporskiftet ikke må omstilles bliver togvejene 1, 2 (sign A), 5, 6 (sign F), 7 og 8 (sign B). De to omstillingsknapper anbringes i sportavlen i de tilhørende grene af sporskiftet (lige bag ved tableaulamperne, vist i fig 3.4.). I det tilfælde, at der skulle blive noget i vejen med sporisolationen, så denne falder fra, bliver det nødvendigt at overstroppe sporisolutionskontakten i strømløbet ved hjælp af en trykknop (mrk: "overstropning af sporisol" i fig 4.3.). Denne knap sidder normalt i en betjeningskasse udvendig på stationsbygningen, idet det er nødvendigt at man ved denne særbetjening kan se sporskiftet, så man ikke fejlagtigt omstiller sporskiftet midt i et tog og derved afsporer dette, men vi kan på modelbanen blot anbringe knappen foroven på sportavlen et sted.

Dette var omstillingsstrømløbet. Kontrolstrømløbet på fig 4.4. behøver vist

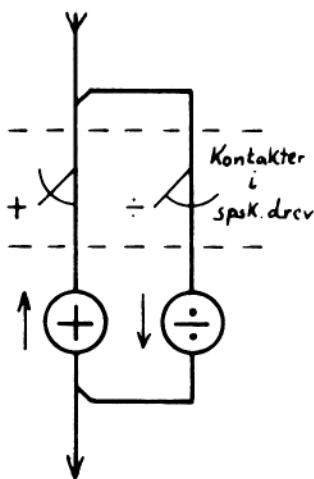


Fig 4.4

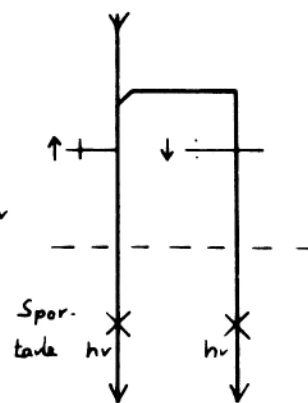


Fig 4.5.

ikke mange kommentarer. Sporskiftet er vist i +, under omstilling bryder kontakten for +, og når sporskiftet er omstillet slutter kontakten for -. Kontrolrelæet bruges som forklaret ovenfor bl.a. i signalstrømløbene, men bruges dog også til at styre tableaulamper på sportavlen som vist i fig 4.5., et strømløb, der heller ingen

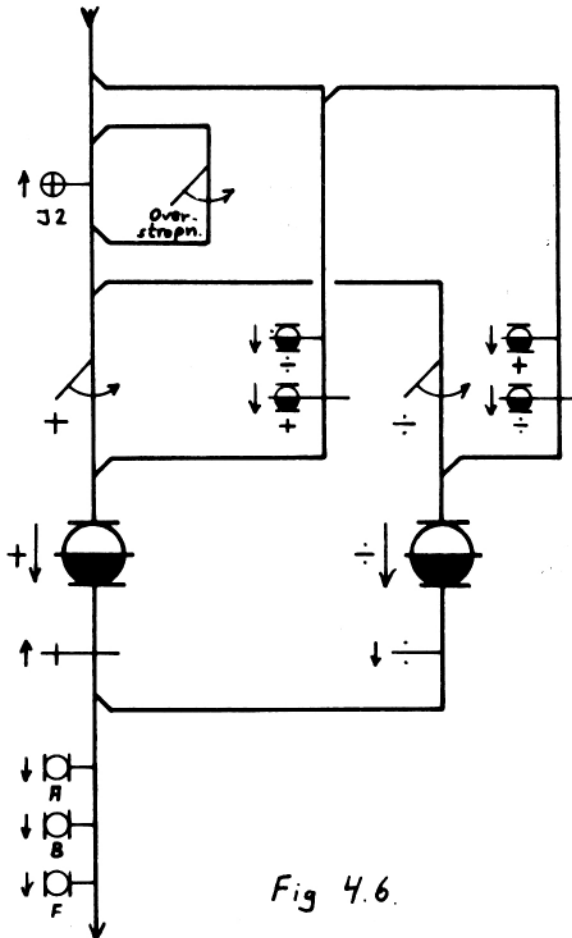


Fig 4.6.

kommentarer behøver. (Tableaulamperne er anbragt som vist på fig 3.4.).

Fig 4.3. og 4.4. er strømløb for et enkelt sporskifte. Har man korresponderende (koblede) sporskifter - som f.eks. S1 og S2 i fig 1.1. - må man sætte drevene i parallel således at de begge omstilles samtidig, men kontrolkontakterne skal i serie således at kontrolrelæet først trækker, når begge sporskifter står ens.

En del modelbanedrev er motordrev, hvor motoren altid kører samme vej. Til brug til styring af et sådant drev må vi have omstillingsrelæer, fig 4.6. Sporskiftet er også her tænkt stående i +. Når ÷omstillingsknappen betjenes trækker ÷omstillingsrelæet (signaturen er som for et normalrelæ, med med nederste halvdel udfyldt). Da mange motordrev er lavet med en stor udveksling, således at omstillingen sker lige så langsomt som i virkeligheden (2-3 sekunder), er der en kontakt på relæet som overstropper knappen, så denne kan slippes så snart omstillingen påbegyndes. Når omstillingen er fuldført, og ÷kontrolrelæet trækker, falder relæet fra - og motoren stopper. Når sporskiftet skal i + foregår det på samme måde med + omstillingsrelæet.

Øverst i strømløbet er der i +grenen indsat en kontakt på ÷omstillingsrelæet, og i ÷grenen en kontakt på +omstillingsrelæet - dette for at sporskiftet skal kunne tilbagesættes, hvis det ikke har nået sin endestilling, f.eks. på grund af

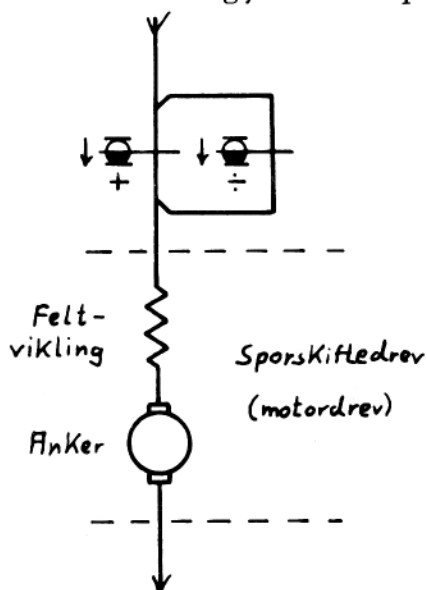


Fig 4.7.

at en "skærve" er kommet i klemme. Fig 4.7. viser selve drevets tilslutning. Da drevet er langsomtgående er det en fordel at sporisolutionskontakten sidder som vist i fig 4.6., idet omstillingen ikke standses, hvis lok eller vogne kommer ind på isolationen mens omstillingen er igang. Vi må så tage højde for det, når vi etablerer vor sporisolation, jvf. det i 3. artikel herom omtalte.

Vi er hermed nået igennem de egentlige sikkerhedsmæssige ting: signaler, sporisolationer og sporskifter - og mangler nu kun at se på, hvad vi skal bruge hertil, nemlig: Relæer og strømforsyning.

Der er selvfølgelig mange andre strømløb ved de store baners sikringsanlæg, men disse er faktisk ved modelbanen mere eller mindre sekundære, hvorfor jeg har valgt at springe disse over, idet jeg gerne ville slutte artikelrækken i SIGNALPOSTENS 4. årgang. Det ville da iøvrigt også være synd, hvis de (forhåbentlig mange) modelbyggere skulle vente 2 år med at få etableret deres sikringsanlæg. Jeg kan dog godt allerede nu røbe, at det er min agt at fortsætte med modeljernbanesikringstekniske artikler i 5. årgang. Jeg vil der beskrive diverse finesser, af hvilke jeg kan nævne: togvejsrelæer og togvejsopløsning, overkørselsanlæg og bremseprøveanlæg, samt sidst - specielle ting efter anmodning, d.v.s. efter læsernes anmodning.

Kort og godt: De opfordres hermed til at indsende ønsker og spørgsmål til SIGNALPOSTEN, og jeg vil så besvare så meget det kan lade sig gøre her i bladet - det der eventuelt er for specielt vil blive besvaret direkte pr. brev til spørgeren. Altså, er der noget på Deres bane, De gerne vil have sikringstekniske oplysninger om, så skriv.

5. afsnit: Relæer og strømforsyning.

Det vigtigste ved relæsikringsanlæg er selvfølgelig relæerne - og desværre kan det ikke lade sig gøre at lave dem selv. De må skaffes! Der er her tale om telefonrelæer, idet sikringsrelæer for det første er alt for dyre og for det andet fylder altfor meget. Sikringsrelæer

til et sikringsanlæg som her omtalt kommer let til at fylde mere end hele modeljernbanen.

I DSBs relæsikringsanlæg benytter man ganske vist ikke telefonrelæer, idet disse ikke er funktionsdygtige nok, men til modeljernbanebrug er de absolut velegnede og så fylder de ikke så meget. Det kan lade sig gøre at købe brugte telefonrelæer fra nedlagte eller moderniserede telefoncentraler. Der er siden krigen sendt så mange relæer på "modelbanemarkedet", ved jeg, at det skulle kunne lade sig gøre at lave de første 1000 sikringsanlæg.

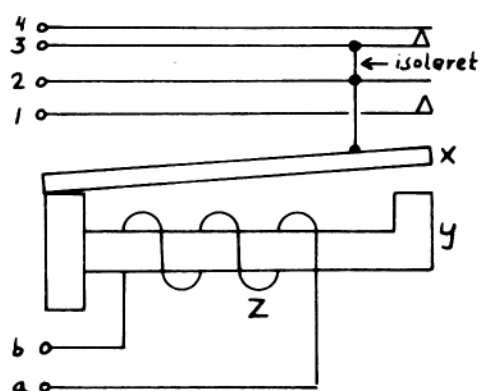


Fig 5.1.

Et relæ er en elektromagnet, der - når det får en spænding, kan slutte eller bryde kontakter, der indgår i nye strømløb. Ordet relæ kommer af latin relatum = viderebringer. På fig 5.1. ses et relæ rent skematisk. Y er en jernkerne hvorpå spolen Z er viklet. Sendes en strøm igennem denne spole - via tilslutningsklemmerne a og b - tiltrækkes det bevægelige anker X. Herved bevæges kontaktlamellerne 2 og 3 således at kontakterne 1 og 2 sluttes, medens kontakterne 3 og 4 brydes. Afbrydes strømmen til spolen går ankeret tilbage i hvilestilling (normalt ved hjælp af en fjeder) og kontakterne 1 og 2 brydes, mens 3 og 4 sluttes. Det her viste relæ er et såkaldt rundspolerelæ, og relæer af denne type fremstilles blandt andet af TFA (Telefonfabrik Automatic). Da der også er flest af disse relæer i cirkulation, har jeg baseret min videre gennemgang af relæer på disse TFA-relæer.

Når man har fået fat i det antal relæer, man skal bruge, skal man have orden

på, hvad de enkelte relæer skal bruges til, hvor deres kontakter skal bruges o.s.v. For at man ikke skal løbe sur i det, bliver man nødt til at nummerere relæerne og disses kontakter og føre numrene på strømskemaerne. Selve placeringen af relæerne er også vigtigt, idet det gælder om at få den kortest mulige ledningsføring. Vi tænker os relæerne anbragt på et stativ nede under selve modelbaneanlægget - og for at det ikke skal fylde alt for meget sætter vi dem i etager under hinanden.

På fig 5.2. er vist et tænkt eksempel, hvorderskaldet skal bruges 18 relæer. Disse er anbragt i 3 etager, benævnt etage 1, 2 og 3. Har man flere relæer, kan man lave flere etager. Under disse 3 etager findes klemmerækker, hvorfra ledningerne til signaler, sporisolationer og sporskifter er ført. Vi opnår herved, at vi kan adskille relæstativet fra det øvrige anlæg, når vi monterer. Disse klemmerækker sidder i etage 9. De enkelte relæer i hver etage nummereres som vist foroven på fig. Vi får så, at signalstyrerelæet for signal F benævnes: Relæ 04, etage 1, og sporrelæet for isolation 5: relæ 05, etage 3. Klemmerækkerne nummereres som vist ved disse, klemmerækken for kablet til signal B benævnes: klemmerække 12 (etagen nævnes ikke da det jo altid for disse er 9). Nummereringen af kontakterne fremgår af fig 5.3., der viser et TFArelæ set fra loddesiden (bagsiden). Til venstre sidder kontakterne, der nummereres fra neden af og opad, med den nederste klemme 01. På nogle relæer er spolen - eller spolerne, hvis

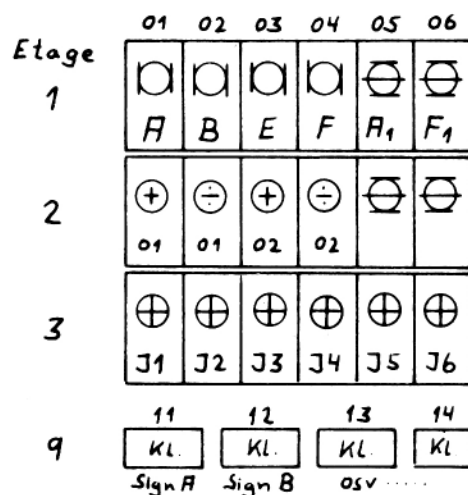


Fig 5.2.

FALSTERBANEN

Af A. Gregersen

STUBBEBØBINGBANEN

De første planer om at give Stubbekøbing jernbane fremkom allerede i 1860'erne. Man var på det tidspunkt kommet så vidt at landets hovedlinie København-Korsør-Nyborg-Fredericia-Frederikshavn til dels var færdigbygget, kun mindre strækninger var endnu under anlægning. Endvidere lå der færdige projekter for forbindelser til Vestjylland ligesom forbindelsen til Slesvig var fuldført.

Det var derfor naturligt at man nu tænkte på en forbindelse fra hovedstaden til Sydsjælland, Falster og Lolland. I store træk var der 2 projekter, det ene gik ud på anlæg af en bane fra et punkt på Vestbanen f.eks. Ringsted over Næstved til Vordingborg, herfra skib til Gåbense og bane ned midt gennem Falster. Det andet gik ud på anlæg af en bane fra København, langs Køge bugt - større byer f.eks. Ishøj og Greve - over Køge, Fakse, Præstø til Kalvehave, skib til Koster, bane Koster-Haarbølle, skib til Stubbekøbing og bane herfra til Nykøbing.

Selvfølgelig fremkom der adskillige ændringsforslag til disse projekter, bl.a. at føre banen fra Præstø til Vordingborg; et andet gik ud på at føre banen over Bogø?!

Men det kom jo til at gå helt anderledes - desværre, kan man fristes til at sige for den sjællandske del af projektet. Det ville have betydet, at vi i dag havde haft en direkte bane til Køge, Faxe, Præstø og Møn, i stedet for et jernbanetomt rum i denne egn. Den sydlige ende var jo ganske vist af temmelig tvivlsom værdi, men set med datidens øjne skal vi erindre os, at ethvert baneanlæg var et fremskridt (det har man også set med al tydelighed adskillige steder - mange anlæg var nok bygget noget anderledes om man havde kunnet ane udviklingen).

For Nysteds vedkommende var der omkring århundredskiftet ønsket fremme om en

bane til Nykøbing F. - drevet af Lollandsbanen, men forhandlingerne endte resultatløse. I 1897 nedsattes et udvalg, der skulle skaffe Stubbekøbing jernbaneforbindelse med Falsterbanen. Både Nørre Alslev og Nykøbing var på tale som tilslutningspunkter og man drøftede ligeledes et anlæg Nykøbing-Horbelev. Omkring 1900 enedes man om en bane Stubbekøbing-Horbelev-Nykøbing F. samt om et samarbejde om anlæg af banen Nykøbing F.-Nysted.

SNNB sikredes ved lov af 27. maj 1908 med garanti fra staten på halvdelen af anlægskapitalen og eneretsbevillingen sikredes 5. november 1908.

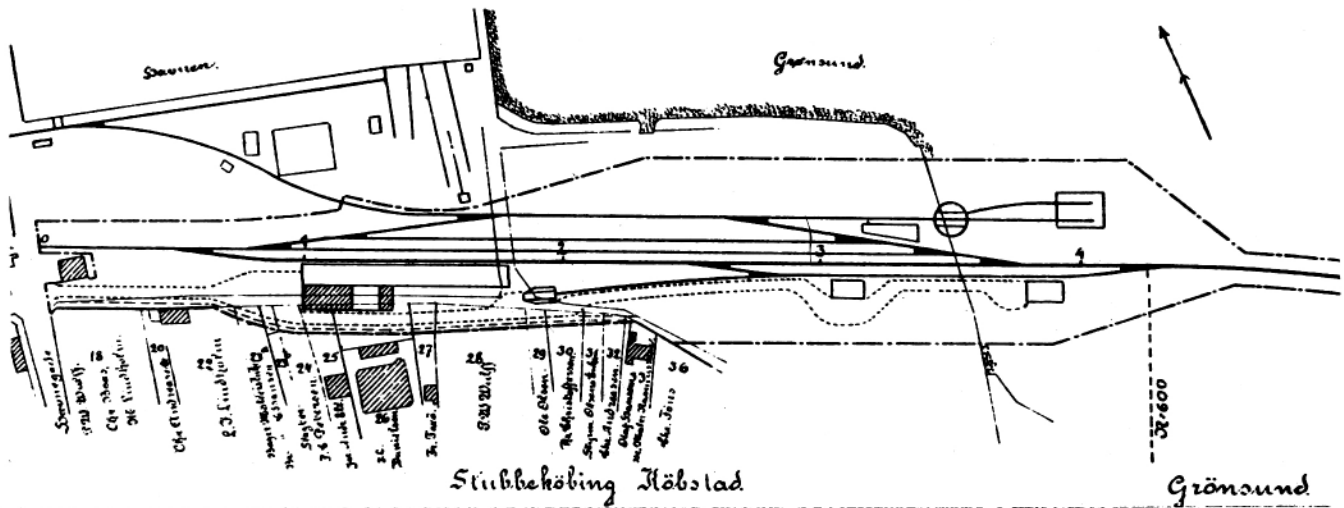
Strækningen Nykøbing F.-Nysted blev åbnet 15. december 1910. Den er 18,6 km lang, mindste kurveradius 500 m, max. stigning 5 promille. Nykøbing F.-Stubbekøbing blev åbnet 26. maj 1911, strækningen er 27,1 km, min. kurverad. 250 m, max. stigning 7 promille. Begge strækninger er lagt med 22,5 kg/m skinner og det maksimale akseltryk er 11 tons. Banen var uindhegnet med maksimal hastighed 45 km/t - efter sikring af overkørslerne er denne hastighed forhøjet til 75 km/t for skinnebustog.

Den første formand for jernbaneselskabet blev Nykøbings daværende borgmester O. Finsen og banens første driftsbestyrer var ingeniør H. Bertelsen (fra anlægsarbejdet).

Hovedkontoret lå i Nykøbing (på statsbanestationen); Værkstedet i Stubbekøbing.

I Nykøbing udførtes stationstjenesten af DSB. Nystedtogene afgik fra en blindperron syd for stationsbygningen og vest for hovedsporet medens Stubbekøbingtogene afgik fra det østligst beliggende perronspor. Der var således ikke gennemgående tog mellem de to banedele.

Nystedbanen benyttede Lollandsbanens spor fra Nykøbing til Nagelsti krydsningsstation - 3 km vest for Nykøbing. Denne



station betjentes af Lollandsbanen, der havde forret til strækningen. I Nagelsti var opstillet et signal med 4 vinger (2 for hver retning), de øverste gældende for LJ, de nederste for SNNB. Kun én vinge kunne vise "Kør" og sporskifterne kunne kun omlægges når alle 4 vinger viste "Stop". De 2 sporskifter var i mekanisk afhængighed af hinanden og af signalerne. Var hovedsporskiftet stillet til Nykøbing-Mariibo var det andet stillet til afløbsspoeret.

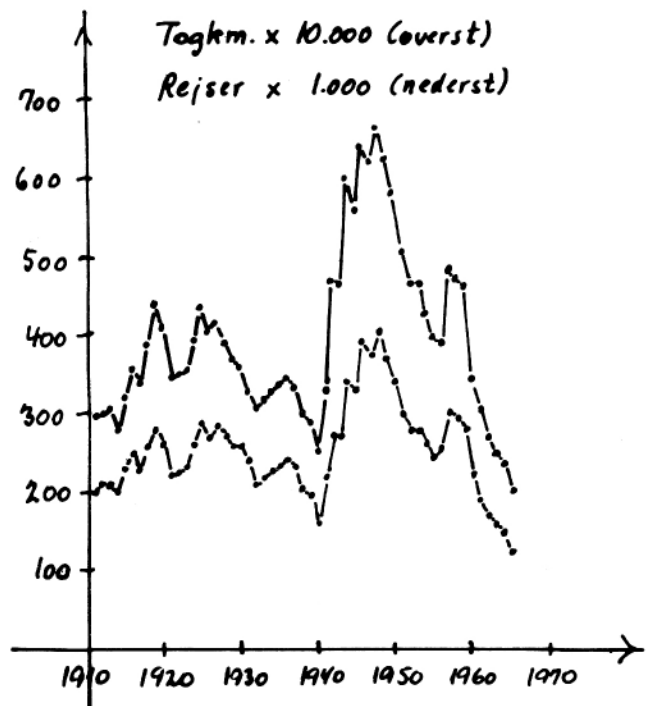
Da Fugleflugtslinien Nykøbing-Rødby F. blev bygget, blev der bygget en ny jernbanebro over Guldborgsund syd for den gamle. Som følge heraf blev Lollandsbanen forlagt mod syd fra broen og til ca. 100 m øst for Nagelsti. Lige nord for Flintinge station løb Nystedbanen under Fugleflugtslinien.

Toggang.

Ved åbningen løb der 4 togpar daglig over strækningen, derefter:

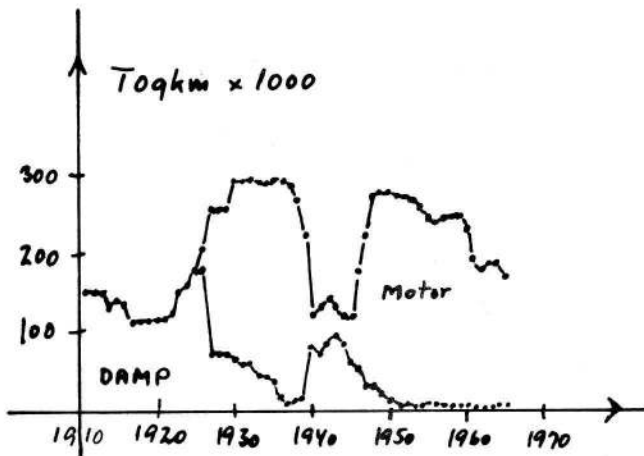
10/8 1914	2 togpar
9/12 1914	3 togpar
1916/17	3 togpar hverdage
	4 togpar søn- & helligdage
1923/24	5 togpar s&h
	4 togpar øvrige dage
	(3 loko i brug)
1925/26	1 rent godstog på Stubbekøbingstrækningen
1927	motorvognsdrift
1929/30	9 togpar daglig
1944/45	februar 1945: kun hverdagskørsel
august 1948	skinnebusdrift.

Banens trafikmængde fremgår af de herstående grafiske fremstillinger, hvortil dog skal knyttes nogle bemærkninger.



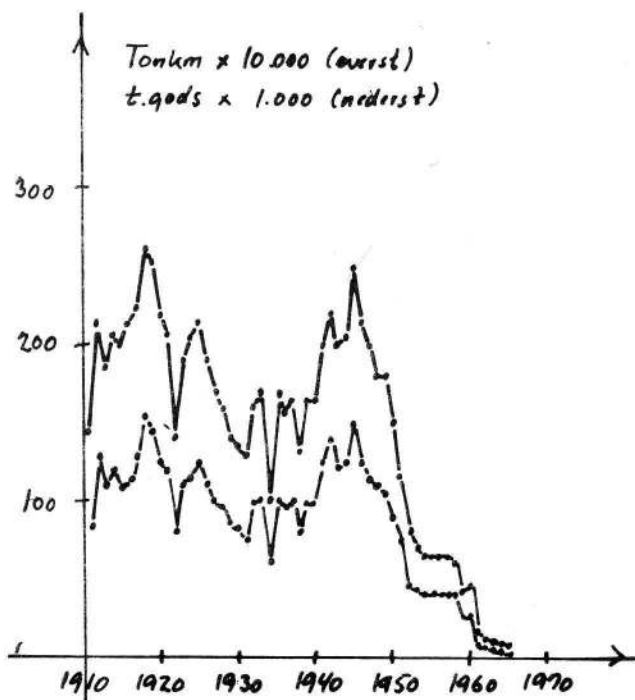
Oplandet var ikke allerbedst, idet begge baenstrækninger løb ret nær kysten og således havde et ret dårligt opland til øst; og Stubbekøbingstrækningens afstand til Østersøkysten var for stor til at banen kunne få betydning for badegæster og turister.

Persontrafikken steg jævnt til 1919, derefter stærk tilbagegang i et par år, så atter jævn fremgang til 1925, atter et fald til 1940. 2. verdenskrig gav også denne bane en stærk stigning, der kulminerede i 1947, hvorefter der atter indtrådte et stærkt fald. Den første nedgangsperiode skyldtes både indsættelse af rutebiler og de dårlige tider i 1930'erne, medens den sidste nedgangsperiode vel



mest har sin årsag i de mange privatbiler, men også rutebilerne havde andel i nedgangen. Men her må det erindres, at billedet i nogen grad forfalskes af, at en del af disse rutebillinier tilhørte banen.

Indtil omkring 1960 må persontrafikken dog siges at have været nogenlunde tilfredsstillende, idet man må tage i betragtning, at en væsentlig del af de rejssende fra Sjælland til Stubbekøbing (og den nordlige ende af denne strækning) med fordel rejste udenom Nykøbing, idet der i mange år var en ret god dampskibsfart mellem Masnedsund og Stubbekøbing med forbindelse til Sydbanens hurtigtog til og fra København i Masnedsund - iøvrigt en rute, der var indarbejdet længe før SNNB blev åbnet, og denne rute medførte også posten til Stubbekøbing. Senere blev busruten

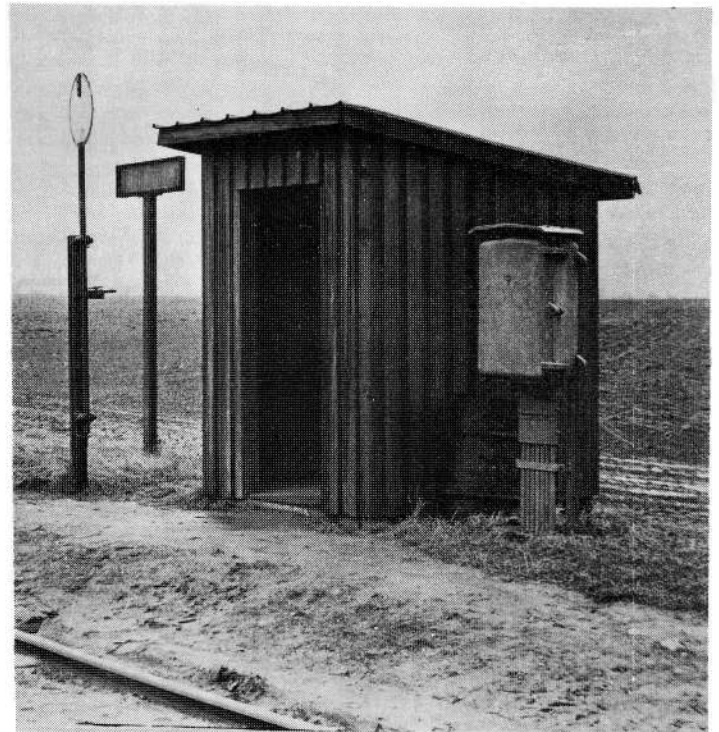


mellem Nørre Alslev og Stubbekøbing også en faktor man måtte regne med.

Godstrafikken var ret god - og ret stabil hvad mængden angår, bortset fra et jævnt fald i 1920'erne. Det var de almindeligt forekommende ting, såsom landbrugsprodukter, byggematerialer og brændsel, der blev transporteret og hertil kom i efterårsmånederne betydelige mængder af roer til sukkerfabriken i Nykøbing F.

Da disse transporter svigtede i løbet af 1950'erne og tilsidst helt ophørte samtidig med at der skete et katastrofalt fald i de øvrige godstransporter og i passagertallet, måtte man forudse at banens lukning blev aktuel.

Indtil slutningen af 1940'erne havde SNNBs regnskab været ret godt, kun 8 år havde givet tab; men nu kunne banens svigtende indtægter ikke nær klare sig med de stærkt stigende udgifter. I 10-året gennem 1950'erne voksede SNNBs underskud fra ca. 150.000 kr. til ca. 335.000 kr. Fra 27/5 1961 indstilledes persontrafikken på Nystedstrækningen og der kørt kun et hverdagsgodstog fremført af en af de gamle motorvogne. Det hjalp dog ikke væsentligt på økonomien og den totale standsning fandt sted den 31. marts 1966.



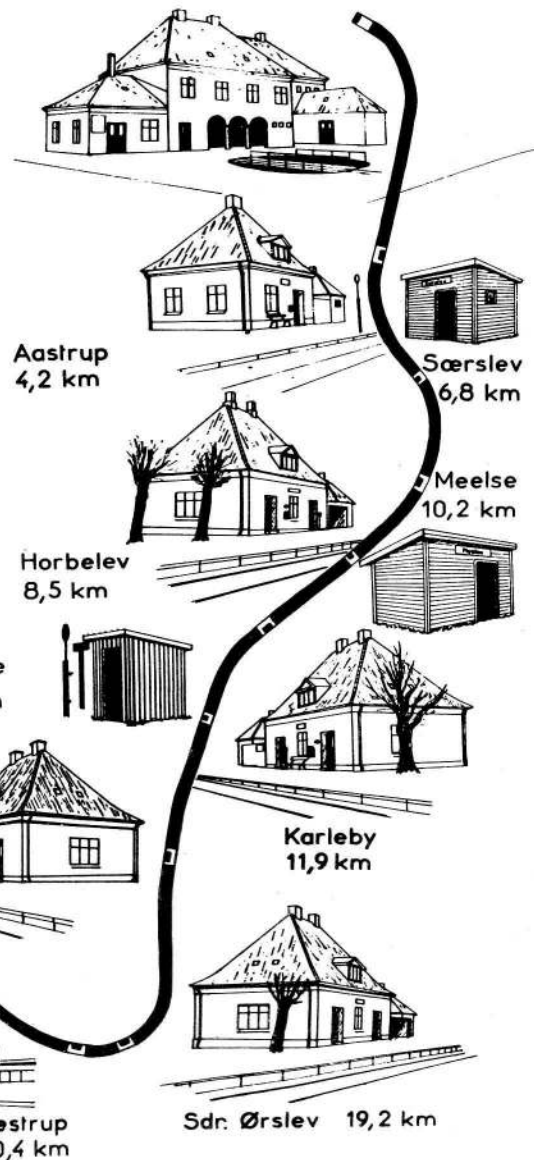
Bellinge trinbræt

Et par ord om SNNBs bilkørsel:

I mellemkrigstiden åbnedes et par busruter: Nysted-Rødby den 1. juni 1924, afhændet i 1928 og Stubbekøbing-Horbelev den 1. januar 1933, afhændet til D/S Stubbekøbing den 1. september 1939. I den sidste halvdel af 1930'erne var der 43 km rute med 1 rutebil der kørte ca. 6.800 km pr. år og havde ca. 3.000 rejsende.

Efter 2. verdenskrig åbnedes følgende ruter: Nykøbing F-Karleby-Hesnæs-Stubbekøbing den 29. oktober 1949, Nykøbing F-Nysted-Erindlev-Rødby den 1. november 1950 og Nykøbing F-Vanthore-Nysted den 6. november 1952. Disse ruter havde en samlet længde på 136 km, hvortil kom udvidet kørsel efter at Nystedstrækningen var gået over til ren godstrafik. Man nåede op på 8 rutebiler med 295 pladser og en stigning fra 64.000 til 295.000 km/år og fra 30.000 til 265.000 rejsende/år. Overskuddet var på max 96.000 kr.

STUBBEKØBING



I 1939 indførtes godsudbringning pr. bil i Stubbekøbing og den 1. september 1952 åbnedes fragtruten Nykøbing F-Bregninge-Stubbekøbing.

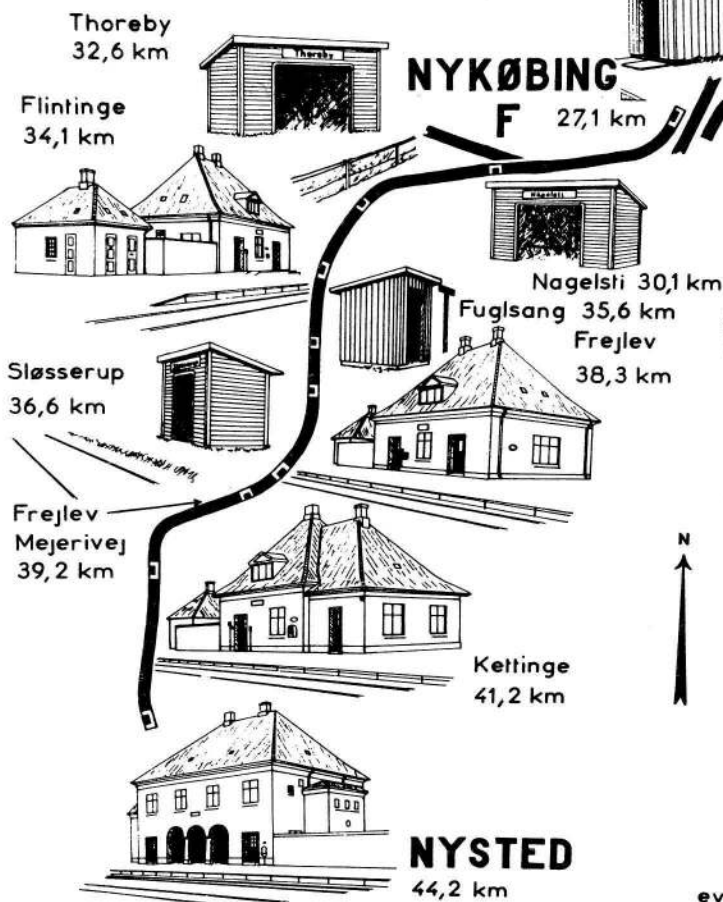
Rullende materiel

Damploko

SNNB nr. 1-5, 5 stk Ch2T fra Maffei med fabr. nr. 3171-75.

Nr. 1 blev hensat i 1930 og ud-rangeret og solgt til ophugning i 1933.

Nr. 2 blev solgt til Ålborg Privatbaner 15. juli 1915 for 19.800 kr., fik her nr. 33 (APB), ombyg-



get i denne banes værksteder (kulkasse) bag førerhus fjernet, i stedet anbragt foran førerhuset på venstre side af kedelen). Udrangeret og ophugget i 1952.

Nr. 3 udrangeret 1966 og solgt til Medlemmer af Jernbanehistorisk Selskab.

nr. 4 udrangeret og ophugget i 1961.

nr. 5 do 1966.

Nr. 6: 1Bh2T Nydqvist maskine nr. 1056, anskaffet i 1914 og iøvrigt som LB 4. Udrangeret og ophugget 1954.

Nr. 7: 1Bn2 - 2 akslet tender, bygget 1886 hos Vulcan, Stettin som fabr. nr. 955, til GJ som nr. 12. Til DSB i 1893 som S 354. Til SNNB 1919 (købt for 16.608 kr). Blev forsynet med ny fyrkasse i 1923. Hensat 1928. Loko udrangeret og ophugget 1929. Tender indrettet til ukrudtbekæmpelse mellem sporene.

Nr. 8 og 9: 1Bn2, Henschel 1924, fabr. nr 20049-50. Nr. 8 solgt til Gørlev sukkrefabrik 1939 for kr. 10.000. Ophugget 1961. Nr. 9 udrangeret og ophugget 1952 (6.020 kr.).

Andetsteds i artiklen bringes skema med tekniske data. Her følger en beskrivelse af maskinerne.

Nr. 1-5: Et typisk Maffeiprodukt med mange lighedspunkter med datidens bayerske statsbaneloko både i udseende og indretning. F.eks.: smårørsoverheder (almindelig på bayerske ranger- og lokalbaneloko) - vandkasse mellem rammen og støbejernsskorsten.

En tung maskine - privatbaneforhold taget i betragtning - men man ønskede et loko, der var velegnet til svære roetog (og der er kørt med top på 450-500 t). Det gik naturligvis ud over hastigheden; den var jo dengang kun 45 km/t, så formelt var sagen i orden. I lette persontog var det ret uhåndterlige og tunge køretøjer, ligesom de var vel stive for det lette spor.

En stor fordel var den rigeligt dimensionerede kedel. Lokomotiverne var forsynet med rundglidere, vacuumbremse, sandkasse på kedelryggen med sandrør der udmundede foran og bag det midterste hjulsæt, samt damp turbine til togbelysning.

Nr. 2 - solgt til APB - fik i Ålborg

fjernet overheder, togbelysning og kulkasse bag førerhus. I stedet blev kulkassen anbragt på venstre kedelside foran førerhuset. Dette loko blev sammen med nr. 38 og 39 brugt til rangering i Ålborg og Nørre-Sundby.

Ret hurtigt opstod ønsket om lettere, hurtigere og mere økonomiske loko til persontogene, derfor anskaffedes i 1914 og 1919 2 to-koblede loko, hvorefter nr. 1-5 fortrinsvis anvendtes i gods-, blandet- og roetog, samt til afløsning.

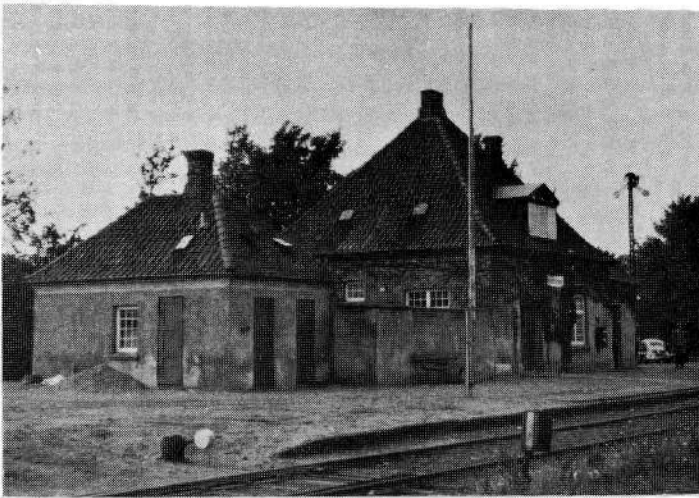
Nr. 6: En god, økonomisk og letløbende maskine, velegnet til lette tog. Den gjorde da også god fyldest indtil motortogene indsattes, men blev derefter også tit brugt som erstatning for motortrækraften. Den blev sat i regelmæssig drift igen under sidste verdenskrig. I 1931 blev den forsynet med ny fyrkasse.

Efter sin tid var det en moderne maskine: smårørsoverheder, rundglidere, Heusingerstyring, højtliggende kedel, rummeligt førerhus med gode, store vinduer, vandkasse mellem rammerne, kulkasse bag førerhus, sandkasse på kedelryg (bag dømen) med sandingsrør foran og bag det midterste hjulsæt. Sidebevægelig forløber, forbundet med midterste hjulsæt med et af Nydqvist konstrueret system af trækstænger; det gav maskinen et frit og let løb.

Nr. 7: Købt i 1919. Af denne type byggedes 6 til GJ i 1886 og 1892, som nr. 9-14, først anvendt på Falsterbanen, overtaget af DSB i 1892 som S 351-356. Derefter anvendt på linierne Slagelse-Kalundborg/Næstved, Frederikssundsbanen og Vejle-Herning-Struer. Maskinerne solgtes til TKVJ, RHJ, KRB, HFHJ og SNNB i 1918-19.

Lignende loko blev bygget i stort tal til forskellige nordtyske baner i 1880-1890'erne og kørte her i landet som KS-maskiner bl.a. på strækningen Ålborg-Års.

Hovedmotivet til anskaffelse af disse i forhold til vægt og ydeevne noget "sammentrykte" maskiner var et ønske om at anskaffe længere drejeskiver, som var fremme på det ovennævnte tidspunkt, hvor det blev nødvendigt at bygge større persontogslok end hidtil. Hjulstanden afkortedes mest muligt ved at anbringe de 2 kobbelhjulsæt så langt tilbage som overhovedet muligt; det bageste sæt var driv-



Kettinge station

hjulssæt. Cylindrene sad tæt foran det midterste hjulsæt og løbehjulene lige foran cylindrene. Domen sad midt på kedelryggen og havde udvendige dampørtil glidderkasserne, ligesom det var nødvendigt på grund af den særegne konstruktion at lægge udvendige spildedamprør fra glidere til røgekammer. Udvendige fladglidere og Tricksstyring med todelt omstyringsaksel, én på hver side af fyrkassen og forbundet med en tværgående styreaksel. Sandkasse på kedelryg med rør foran det midterste hjulsæt. Vacuumbremse med ejektoren på kedelryggen bag domen. Typen var forsynet med 2-akslet tender.

Maskinerne var letløbende og ret økonomiske og blev undertiden på DSB brugt til forspandskørsel for iltog og blev på privatbanerne værdsat som gode persontogsloko i lettere tog. Nr. 7 anvendtes mest på Stubbekøbingstrækningen, den fik ny fyrkasse i 1923, men efter anskaffelsen af nr. 8 og 9 samt motorvognene blev den overflødig og blev udrangeret og ophugget i 1929.

Nr. 8-9: For at imødekomme ønsket om hurtigere og hyppigere persontogskørsel anskaffedes i 1924 nr. 8 og 9. Et par typiske Henschel-loko. De indsattes straks i persontogene - men afløstes ret hurtigt af motorvognene og blev derefter brugt som reserve for motorkørslen. Nr. 8 solgtes i 1939 til Gørlev Sukkerfabrik, hvor den forrettede rangertjeneste med normal-sporede vogne på Gørlev station. Nr. 9 fik

et kort come-back inden anden verdenskrig, den blev udrangeret og solgt til ophugning i 1952 for kr. 6.020.

Som flere andre danske privatbaneloko fra medio 1920'erne havde de ikke overheder, hvilket vel skyldtes fald i kulpriserne samt en vis erkendelse af, at et lille loko, anvendt i hyppigt standsende tog, kun opnåede en begrænset besparelse ved at være forsynet med overheder - en besparelse, der måske blev opslugt af vedligeholdelsen.

Motormateriel

M 1-3: Blev anskaffet til ren persontogskørsel. Indtil II kl. blev afskaffet var de indrettet med 10 pladser på II kl. og 22 pladser på III kl, dertil et lille rejsegodsrum. M 2 brændte i Nysted remise 20 april 1929 og som erstatning herfor anskaffedes M 4 i 1929. Den var en smule større end M 2 - og endelig indkøbtes fra DSB ME 35 i 1936, der ved SNNB fik M 5.

De anvendtes kun i rene persontog og under krigen blev et par af dem forsynet med gasgenerator. Efter at skinnebusdriften var oprettet blev de kun lidt brugt til persontog (af og til som afløser) men indsattes i banens godstog, da godstrafikken i løbet af 1950'erne totalt svigtede. M 1 og M 3 blev efter banens nedlæggelse købt af DJK, M 4 og 5 af medlemmer af JS.

Med anskaffelsen i 1948 af SM 10-11 og SP 10-11 og i 1952 af SM 12 og SP 12 blev det muligt at køre praktisk talt alle



Karleby station

persontog med skinnebusmateriellet hvad der muliggjorde en forøgelse af både hastighed og togantal. Dette stimulerede kortvarigt persontrafikken.

Efter banens nedlæggelse solgtes SM 10-11 og SP 11 til VLTJ, SM 12 til HHJ og SB 10-11 til APB. SP 10 og 12 blev ophugget.

Personvogne

A 1-2: Boggievogne med åbne endeperroner, kombineret side- og midtgang med 1 I kl. kupé med 8 pladser, 1 II kl. med 13 pladser og 2 afdelinger III kl. med 57 pladser. I kl. afskaffedes i 1919 og kupéen anvendtes derefter som II kl. Vognenes taravægt var 23.140 kg, længde over puffere 18.220 mm, akselafstand 11.700 + T 21.

A 1 blev solgt til HFHJ i 1929 for kr. 12.000 og fik her nr. B 51, A 2 gik til samme bane i 1948 som C 53 for 17.000 kr.

BC 21-22: Midtgangsvogne med 1 II. kl. afdeling med 10 pladser og 2 III kl. med 33 pladser. Taravægt 11.460 kg, længde over puffere 11.630 mm, akselafstand 6.000 mm. Ophugget i 1951.

CC 51-52: Midtgangsvogne med 47 pladser i 2 III kl. afdelinger. Taravægt 10.750 kg, længde over puffere 11.100 mm, akselafstand 6.000 mm. Ophugget 1953 og 1941.

MP 1-3: Motorpåhængsvogne med 46 pladser på III kl. Vognene var forsynet med rullelejer. Taravægt 10.000 kg, længde over puffere 10.550 mm, akselafstand 5.500 mm. Ophugget 1957.

MP 1-2: 2-akslede personvogne overtaget i 1960 fra HBS. 50 pladser på III kl., taravægt 13.200 kg, længde over puffere 13.330 mm. Købt 1966 af medlemmer af JS.

G 66-69: Bænkevogne fra Scandia, anskaffet 1912. 32 pladser (III kl.). Taravægt 8560 kg, længde over puffere 10.470 mm, akselafstand 5.500 mm.

A, B og C-vognene havde vacuum- og skruebremse. MP-vognene trykluftbremse og vacuumledning. G-vognene vacuumledning og håndbremse.

Alle var forsynet med elektrisk lys.

MP 1-3 og G 67-68 havde egenvarme, øvrige var dampopvarmede.

Post- & rejsegodsvogne



FB 61-63: Taravægt 10.850 kg, længde over puffere 11.180 mm, akselafstand 6.000 mm. De var forsynet med vacuum- og skruebremse, elektrisk lys, dampvarme samt kakkellovn i postrummet.

Godsvogne

Godsvognene var alle af de ved privatbanerne almindeligt forekommende typer.

G 66-69: Se under personvogne.

QA 70, 75, 80, 85, 95, 105, 115: Lukkede, gråmalede. Måtte ikke bruges til kreaturtransport. Varmeledning og elektrisk lys. Oprindeligt litra LA.

QA 71-74, 76-78: Lukkede gods- og kreaturvogne - oprindeligt litra LA.

QD 79 og 81: Lukkede gods- og kreaturvogne anskaffet 1916/17.

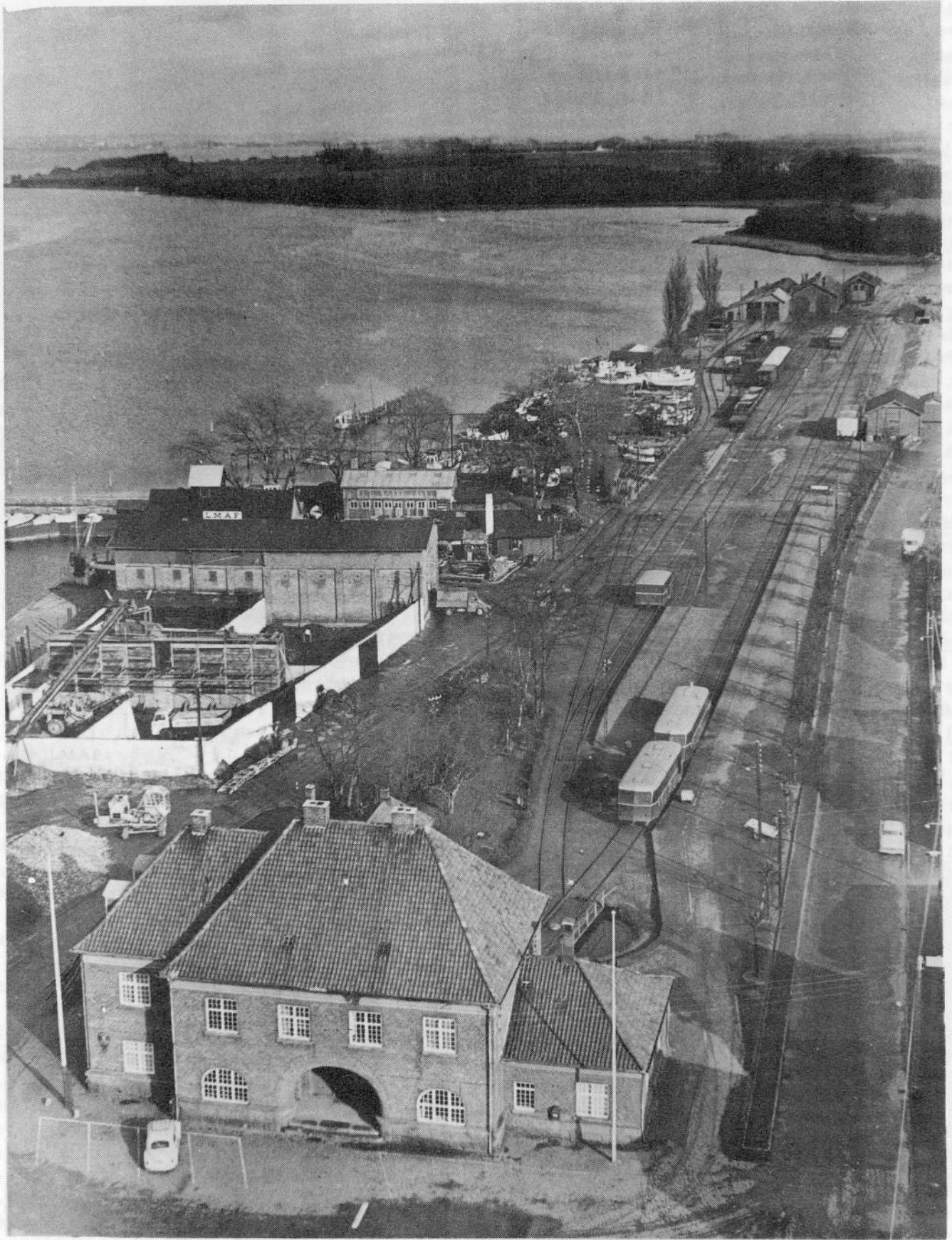
Sidst i 1920'erne ændredes litrabetegnelserne igen. De gråmalede vogne fik QA, medens de øvrige vogne fik QD.

PF, oprindeligt NF anskaffet 1910-12,

PH - 1921

PJ, oprindeligt NJ - 1910-12, havde tømmerkamler ved anskaffelsen.

PR, oprindeligt NF anskaffet 1910-12. Løse lemme, på vogne med numre, der endte på 0 eller 5, kun i en periode i 1920'erne.



I 1934 blev de 4 PJ-vogne overdækket og indrettet til svinetransport. De fik derefter litra GA.

I 1939 solgtes 10 lukkede og 63 åbne godsvogne til DSB og i 1946 købtes 6 luk-

kede godsvogne.

Udrangeringen af godsvognene påbegyndtes i 1952 og fortsattes til 1963, hvor der kun var 10 godsvogne tilbage på SNNB.

Godsvogne

Litra	Numre	Last t	Bdfl. m ²	Tara t	L.o.P. mm	Ak.af. mm	Bremser
G	66-69	7,5	16,4	8,56	10.470	5.500	VL-HB *)
QA	70, 75, 80, 85, 105, 115	12,5	16,3	7,43	8.160	3.700	VL-SB
QA	71-74, 76-78	12,5	16,3	6,78	7.750	3.700	VL-HB
QD	79, 81	12,5	16,3	6,6	7.850	3.660	VL-HB
PF	131-34, 136-39, 141	12,5	18,1	6,05	8.560	4.200	HB
PF	135, 140	12,5	18,1	6,24	8.560	4.200	SB
PH	201	15	20,4	7,55	8.100	4.000	HB
PH	205, 210	15	18,1	9,05	8.900	4.000	SB
PJ	154, 156-58	12,5	16,4	5,78	7.750	3.700	HB
PR	301-4, 306-9, 311-14, 316-19, 321-24, 326-29, 331-34, 336-39, 341-44, 346-49, 351-54, 356-59	12,5	18,0	5,94	8.960	4.200	HB
PR	305, 310, 315, 320, 325, 330, 335, 340, 345, 350, 355	12,5	18,0	6,7	8.960	4.200	SB

Bremser: VL=vacuumledning, HB=håndbremse, SB=skruebremse.

*) Dampvarme.

Damploko - teknisk oversigt.

Nr. type	1-5		6	7	8-9
	Ch2T	1Bh2T	1Bn2	1Bn2T	
Cyl.diam. mm	400	330	350	320	
Slagl. mm	550	500	560	500	
Drivhj. Ø mm	1100	1300	1534	1300	
Løbehj. Ø mm	-	800	938	800	
Damptryk ato	12	12	10	12	
Rist m ²	1,15	0,9	1,2	1,1	
Hedeflade					
kedel m ²	58,1	43,4	59,1	60	
overh. m ²	25,8	20,4	-	-	
Vægt, tom t	28,1	24,7	20	24	
- tj.færd. t	36,3	28,1	22,1	30	
- adh. t	36,3	18,7	14,8	20	
Tender, vægt t	-	-	16	-	
kul t	1	0,7	2,5	1,25	
Vand m ³	4,5	2,8	5,8	3,5	
Akselafst. mm	2x1600	2200	2000	3800	
		<u>1800</u>	1800		
		4000	2000		
			<u>2200</u>		
			8000		
L.o.P. mm	8660	7720	11440	?	

Motorvogne - teknisk oversigt

Nr. Type	M 1-3		4	5	SM
	BMV	BMV	BMV	BMV	(1A)(A1)
Hjulstand	1A	1A	1A	1A	(1A)(A1)
Fabrikat	Odense				Scandia
Motor	Continental				Frichs
HK	120	120	100		165
Omdr/min	2000	2000	2000		2000
Cylindre	6	6	6		8
- Ø mm	120	120	115		115
Slagl. mm	146	146	146		140
Taravægt kg	13800	14600	14300		12800
Akselaf. mm	5400	5800	5900		8650
					T 20
L.o.P. mm	10820	11100	11600		14100
Pladser	28	29	33		48

Billedet på side 110 er Stubbekøbing station i "luftfoto" taget af EVP 31/3 1966. Et næsten tilsvarende billede i farve er taget af redaktøren. Billedet på bagsiden er fra JS/DMJKs særtog 18/10 1964. Er De interesseret i kopier i stort format - så skriv til redaktionen.

50 ÅR GAMLE NYHEDER...

JANUAR 1918

Den 11. er der flere steder i Jylland snestandsninger og den 13. sker et sammenstød ved Sommersted mellem et sydgående persontog og et kultog til Danmark. Uheldet må tilskrives snetykning og medfører stor materiel skade.

Vintervejret fortsætter og på grund af snestorm må marinen opgive at afpatruljere Storebælt således at DSB må indstille sejladsen på grund af minefaren (15.).

Gribskov- og Hornbækbanen indvier den nye fællesstation i Gilleleje (16.).

På grund af stærk tåge går Malmøfærgen på grund i havneindløbet i Malmø (30.).

FEBRUAR 1918

Trafikministeren fremsætter i Folketinget forslag om anlæg af en dobbeltsporet bane for godstrafik mellem Vigerslev og Nørrebro - dog persontrafik mellem Frederiksberg og Hellerup - samt forslag om anlæg af 3. og 4. spor på strækningen Hellerup-Klampenborg (19.).

En kommission nedsættes på trafikministerens foranledning til at overveje spørgsmålet om en bane mellem Vigerslev og Køge (23.).

MARTS 1918

Forslaget om en godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro vedtages (11.).

Under sidste aftentogs kørsel mellem Hedehusene og Roskilde falder en togbetjent af toget under billetteringen. Han slipper heldigt fra faldet, men må gå til Roskilde da uheldet ikke er blevet bemærket fra toget (19.).

Det opdages ved et togs ankomst til Stenlille, at man på den foregående station Nyrup har glemt togets personvognsdel. (25.).

Påsketrafikken begynder men uden særtog og opvarmningen af togene om dagen, som er ophørt den foregående dag, må genindføres på grund af barsk vejr (26.).

Et persontog fra Skive og et godssærtog fra Højslev afgår mod hinanden mellem de to stationer. Godssærtoget standses ved Dommerby bakke af en ledvogter, og persontoget indhentes af en røngermaskine fra Skive. Se artiklen om uheldet i SIGNALPOSTEN, 1. årgang nr. 2.

APRIL 1918

Mange rejsende må efterlades på stationerne, da aftentogene er overfyldte - og de rejsende må overnatte på stationerne (1.).

Jordarbejdet begynder på dobbeltsporet Rungsted-Snekkersten (17.).

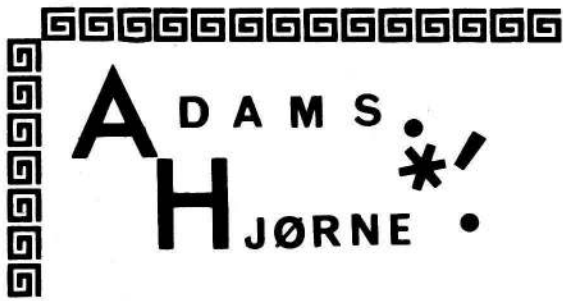
I et godstog fra Korsør opstår der kort før Forlev brand. En vogn læsset med lyng nedbrænder og 3 andre vogne beskadiges stærkt før branden bliver slukket på Forlev station.

MAJ 1918

På grund af gnister fra et lokomotiv opstår der brand i Tyvekrogen i Gribskov. Forstsvænet og tilkaldte husarer får med stort besvær slukket ilden (6.).

På grund af et koblingsbrud taber tog 573 nogle vogne ved Lyngbyvej. Tilbagerykning og medfølgende stor forsinkelse (28.).

Fortsættes side 102



Lokomotivbygning: Heusinger-styringen.

Vi beskæftigede os i forrige afsnit med konstruktionen af Tricks-styringen - i så mange detaljer, som jeg nu anså for nødvendige for den knapt så erfarne modelbygger.

Denne gang gælder det Heusinger-styringen, men da fremstillingen af de enkelte dele ikke adskiller sig væsentligt fra det tidligere beskrevne, ville det næsten være at fornærme læserens fatteevne, om jeg endnu en gang skulle pinde dette emne ud i alle dets småbidder. Jeg vil derfor tillade mig at gå meget let hen over det, og kun lige omtale nogle få enkeltheder.

Bemærk "forspringsstangen" (se billedet forneden på side 12, SIGNALPOSTEN nr. 1), der nederst er hængslet til krydshovedet. Dette tages der naturligvis hensyn til, når krydshovedet forarbejdes, d.v.s. at diverse huller og gevind bores og skæres på forhånd, og bemærk videre, at den foroven er indskudt som et mellemled mellem glidertrækstang og gliderstok. Af hensyn til den senere montering på modellen er det praktisk ikke at samle alle disse led med nitter, men f.eks. ved krydshoved og kvadrant at benytte sig af skruer.

Fremstilling og ophængning af kvadranten kan i nogle tilfælde være mere drilagtig her end det var ved Tricks-styringen, og det havde sikkert været gavnligt, om jeg havde kunnet illustrere dette med nogle få velvalgte eksempler. Imidlertid er det sådan, at hvis vi betragter hele den brogede skare af industri-, privat- og statsbanelokomotiver, så erfarer vi, at selv om det arbejde som kvadranten udfører er det samme overalt, så er sammenstillingen af glidertrækstang, kvadrant og ophængning så forskellig fra det ene fabrikat til det andet, at det er nød-

vendigt at omtale dem enkeltvis, om det da ellers skulle være til nogen nytte. I stedet må jeg derfor blot råde sådan: Læg nøje mærke til hvorledes forbilledet i virkeligheden er konstrueret, tag højde for alle detaljer og omsæt det herefter i model ud fra den teoretiske viden og de praktiske øvelser, Du på nuværende tidspunkt burde være i besiddelse af, og Du vil opdage, at det var slet ikke så vanskeligt endda.

Vi er nu - i teorien da - kommet så langt med vort arbejde, at vi har en fuldt færdig selvkørende undervogn, der "blot" mangler kedel og førerhus med disses detaljer samt eventuelt en tender, før vi med malerarbejdet kan lægge sidste hånd på værket. En omtale af disse afsluttende kapitler hører selvfølgelig til, og vil også følge senere, men da A-hjørnet er andet og mere end damp-lok - og da jeg samtidig har fornemmelsen af - at fortsatte artikler ikke hører til de mest populære, vil jeg tillade mig et pusterum, som imidlertid vil blive udfyldt med et par småartikler af forskellig art.

SOMMERFERIEN 1968.

I en af de allerførste artikler, jeg skrev til SIGNALPOSTEN, var emnet noget i retning af spørgsmålet om, hvorledes jernbaneentusiastene kombinerede sin fritidsinteresse med begrebet sommerferie. Jeg antydede dengang, at familiefaderen ofte havde lumske bagtanker, når han sammen med de øvrige familiemedlemmer diskuterede og planlagde den forestående inden- eller udenlandsrejse.

"Lysbilled- og filmaftner" i de forskellige jernbaneklubber afslører ofte, at det vitterligt forholder sig sådan, at man sniger sig til - i ferieperioden - at komme på forbavsende nært hold af den ene eller anden form for særlig interessant "skinnedrift". Om resten af familien så har gjort sig sine (lydelige) bemærkninger herom melder historien i reglen ikke noget, men det er selvfølgelig også underordnet. Som allerede omtalt har vi jernbanevenner det jo sådan, at vi, til gensidig underholdning, gerne bidrager med de billeder og de oplevelser, som ferien bød på, med da diverse mødeaftner

ikke altid levner den tid som er nødvendig for at alle kan deltage, ja så kunne man da passende benytte SIGNALPOSTEN som meddelelsesmiddel.

Vi inviterer derfor vore læsere til gennem bladet at fortælle om de (jernbane) oplevelser de havde i SOMMERFERIEN 1968.

Min egen sommerferie gik i år (med DSB, liggevojn o.s.v.) til Italien. Til min store glæde erfarede jeg, at det set med danske øjne, måtte siges, at damplokomotiver endnu de fleste steder blev taget flittigt i brug.

Nu skal jeg ikke trøtte læserne med mine iagttagelser på rejsen sydover, vi har så mange eksperter på tyske og italienske damp-lok, og som i kraft af deres solide kendskab til forholdene, ville kunne give en langt bedre forklaring om det en sådan rejse har at byde på, end jeg kan gøre det, og derfor nøjes jeg med en enkelt episode oplevet undervejs.

En såkaldt indkøbstur bragte os til havnebyen Savona. En aldersstegen "rangergris", der rumsterede omkring på havneterrænet og et glimt i ny og næ af "Røg og damp" hvor broer førte banen over byens travle gader levnedede ikke megen tvivl om, at det her - det var vist lige noget for mig! Af sted, af sted, op til banegården. Herlig! Mange forskellige nyere og ældre el-lok, men rigtignok også damp. Ind fra højre tøffede en trekoblet "Rivarossi"-maskine, nymalet og i fin stand. Jeg lagde an til skud, lod offeret komme lidt nærmere, så nu udfyldte den hele søgeren! ---- En rivende ordstrøm på flydende italiensk brød ud lige bag mig. Nu var det ikke det, der blev sagt, der forskrækkede mig - sprogæssigt var jeg på daværende tidspunkt ikke kommet længere end til at kunne bestille øl og champagne - men det var måden, altså - det blev sagt på!

En nærmere iagttagelse af støjkilden afslørede en uniformeret italiensk jernbane-politibetjent, der helt bestemt var bragt til yderste ophidselse over min optræden. Jeg klappede fotografiapparatet sammen, slog undskyldende ud med armene og sagde: Daniise turiste (lydskrift) og dolca lokomotiva, hvilket bragte manden til på en roligere måde at forklare mig en hel masse på tysk/italiensk. Hvad han sagde, forstod jeg ikke, men meningen var

god nok: Ingen fotografering her uden særlig tilladelse!

Det havde jeg nok været klar over på forhånd, og jeg havde da også spejdet til alle sider, inden jeg lagde an til skud, uden at kunne se nogen fare - kan hælde, at han hørte til faldskærmstroppeerne.

Det blev ikke til mere fotografering - den dag - og selv om det ikke er den helt store oplevelse, så er det måske et nyttigt fingerpeg for andre om at tage sig bedre i agt end jeg gjorde det.

I resten af den tid, jeg tilbragte på banegården i Savona, måtte jeg til min store ærgrelse nøjes med at se på - og ikke røre, - behøver jeg at tilføje, at min ny ven opmærksomt iagttog alle mine bevægelser?



"Den omvendte verden" - eller stemningsbillede fra et hjørne af DMJKs anlæg i 0.

Konstruktionsbeskrivelse af åben godsvogn litra PC med bremsehus, bygget 1875-1890.

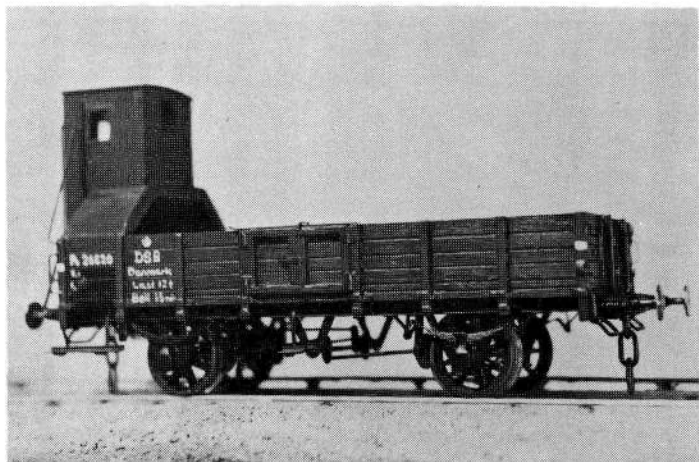
Da jeg en gang i foråret bladrede Tegningsarkivets brogede, men righoldige samling igennem, stoppede jeg op ved tegningen af ovennævnte godsvogn. Jeg mindedes pludseligt at jeg som dreng, stående på gangbroen hvor Nordbanen den gang krydsede Falkoner Alle, altid nærrede en ubeskrivelig trang til bare en eneste lille køretur siddende i det bremsehus som disse vogne er forsynet med. Jeg nåede aldrig så langt, desværre, men nu faldt det mig ind, at jeg måske kunne få afreageret mine slumrende længsler ved at bygge en model af vognen - og sådan kom det byggeri altså i gang.

En anden og måske nok så væsentlig årsag til resultatet var den, at træarbejde aldrig har været min store lyst. Gamle venner i branchen har da også af og til smilet medlidende af mine godsvognsbeskrivelser; men her var altså chance for at bevise, hvor lidt eller hvor meget jeg kunne, når det endelig gjaldt.

Materialefortegnelsen ser således ud: 1,5 og 3 mm krydsfiner til vognkasse og bremsehus. Diverse messingprofiler, 1 mm messingplade, jerntråd og rørstumper til henholdsvis undervognens ramme og afstivning, bremsetrækstænger og trin samt puffer.

Vognfjedrene er fremstillet af kobbertættningsliste og virker som fjedre nu en gang skal kunne det. Diverse beslag, hængsler o.s.v. er fremstillet af konserverblik.

Hjulene er de svensk-fremstillede stjernehjul monteret på 3 mm rundjern (aksler).



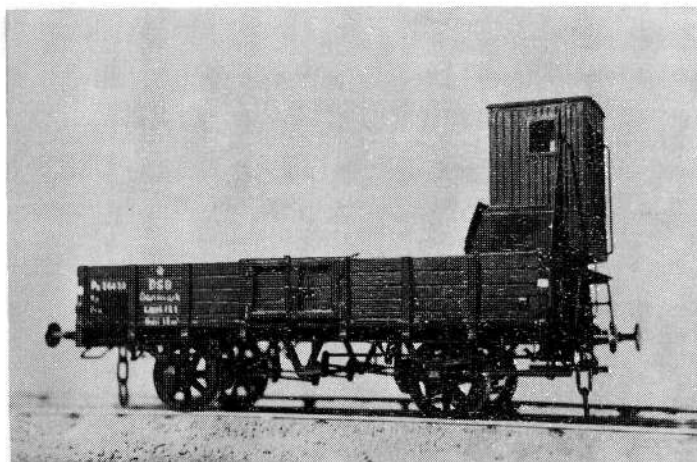
Fremgangsmåden ved opbygningen adskiller sig i det væsentlige ikke meget fra tidligere beskrivelser, men da jeg som sagt stræbte efter at "imponere raket" - som man siger - måtte jeg forsøge at få så mange af detaljerne med som overhovedet muligt.

Undervognen består af vangerne, pufferplanker og de forstærkninger, som udgøres af længde- og tværdragere. Det fremgår tydeligt af tegningen, hvorledes det skal sammenstilles og selv om det ikke er at se, når først vognen ruller ud på banen, så er det i sig selv et både

morsomt og lærerigt lille stykke loddearbejde.

Pufferne følger den sædvanlige brugsanvisning, blot med den forskel, at her er fjederen ikke lagt ind bag pufferplanken, men monteret på stokken inde i kurven. Dette gøres ved enten at afdreje stokken, så der fremkommer en brystning som fjederen kan ligge an imod, eller at pålodde en rørstump, der tjener samme formål. For at kunne montere dette arrangement må vi gå frem på følgende måde. Stok med fjeder indføres i kurven, hvis fire ben derpå fastloddes til pufferplanken. Pufferhovedet (skive med hul, samme diameter som stokken) sættes på plads og limes med Araldit. Efter at limen er hårdet afsaves stokkens overflødige ender.

Dette er iøvrigt et udmærket eksempel på hvorledes en kombination af "lodde og lime" fritager os for risikoen for at sidste lodning resulterer i, at vi står med alle stumperne i hånden.



Akselgafflerne udsaves af 1 mm messing, alle fire på én gang. Det bedste resultat opnås ved at gafflens øverste ende, den som ligger gemt bag vangen, ikke saves igennem, men samler benene i et hele. Kasserne består af 2,5 mm plade med hul til akslen og udfræsede riller så den kan smuttes op mellem gafflens ben, samt en, i den rigtige profil, tilfilet metalklods, der udgør den ydre synlige del. Denne er fra indersiden boret halvt igennem for at give plads til akselhalsen og kan "dittes" eller loddes på.

Fjedrene er udklippede strimler af

kobbertætningsliste, ialt 9 stk. Den ø-verste er forsynet med "øje" til hængslet, idet vi sætter to søm, 1 mm, i den rette indbyrdes afstand i et stykke træ og med fladtang bukker og klemmer kobberstrimlen fast om disse. De overflødige ender files forsigtigt af. Vognfjederen er samlet af et svøb, der slutter stramt om "bundtet", og igennem svøb og bundt bores et 1 mm hul, der med en stift rager ned i et tilsvarende hul i akselkassen. Stiftens tjener som styr og må være fastlimet til svøbet, men det er vigtigt at limen ikke løber ud mellem de enkelte blade så elasticiteten forringes.

På vangerne anbringes bukkene, der forsynet med øjne som før, tillader en hængselanordning mellem buk og fjeder. Hængslet er 0,5 mm kobbertråd, der stikkes igennem og vejnes på bagsiden.

Bremsetøjet er såre enkelt og behøver ingen nærmere omtale. Det er fristende at konstruere det, så det virker efter hensigten, men det er min erfaring, at det ikke i det lange løb modstår de mange demonstrationer, så vi kan lige så godt med det samme fastlodde det i udløst stilling.

Efter at undervognen er monteret med trin, stiger til bremsehus og koblingskroge, sætter vi den midlertidigt til side og går i gang med vognkassen.

Træarbejdet udføres efter den sædvanlige recept, men bemærk, at siderne rager en bagatel længere ned end gavlene gør det.

De skråtliggende skærme mellem sidestykker og bremsehus er udklippet af et stykke konservesblik. Det Araldittes til vognkassen og efter at limen er tør, monteres bremsehuset.

De mange hængsler, beslag og håndgreb er strimler af blik eller stumper af kobbertråd. Det er ikke det mest underholdende arbejde, men når først det er tilendebragt, kan der ikke herske tvivl om, at det er de små ting, der giver modellen det virkelighedstro præg.

Vognkasse og undervogn limes sammen med Araldit. Hvis man synes, det er lettere, kan malerarbejdet udføres inden samlingen finder sted, kun må vi selvfølgelig ikke male de steder, hvor limen senere skal påføres.

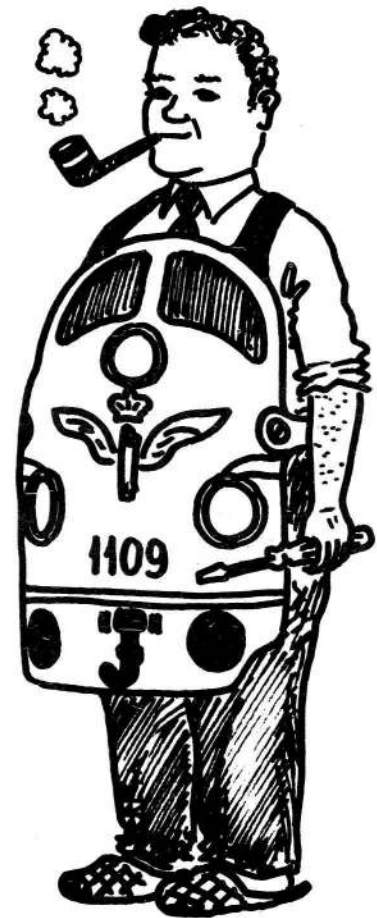
Bemalingen udføres med alkyd-oliefarve, som når det tyndes lidt ekstra op

med mineralsk terpentiner, i løbet af ca. 14 dage antager en tilpas glansløs overflade. Påskriften udføres med ridsefjer og tusch, et job, der volder mig de største besværligheder og jeg lader derfor malingen tørre en uges tid, så den bedre modstår de mange forsøg, der ligger forud før jeg finder et nogenlunde tilfredsstillende resultat.

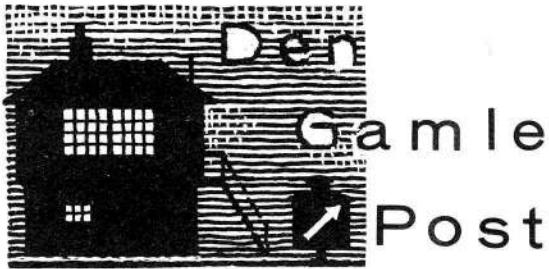
Pc-eren hører hjemme blandt gruppen af Old-Timers, hvor det som regel er vanskeligt at finde tilstrækkeligt studiemateriale. Vi må derfor støtte os til tegningen og lidt sund sans alene, men det har da også sin charme.

God fornøjelse!

ADAM



ADAM ved hobbyarbejdet. Indsendt af "FAN"

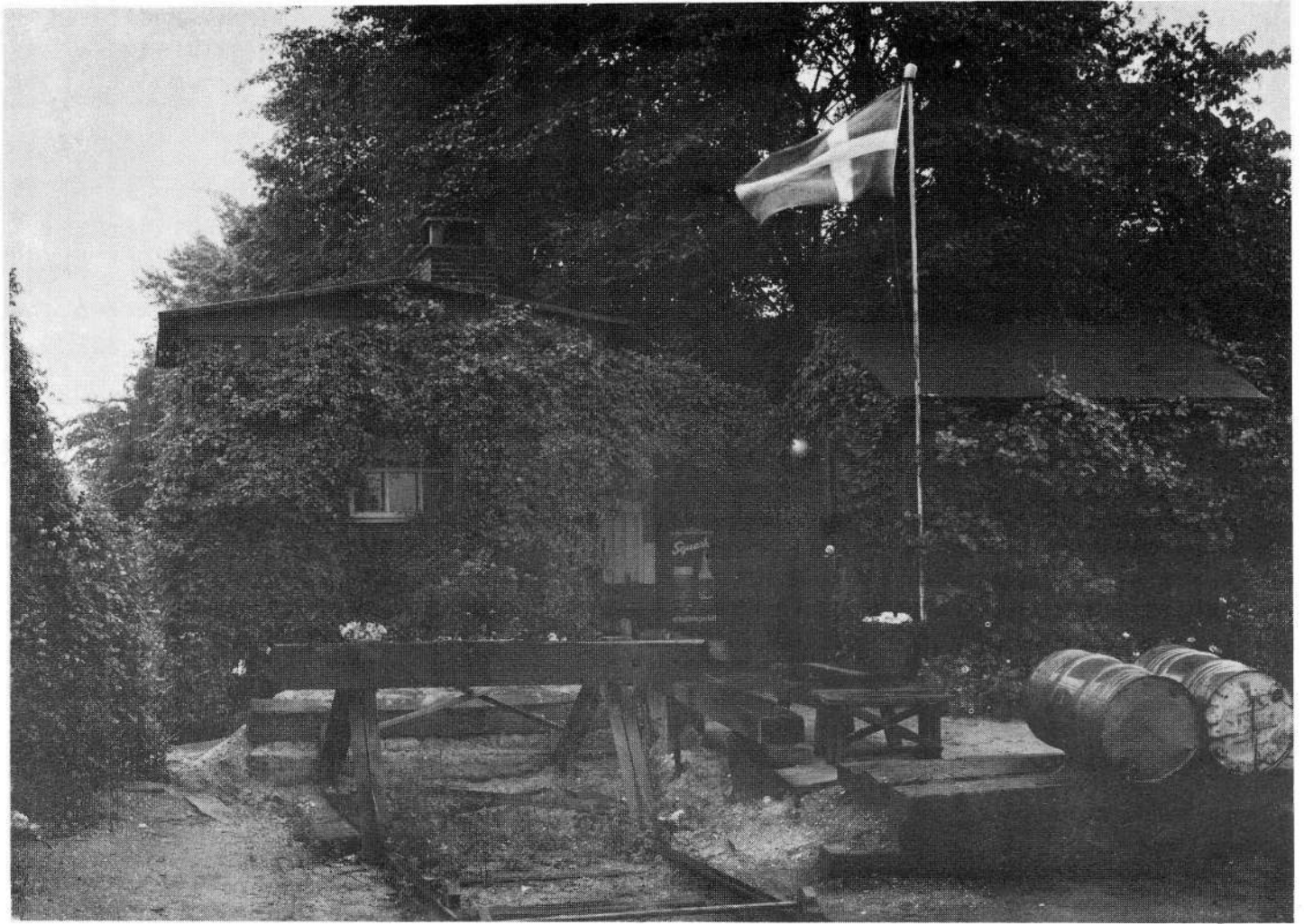


En vandpost.

Før De, min kære læser, i ærgrelse over, at der nu i SIGNALPOSTEN bruges så vandede vittigheder som i overskriften her, river bladet i stykker, vil jeg bede Dem om at se lidt nærmere på billederne. Når De så ser redningskransen på det lille nydelige hus på fig. 1, vil De forhåbentlig tilgive mig min frihed med at spøge i dette alvorlige blad. En og anden vil måske blive gal, når han ser fig. 2. "Hvad skal det betyde - at bringe et billede

fra de små haver i Pilealleen - jeg troede det var jernbane, det drejede sig om?" Nå, jeg må nok hellere åbenbare for alle, hvad det drejer sig om nu. Det er hverken en krohave, en bropost eller en post langt ude på landet. Hvis billedet var stort nok til at man kunne se, hvad der står øverst på redningskransen, ville man læse: VIII. Det er såmænd gamle hyggelige post VIII (på dansk 8) på Københavns Hovedbanegård, eller var, som jeg desværre har måttet skrive i de fleste af mine gamle-post-artikler. Posten er idag opholdsrum for rangerledere, gudskelov da, for så får den da lov at blive stående lidt endnu, ihvertfald indtil den påtænkte forlængelse af spor 70 skal bringes ud i livet. (Dette spor, hvis sporstopper kan ses foran posten på fig. 2, skal forlænges og støde til spor 61. - Det ske sent). Den nøjagtige placering af posten kan ses på fig. 4. Hvis man er vaks, kan man lige nå at se





et glimt af posten, når man kommer kørende fra Valby med et fjerntog (ad spor I = første hovedspor) lige før toget drøner ind under viadukten, der fører maskinerne til og fra maskindepotet til Kh. Men man skal være vaks, og som det også ses på fig. 2, så er posten næsten dækket af planter. Man kan også være heldig at få den at se, når man kommer ad spor II eller III (fjerntog mod Valby, henholdsvis S-tog mod København), men der holder som regel tomme togstammer i vejen.

Det med "vandposten" hentydede selvfølgelig til redningskranen, men der er endnu en grund. I posten drikkes der, og har altid gjort det, kun "vand" altså sodavand (blandt den stedlige befolkning ofte kaldet "sofavand") når man trænger til en forfriskning. Hvad ellers redningsbæltet skal bruges til har man gjort sig mange tanker om, nogle påstår, at det er til at redde folk op af eftersynsgraven

i spor 70 med, hvis rengøringsfolkene ved vaskesporene (spor 62 til 65) pludselig skulle blive for ivrige og bruge for meget vand til at vaske vognstammerne i (redningskranen har ikke været i brug endnu).

Andre mener, at den skal bruges, hvis en trafikminister engang skulle lade syndfloden åbne sig over De Stakkels Baner. Da jeg stod og betragtede posten, tænkte jeg på, hvor hyggeligt det har været i gamle dage, men gudskelov ønskede jeg mig ikke sat tilbage i tiden, for så kunne jeg nok have haft brug for redningskranen. Der er sikkert ikke mange, der tænker på, at for 70 år siden var der åbent vand her på Kh. Bredden ud til Kalleboden (Kallebo strand) gik langs Ingerslevsgade og hele arealet blev først fyldt op ved århundredskiftet. D.v.s. at post VIII og lille jeg, hvis tiden var skruet tilbage, var dumpet ned på flere favne vand, midt imellem badeanstalterne Belvedere og Ve-



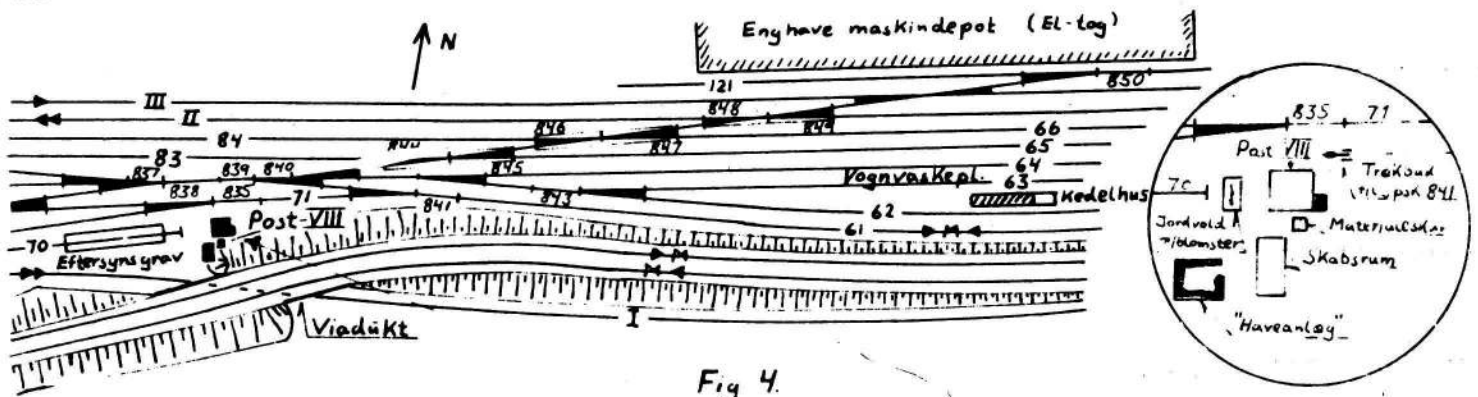


Fig. 4.

nedig. (Belvedere lå hvor maskindepotets kulsilo nu ligger, og Venedig hvor rampen op til Dybbølsbroen fra syd begynder). I dag er der godt $\frac{1}{2}$ km til det nærmeste åbne vand.

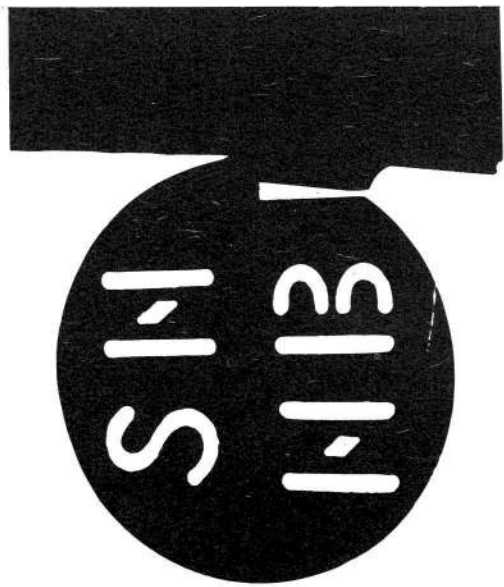
Lad os se lidt på selve posten. Den er, som de fleste mindre DSB bygninger, bygget af rødmaalede brædder på en sort-tjæret sokkel, med tjærepaptag og en imponerende skorsten af røde mursten. Posten er, foruden redningskransen, pyntet med altankasser, der altid er fyldt med et væld af farvestrålende blomster. Der står også en blomsterkasse bag ved spor 70s sporstopper (arme den lokfører, der endag kommer til at trykke en stamme op over denne!). På postens ydervægge hænger der, foruden de obligate telefonklokker, 2 stærkasser plus en ditto på skorstenen (til kuldsikre støre). Posten er ellers omgivet af en flora uden lige: Rønnebærtræer, sirlige buske, blomsterbede med morgenfruer og margueritter og hele vestvæggen er dækket af den nok så kendte plante, der går under navnet "Arkitektens trøst". Denne trøst har også bredt sig til det ved siden af liggende skabsrumsskur, hvor den dog bliver holdt nede for at den ikke skal kvæle den vin, med dejlige vindrueranker, der vokser der. På samme skur er anbragt en ikke helt almindelig flagstang, hvorfra der flages ved særlige lejligheder. Flagstangen består af et hvidmalet jernrør, og som flagknop er brugt et porcelænsfrispermærke, i et sådant er der jo huller til flaglinen og så er det dannebrogfarvet - genialt påfund. I tønderne foran posten er der dog ikke vand, men petroleum og smøreolie. I dag skæmmes den smukke facade desværre af et grimt sølvbronceret skab med låsebolte og sporskiftehåndsving, men måske kan "Arkitektens trøst" også gøre underværker her, ligesom den har gjort det ved en lysmast, der i

dag er helt groet til, så det ser ud som om lysrørsarmaturerne er anbragt i toppen af et træ.

Inde i posten findes, undskyld - fandtes - der det sædvanlige udstyr, telefoner, klokker, opslag, pin-up-girls, en gammel radio, postkort fra alle lande, en sovebriks samt et oldtidsfund af en "lænestol", holdt sammen med sejlgarn, udstoppet med et væld af puder og med nakkebeskytter fra en 1. klasses kupé. Endelig var der da også et centralapparat (Siemens & Halske) til betjening af 7 sporskifter (844-850). Da sporskifte 849 lå i spor II (fjerntog mod Valby) var der også et betjeningshåndtag for dette sporskiftes kontrollås. På fig. 3 ses postens indre, og på fig. 4 kan de sporskifter, der betjentes herfra findes. Resten af sporskifterne i området var stedbetjente, sporskifte 841 dog ved hjælp af stangtræk fra en trækbuk, der stod lige uden for posten. Sporskifterne 846, 848, 848 og 850 lå, som det kan ses, i transversalen fra spor 84 - over spor II og III til spor 121 ved Enghave maskindepot. Disse sporskifter kunne derfor ikke omstilles før der var frigivet fra post III og post XI, når dette var sket, kunne sporskifterne omstilles og togvejen til eller fra spor 121 fastlægges. Der var ingen signaler, der betjentes fra post VIII, hvis man da ikke vil regne den pæl, forsynet med en rød og en grøn lygte, der stod ude ved spor 72, og som brugtes under rangering, med.

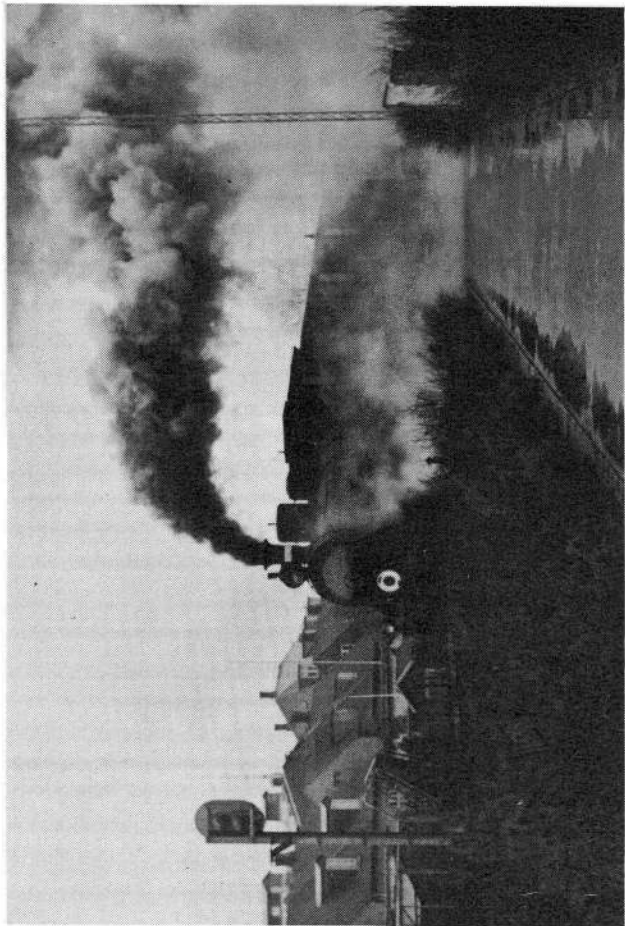
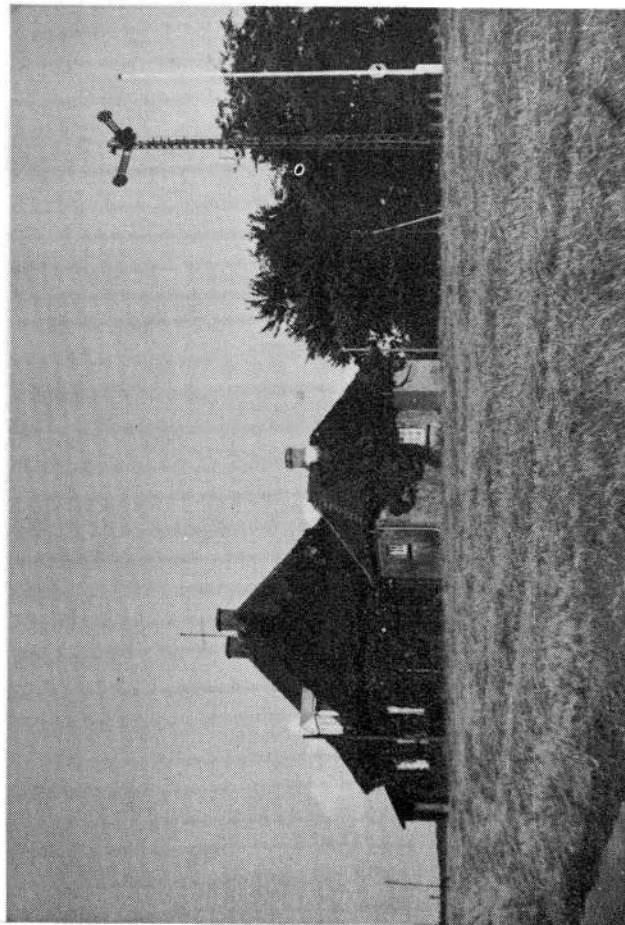
Jeg vil til slut lige indskyde, at en kunstnerisk person for ikke så lang tid siden har lavet en ny kunstnerisk udsmykning, idet han ved hjælp af kapsler (sodavands-, forstås) har sømmet et: POST 8 på ydervæggen.

Billedgalleriet

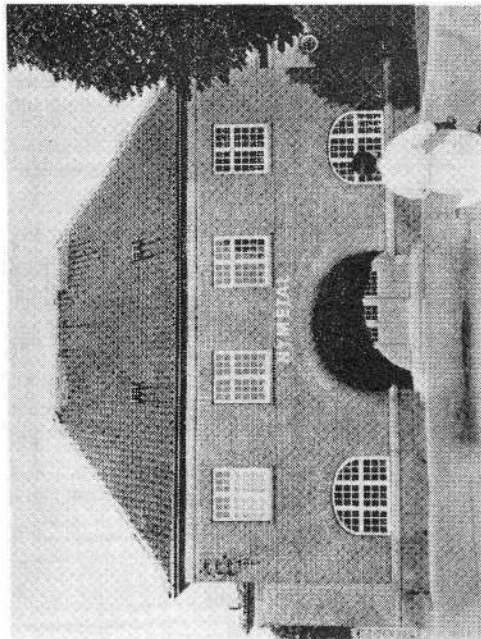


Den særprægede slutskive som SNNB anvendte.

Egebjerg station i sommerdragt. (11/9 65)



DJK-særtog forlader Nykøbing F. (27/3 66)



De mange banenedlæggelser rundt i landet har gjort mange gamle stationsbygninger ledige til nye formål. Ikke så få er blevet indrettet til industrivirksomheder af mange slags - det gælder f. eks. den gamle stationsbygning i Nysted på Lolland. Her har bygningens nye ejer endda, som det fremgår af billedet, delvis kunnet bruge stationens gamle navneskilt som led i virksomhedens navnebeholdelse.

