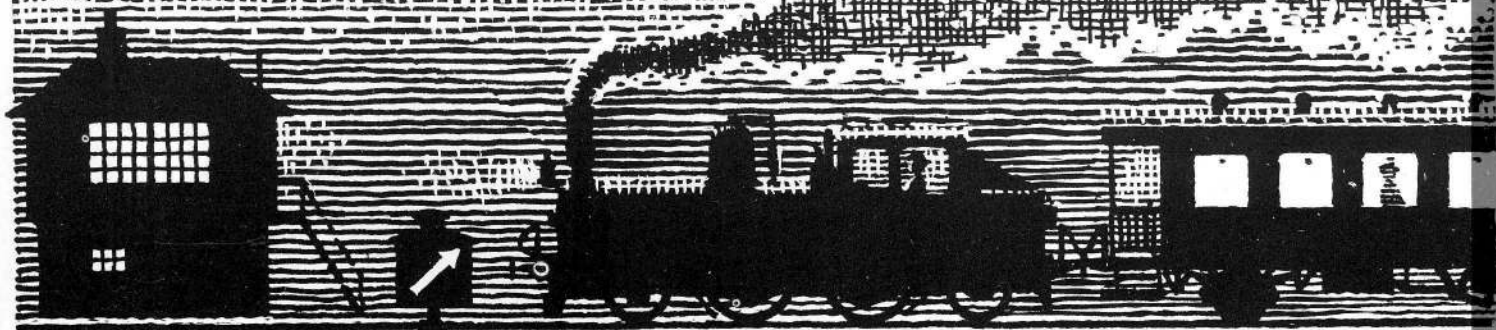


SIGNALPOSTEN



5. årg.

OKTOBER 1969

nr. 5

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Nu går året på hæld, dagene kortes - og aftnerne længes. Når De får dette nummer i hænde, er der kun et par måneder tilbage af 1969 og vinteren stunder til.

Det er tid at gå til arbejdsbordet og tænke på, hvad der nu skal bygges - og indsendes til modelbyggerkonkurrencen. Ganske vist er der stadig godt 8 måneder at løbe på, men begynd nu alligevel hellere med det samme, for dagene går hurtigt - og lige med ét er det for sent.

●

Som De vil se inde i bladet starter SIGNALPOSTEN en ny læserservice, idet vi tilbyder - efter Deres opmålinger og fotos - at udarbejde byggetegninger i H0.

Den nærmere fremgangsmåde for opmålingen er beskrevet i artiklen og skal ikke gentages her; derimod vil jeg gerne benytte lejligheden til at bede vore læsere om at gå i aktion og "støvsuge" alle kroge, således at alt rullende materiel m.m., der endnu ikke er ophugget, bliver opmålt og forevignet.

Vi trykker et ekstraoplag - både af omsætningsmålestokken og af skitsebladene - så De kan (mod sædvanlig returporto) rekvirere flere eksemplarer af begge dele. De på basis af opmålingerne fremstillede tegninger bringes først som "gratis" helarkstillæg i SIGNALPOSTEN, men indgår derefter i Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv til salg på linie med de øvrige i arkivet værende H0-tegninger.

○

Vi håber på at have råd til at udsende ét ark tegninger med hvert nummer, men vi forudser også, at vi får så mange tegninger, at det ville være rart med flere ark pr. nummer.

Det koster dog alltsammen penge og det bringer mig ind på vort største problem: Flere abonnenter (eller andre former for indtægter (annoncer)).

Nu nærmer sig jo igen tiden, hvor vi skal til "eksamen".

Med næste nummer følger giroblanketten til brug ved betaling af det kommende års

abonnement (prisen bliver uændret kr. 25) og så følger en for os meget spændende måned, hvor vi skal erfare, hvorledes vi har bestået denne "eksamen".

Kender De en jernbaneentusiast eller en modelbygger, der endnu ikke abonnerer på SIGNALPOSTEN, så prøv at overtale ham dertil - eller send redaktionen hans adresse, så sender vi ham en opfordring. I dag (29/9 1969) er vi 430 abonnenter; vort første mål ligger åbenlyst for enhver: Skal vi i 1970 hilse på abonnent nr. 500?

De kan være os behjælpelig med at nå dette mål!

●

Dette nummer er forsøgsvis trykt hos en anden trykker end vor sædvanlige. Omslagspapiret er af en væsentlig kraftigere kvalitet end hidtil, medens indmadspapiret er blevet en anelse "lettere" - i hvert fald med hensyn til papirvægt.

Historien er kort denne: En af vore abonnenter, hvis gode ven er den ny trykker, fortalte os, at vi nok kunne få bladet trykt noget billigere end hidtil, bl.a. fordi vi kunne opnå en dekort på grund af trykkerens interesse for sagen.

Ved en forhandling viste det sig, at vi kunne spare noget, men desuden fandt vi frem til, at vi kunne få en endnu lavere pris frem, såfremt vi benyttede den papirkvalitet, dette nummer fremtræder med. Vi besluttede os derefter for en prøve - ikke mindst fordi vi fik oplyst, at billedkvaliteten ville blive væsentlig bedre på dette papir, der er fremstillet under hensyntagen til offset-trykteknikken.

Vi har nemlig været meget utilfredse med det "grå slør", der undertiden var over billederne og vi er meget spændte på at se, hvordan dette nummer falder ud i så henseende.

De vil selv kunne bedømme resultatet, når De nu blader videre.

●

På genhør i nummer 6, der påregnes afleveret til postforsendelse ca. 15/12 1969.

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

5. årgang nummer 5

OKTOBER 1969

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Nedlagte baner: Thisted-Fjerritslev Jernbane.....		126
Jernbaneudflugter.....		136
Den gamle post: En falden post.....		140
Vigerslevulykken.....		144
Midtsidefoto: TFJ, Vust station, 16/8-63 (Foto:Holtrup).....		145/148
- H 798 med tog 2355, Esbjerg 6/7-66 (Foto:KJ-P)		146/147
Læserservice: H0-byggetegninger.....		157
ADAMs hjørne: Opbygning af en modeljernbane, 2.....		160
Tegningsarkivet.....		162
Tegningstilbud i H0.....		163
DMJU-information: Kongres i Stuttgart og udstillingsanlæg...		166

Forsidebilledet: G 625 med arbejdstog i Dianalund 21/9-69.
(Udflugtstog arr. af HgJK, JS og SIGNAL-
POSTEN) Foto: Erik V. Pedersen.

Bagsidebilledet: Samme dag, samme maskine på drejeskiven i
Tølløse. Foto: Erik V. Pedersen.

Løst tillæg: Omsætningsmålestok og målskitsetegninger.

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

SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august, oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS kr. 25,- for årgang 1969, incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på postgiro 9.47.22: Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, Nørrebro st. 2200 København N.

REDAKTION & EKSPEDITION: Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,
Gentoftegade 52,
2820 Gentofte.
Tlf. Gentofte 1060

TRYK: Arne Madsen,
Solbrinken 26A,
2750 Ballerup.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE.

N E D L A G T E B A N E R

Thisted Fjerritslev Jernbane

Af A. Gregersen

Thisted-Fjerritslev Jernbane - TFJ.
Åbnet for driften 19/11 1904.
Nedlagt 31/3 1969.

Samtidig med at statsbanelinien Od-desund-Thisted åbnedes i 1882 fremkom der ønsker om at anlægge en bane fra Thisted til Nørre Sundby for at udfylde det jernbanetomme rum mellem de to byer, men da interessen ikke viste sig stor nok på egnen, skrinlagde man planerne - vel i nogen grad påvirket af de relativt store udgifter en bane ville påføre denne tyndt befolkede, ret fattige og lidet udviklede egn.

Da man så begyndte at anlægge Nørre Sundby-Fjerritslev banen vågnede interessen atter - og det var især Thisted by, der var interesseret. I lov af 8/5 1894 sikredes banen, men da det kneb stærkt med aktietegningen, måtte statstilskudet forhøjes til 75% af anlægsudgifterne. Om banens østlige ende - øst for Kærup - var der ingen diskussion om linieføringen; det var vestenden, det blev galt med.

Beboerne i den nordlige del af landet ønskede banen ført over Hanstholm-Nors med henblik på en kommende havn i Hanstholm, men andre - og de stærkeste - kredse ønskede en sydlig rute over Vesløs, Østerild og Nors, stærkt støttet af Morsingboerne, der herved via Feggesund vilde komme nogenlunde nær det ny anlæg.

Nå, sydlinien sejrede, og et kompromis om at føre banen fra Østerild over Hanstholm og Nors til Thisted blev forkastet. Koncessionen udstedtes den 12/7-1901 og efter den traditionelle indvielse, der fandt sted den 18/11 1904, åbnedes banedriften den 19/11 1904.

TFJ fik hovedkontor, værksteder og maskindepot i Thisted. Her optoges banen på statsbanestationen, der bestred stationstjenesten. Fjerritslev blev fælles-

station med den i 1897 åbnede FFJ og her udførte FFJ ekspeditionen.

Banen blev anlagt som uindhegnet og med 7,5 m lange 17,5 kg/m skinner. Ialtlængden blev 54,2 km, min. kurveradius 2000 fod og den maksimale stigning 1:100. I tiden mellem 1931 og 1935 blev hovedsporet udskiftet med 31,16 og 32 kg/m skinner, 11-12 m lange, indkøbt brugt hos DSB. I 1945-48 omlagdes banen med 33 kg/m skinner, hvorved akseltrykket kunne forhøjes til 13 t og i 1950-51 omlagdes banen over Lund fjord (strækningen Vust-Kærup).

Toggang

Driften åbnedes med 2 togpar og blev året efter forøget til 3. På grund af de dyre kul kørtes en tid i 1920/21 kun 2 togpar. Fra 1/6 1921 igen 3 og i 1924/25 4 togpar. I 1928/29 indførtes motorvognsdrift og der kørtes på hverdage 5 og på søndage 6 persontogpar hvortil kom godstog. Med indførelsen af skinnebusdrift i 1948 kørtes 8 togpar.

Allerede i 1925 indførtes tog der gennemførtes til og fra Ålborg uden skift af loko (fra 1928 motorvogn) i Fjerritslev.

Jeg bringer en lille oversigt over de kørte km på fremmed bane:

	TFJ på damp	FFJ motor	FFJ på damp	TFJ motor
1925/26	2905		2926	
1926/27	29607		32736	
1927/28	33061		32278	
1928/29		539	3577	
1929/30	37	-	?	
1930/31	66	514	?	
1931/32	-	348	?	
1932/33	-	285	?	
1933/34	9553	46955	86568	
1934/35	1879	22988	?	



FJERRITSLEV

54,2 km

Klim 48,5 km

Vust 42,4 km

Thorup 45,5 km

Tømmerby 34,0 km

Frøstrup 37,0 km

Vesløs 30,8 km

Tanggård Tøvsig 26,7 km

Hundstrup 20,5 km

Tanggård = Baun og Kærup

Nors 10,7 km

Kåstrup

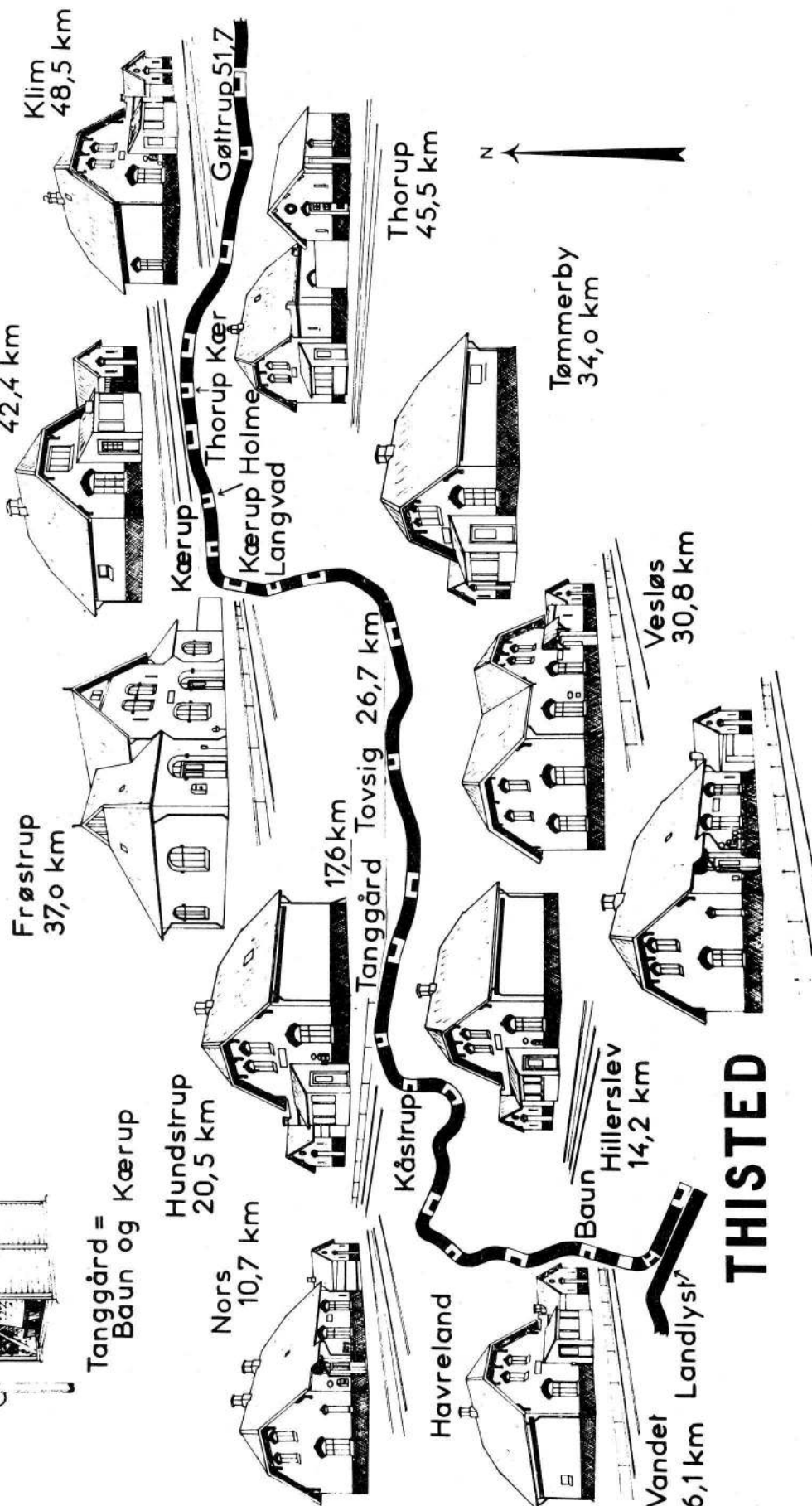
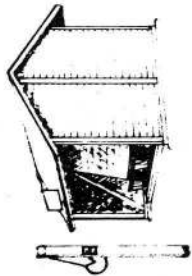
Hillerstev 14,2 km

Havreland

Baun

Vandet 6,1 km Landlyst

Østerild 22,9 km



THISTED

evp

Denne praktiske foranstaltning betød besparelser af anvendte loko og motorvogne og for de rejsende fordelene ved at slippe for togskifte i Fjerritslev. Med indførelse af skinnebustog i 1948 opnåede de rejsende igen flere fordele: hurtigere og behageligere forbindelse over strækningen Ålborg-Thisted i forhold til de hidtil benyttede Kielervogne og 2-akslede benzomotorvogne, samt flere gennemgående tog; hertil kom på visse ugedage SM-iltog Ålborg-Thisted.

Persontrafikken

har været ret god når man tager den tyndt befolkede egn og det smalle opland i betragtning. Jævn stigning fra 161.000 i 1906/07 til 178.000 i 1916/17. Der var ret store udsving i 1920'erne og 1930'erne (mellem 128.000 og 161.000), og maksimum nåedes i 1943/44 med 231.600 rejsende. Efter 2. verdenskrig igen faldt: 1948/49 174.500, derefter nogen stigning til et nyt maksimum i 1959/60 på 203.600, ef-

terfulgt af et jævnt fald til 146.000 i 1967/68.

Godstrafikken

kom aldrig på de store højder i en egn, der kun havde en ubetydelig industri og hvor landbruget ej heller var særlig veludviklet grundet et noget barsk klima (Jammerbugt) og en ikke for god jord.

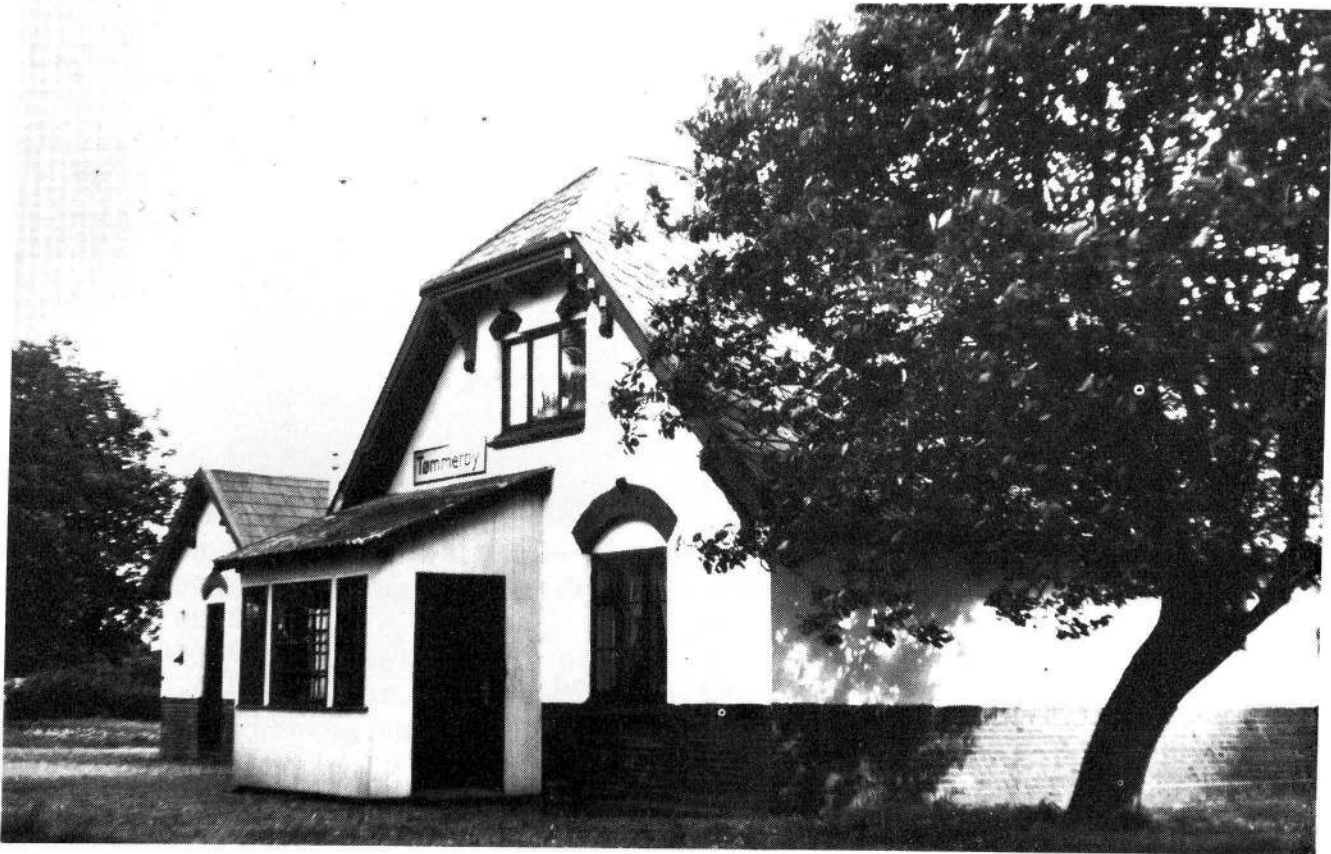
Brændsel, byggematerialer, fisk og landbrugsvarer var af de vigtigst befordrede. Godsmængden steg fra 12.600 t i 1906/07, 42.200 t i 1920/21, svingede mellem 30.000 og 41.000 t til 1940/41, dog med et par dårlige år 1934-36 (26.000 t). Stærk stigning under 2. verdenskrig bl.a. på grund af store værnemagtstransporter til de tyske befæstningsværker i Jammerbugt: 148.500 t i 1943/44.

Den stærke stigning i lastbilkørslen efter krigen kunne ikke undgå at få alvorlige følger for banens godstransport, og den faldt da også efter en stejl kurve: 1950/51 52.600 t, 1955/56 21.900 t, 1960/61 20.600 t og 1965/66 15.400 t.



TFJ, Østerild st. med vandkranen, der vil pynte på ethvert modelanlæg.





TFJ, Tømmerby trb. (opr. station)

Økonomien

var god indtil 1923/24 bortset fra et underskud på 48.000 kr. i 1920/21 på grund af de høje kulpriser. Der var overskud på mellem 25.000 kr. i 1908/09 og 81.748 kr. i 1918/19, men så var det også forbi med de gode resultater. Det var de private vognmænds manglende befordringspligt og de andre velkendte former for trafikfavorisering, der ødelagde banens økonomi. I 1920'erne og 1930'erne svingede banens underskud mellem 41.000 og 25.000 kr. Der kom 4 rentable år under krigen, men så igen underskud: 1950/51 210.900 kr., 1955/56 208.500 kr., 1960/61 502.500 kr. og 1965/66 933.000 kr.

Nu må vi jo huske at tage alle disse tal med megen varsomhed; omregnes de f. eks. til 1914-priser (det år man ofte går ud fra ved vore pristal) vil det jo se væsentlig anderledes ud, man skal vel så for de sidste tals vedkommende dividere med 10, måske 15?

Hertil kommer så, hvad banen har betydet for egnens hele kulturelle og øko-

nomiske udvikling. Nu, hvor den er lukket, vil den efterlade et trafikalt tomrum, for de af nogle så højt besungne private vognmænd har ingen som helst transportpligt - og pligtfølelse har det ofte vist sig at være så som så med; de kører kun det, de ser deres fordel ved og til de priser og tider, der passer dem - på den facon er det ingen sag at "klare sig i konkurrencen". Med et tilsvarende misbrug af personale (ukontrolleret arbejdstid), overlæssede godsvogne, fritagelse for betaling af banelinie og sikkerhedstjeneste og uden befordringspligt vil jeg tro, at hver eneste banelinie her i landet ville være rentabel!

Mange gode kræfter har forsøgt at bevare TFJ og delstrækningen Ålborg-Fjerritslev af FFJ, men de har været magtesløse over for de kræfter, der ville deres standsning.

Hvad burde man have gjort? Efter min mening gjort Ålborg-Fjerritslev-Thisted banen til ét selskab; herved sparedes det ene driftskontor og værksted. Ny køreplan

med 1 á 2 iltog + 5-6 persontog, kørt med Lynetter; ladet et FFJ dieselloko (750 HK) køre gods-persontog Ab-Ti-Ab 2 gange daglig; dertil indsat 3-5 rutebilture i trafikfattige tider. Så havde egnen haft en tidssvarende og tilfredsstillende trafik, mod nu at være underkastet de rene tilfældigheder.

DRIFTSmateriel

Damploko

Nr. 1-4, B2n2T, bygget 1883 af Emil Kessler i Esslingen som fabr. nr. 2003-06 til DSB som litra P 103-05 og 120; solgt til TFJ i 1904, udrangeret 1915, 23, 23, 24.

Disse små og svage, men letløbende og økonomiske loko var bygget til Thisted-Oddesund og Sallingbanerne, men viste sig at være for små, hvorfor de i løbet af 1890'erne erstattedes af større loko. Da DSB intet havde at anvende dem til, blev de istandsat, fik ny kedler - og blev solgt til forskellige privatbaner i 1904-06 (12 loko).

Efterhånden som trafikken steg, måtte man på TFJ se sig om efter større loko, og man anskaffede 4 stk. 1Clh2T loko fra Henschel & Sohn i Cassel som nr. 5-8 i 1916, 16, 19, 25 med fabr. nr. 12833, 12834, 16424 og 20638. De mindede i udseende om de i 1911 til OMB og OKDJ leverede 1ClT men med mindre hjul og væsentlig større kedel. De nye loko var udmærkede og var til stor nytte for banen. De var både driftssikre og økonomiske, veldimensionerede og var fuldt tilstrækkelige til TFJs trafik. De gamle P-maskiner blev nu degraderet til reserveloko og var, indtil de blev udrangerede, kun lidt anvendt; men de havde da også trods deres lidenhed slidt bravt.

Efterhånden som TFJ motoriserede blev de kun anvendt til godstog og de større persontog. De fik imidlertid et come-back under sidste krig, men efter krigen blev de kun benyttet meget lidt, da godstogene nu var så små, at det 250 HK dieselloko normalt kunne bestride kørselen.

Det bør lige nævnes, at man i årene 1911-14. undertiden lejede FFJs små 2B loko samt en DSB H-maskine.

DAMPLØKO, TEKNISK OVERSIGT

		TFJ		OMB	
		1-4	5-8	OKDJ	
		gl. (1887)	ny (Bay)		
Cylinderdiam.	mm	305	340	340	
Slaglængde	mm	406	645	550	
Driftskiløslam.	mm	1092	1200	1300	
Løbehjulsdiam.	mm	796	800	850	
Kedeltryk	ato	10	12	12	
Ristareal	m ²	0,66	0,66	1,1	1,0
Hedeflade, fyr	m ²	3,05			
- rør	m ²	25,6		61,1	41,6
- overheder	m ²			14,1	11,9
- total	m ²	28,65	29,38	75,2	53,5
Rør, antal	stk	96			
- længde	mm	2425			
- diam.	mm	35/40			
Vand	m ³	2,5	2,5		4
Kul	t	1,5	1,5		2
Vægt, tjf.	t	22,3	23,3	38,1	38,0
- adh.	t	11,8	14,3	24	24,6
- tom	t	17,4	18,7	30,3	30,8

Akselafstand:

1-4:	(1950)+1600+2500+1600+(1250)= 5700/8900 mm
5-8:	7040/? mm
OMB, OKDJ:	(1260)+2150+2x1400+2150+(1260) = 7100/9620 mm.

Motor

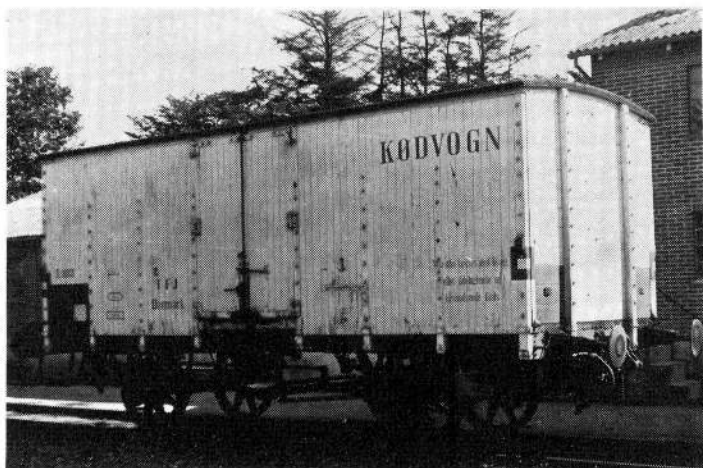
M 1-2: 2-akslede benzinmotorvogne, anskaffet maj 1928 fra Odense. De havde en 100 HK Continentalmotor, der var 6-cylindret med diameter 115 mm og slaglængde 146 mm. Omdr./min. 2000.

Vognene vejede 12,7 t, akselafstand 5400 mm, længde over puffere 10820 mm og der var 38 pladser.

I årene 1941-46 var de forsynet med gasgenerator og i 1953/54 fik de Leyland dieselmotorer (152? HK).

De kørte banens lette persontog, og efter anskaffelsen af skinnebuserne blev det kun enkelte togpar, de kørte, og de blev iøvrigt holdt som reserve for skinnebuserne.

M 3: 1'Bol' dieselelektriske loko (som OHJ 20, NFJ M 4 og VNTJ M 11). Frichs dieselmotor, 6-cylindret, 215 x 280 mm, der udviklede 275 HK ved 750 omdr./min.



TFJ, lukket hvid godsvogn I 103

Vognen vejede 38,8 t, akselafstand 5500 mm, L.o.P 8830 mm, fabr. nr. 252.

Anvendelse: persontog og lette godstog.

M 4: Bo'+Bo' dieselelektrisk loko. Bygget af Frichs i 1953 til HV som DL 100. Til TFJ 1962. Trykladet M0-motor, 375 HK.

Vognen havde en akselafstand på 5560 + T 2200 mm, L.o.P. 11030 mm.

SM 4-5, SP 10-11 anskaffet 1948, SB 20 købt brugt i 1956. 1957/58 købt SM 6 og SP 12, ex. HJJ SM 311 og SP 321. En reservemotor anskaffedes i 1950 fra Frichs.

Personvogne, post- og rejsegodsvogne:

litra	år	fabr.	axaf.	L.o.P.	bem.
B 1-4	1904	Vulcan	4900	9760	sideg.
C 1-2	1904	Vulcan	5700	10674	sideg.
C 3-4	1906	Scandia	6000	11330	sideg.
C 5-6	1910	Scandia	6400	11780	midtg.
C 7-8	1935	Scandia	6000	11060	midtg.
C 9	1943	Scandia	?	?	midtg.
D 1-2	1904	Vulcan	6000	11704	
D 3	1932	Scandia	7900	?	
E 1-2	1904	Vulcan	5000	9650	
QS1-2	1904	Vulcan	4000	7940	

Supplerende oplysninger:

B 1-4 og C 1-2 blev leveret uden bremses.

C 3-9 havde skruebremse.

I 1912/13 fik personvognsparken elektrisk



TFJ, Vesløs st. En hyggelig plet.



Herover: Tanggård trb.
Perron med venteskur og trinbrætsignal.

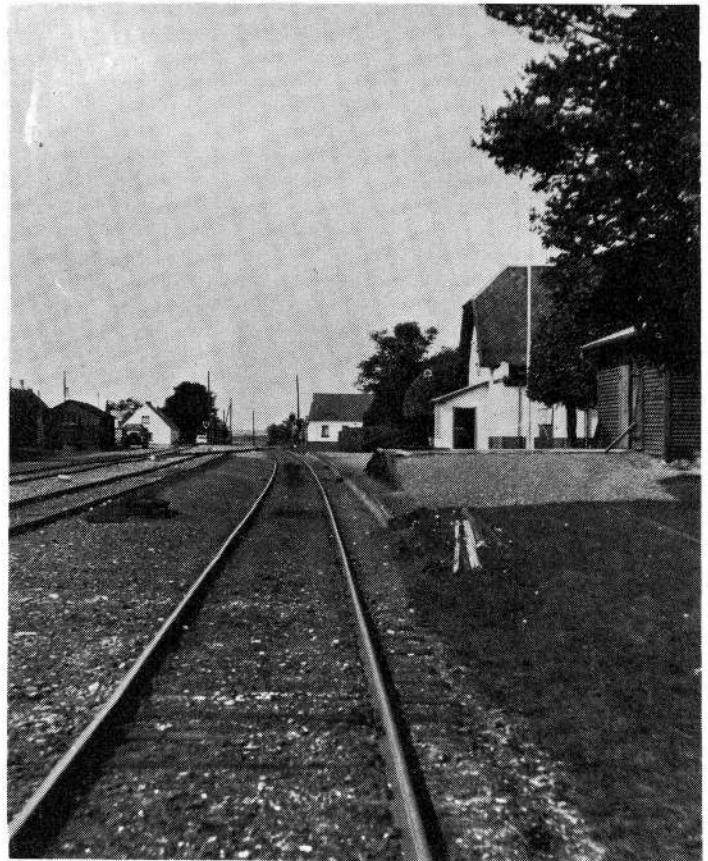
Til højre: Thorup station.
Vue over stationspladsen fra øst.

Billedet side 127: Østerild station.
Vandtårn og vandkran.

Billedet side 130: Nors station.
Tog 14 afgår mod Fjerritslev. Det består
af TFJ M 1, Q 21, D 11, C 8 og FFJ 980.

Billedet side 135: Nors station.
Den imponerende læssekran.

Disse - og de øvrige til artiklen anvendte
fotos er taget den 15-16/8 1963 af
Holtrup.



Signalpost Tang/5



lys.

C 2 ombygget 1929/30 til motorpåhængsvogn og forsynet med rullelejer og trykluftbremse.

Samme år blev D 2 ombygget på samme måde. D 1-2 havde oprindelig 16 pladser på 2 III kl. kupeer plus postafdeling. Ombygget til 3 III kl. med 24 pladser + post. Senere omnummereret til D 11-12.

D 3: oprindelig 35 pladser i 2 III kl. afdelinger (midtgang) samt post- og rejsegodsafd. Udstyret til motorpåhængsvogn med rullelejer og trykluftbremse. Havde toilet. Omnummereret, antagelig til CE 13.

E 1-2 var rejsegodsvogne med kedel. Ombygget 1920/21. Senere omnummereret til E 21-22.

QS 1-2 var rejsegodsvogne.

Godsvogne

efter DSBs fortegnelse (1931):

Li- tra	nr.	last t	Bdf m ²	Tara kg	LoP mm	axaf. mm	bem.
H	1-2	10	14,0	7300	7780	3660	SB
Q	1-4	10	15,4	7400	8200	3660	SB
Q	5-6	10	16,3	7500	8200	3660	SB
Q	11-14	10	15,4	6800	7700	3660	HB
Q	15-22	10	16,3	6800	7700	3660	HB
Q	23	10	16,3	7000	7800	3660	HB
K	1-2	10	15,0	5300	7230	3500	HB
K	3-4	10	15,0	5900	7230	3500	HB
P	1-15	10	16,2	5600	7700	3660	HB
PL	11-15	10	18,0	5700	8800	4200	HB

H og Q er lukkede vogne,
K er åbne, højsidede vogne,
P - - lavsidede -
PL er tømmervogne.

Jernbaneudflugter

Weekendtur 30. og 31. august 1969 til Göteborg med besøg på GMJS og kørsel med dampsmalsporsudflugtstog arrangeret af Stora Lundby Järnvägmuseum, Gråbo, på strækningen Sjövik-Tråvad og retur.

Denne tur var arrangeret af Helsingør Jernbaneklub i samarbejde med Jernbanehistorisk Selskab og SIGNALPOSTEN, men da det kneb med at få samlet oplysninger om arrangementet, blev tilmeldingsfristen desværre alt for kort, og selve indbydelsen blev kun udsendt til en del af vore abonnenter. På grund af en yderst beklagelig yderligere forsinkelse kom turindbydelsen iøvrigt først ud på selve den dag, der var sidste frist for tilmelding. Ingen beklager denne misère mere end SIGNALPOSTEN, men vi håber, at alle, der havde tid og lyst, alligevel nåede med.

Selve turen startede lørdag morgen på Kh for størsteparten af deltagerens vedkommende - i et vejr, der kunne blive til hvad som helst (om natten havde det regnet endog meget kraftigt i København), men jo nærmere vi kom Helsingør jo bedre

blev det og på hele turen i Sverige havde vi det mest vidunderlige vejr med sol og sommer.

Ialt deltog 11 personer plus en eksemplarisk Thorvald i turen.

Lørdag gik turen til Göteborg, hvor en del af deltagerne - heriblandt redaktøren - prøvede Buffetvognen - og dens kanelsnegle. Jeg kan ligeså godt med det samme give min vurdering af Sverige som turistland: Det er hundedyrt og næsten alt er af en elendig kvalitet. Dette gælder såvel kanelsnegle som smörgåser, hotelværelser, sporgogn, taxa og Liseberg. Den weekend kostede, incl. rejsen, knap 400 danske kroner - og så ventede vi endda til Kh med at spise aftensmad om søndagen - dels for at få noget mad, der var værd at spise og dels for at kunne betale en rimelig pris i danske penge, da næsten alle havde brugt deres forudkøbte svenske valuta.

Eftermiddagen blev benyttet til et langt og dybtgående studium af GMJS' (Göteborg Modelljärnvägs Selskab) store anlæg i spor 0 - i egen bygning lige ved



Den sidste klargøring medens vi venter på afgangssignalet i Sjövik.

Originalbilledet er i farver, men jeg skal fortælle, at snenåsen pufferplanke og gangtøjet er rødt, kedel- og cylinderbeklædning grønt og stafferingen gul.

Foto: Holtrup

siden af Centralstasjonen.

Det virker yderst imponerende ved første øjekast, men jeg synes kørslen var noget vaklende og ikke modeltro. Det blev fortalt mig, at man ikke turde køre stærkt fordi vognene var for lette og derfor havde tendens til afsporing og kurverne var for skarpe (r ned til 1,5m).

Det var grunden til, at man på et areal, der nogenlunde svarer til "nye" anlæg på DMJUs udstillingsanlæg i Helsingør, kunne have så mange spor som tilfældet var, men det influerede altså også på kørslen.

Der var iøvrigt et virkelig godt udstyret værksted og et nydeligt mødelokale samt køkken!

Den "skægge" lille dræsine, der fulgte os i hælene. Den var énmandsbetjent og havde førerplads i begge ender.

Foto: Holtrup



Selve anlægget havde mange virkelig fine detaljer, men der manglede efter min formening sammenhæng imellem dem. En stor del af banen var forsynet med ægte overledning; det ser imponerende ud, men den må være frygtelig generende ved reparationer o.lign.

Aftenen var til fri rådighed i Göteborg, og vi opdagede, at der dels er klipper i Sverige og dels store og bratte højdeforskelle i vejnettet.

Apropos Liseberg. Såvel her som på vor egen Dyrehavsbakke og i Tivoli er der spillehaller, hvor der er stribevis af énarmede "tyveknægte", der tilsyneladende virker magnetisk på publikum. Det forekommer mig at være temmelig åndsfortærende at stå og se citroner, blomster og hvad ved jeg flimre forbi øjnene - men det må folk jo selvfølgelig selv om. Var det ikke en ide - for såvel svenske som danske jernbaneklubber - at få adgang til sådanne spilleautomater og i stedet for citroner o.s.v. at forsyne dem med fotos eller tegninger af loko og vogne - evt. reklamer for klubberne, og så selvfølgelig også få en lille andel i overskuddet?

Søndag morgen tidlig startede vi med ordinær rutebil mod Sjövik, knap 40 km fra Göteborg, hvor Stora Lundby Järnvägs-museums (StLuJ) udflugtstog holdt oprangeret, klar til den 65 km lange tur til Tråvad. Maskinen - et firekøbet tenderloko - var i nydelig stand og fint pudset og toget bestod af 8 vogne, heraf 4 boggievogne.

Iøvrigt havde klubben fra byen Göteborg lånt Dannebrog, der var hejst som velkomst til deltagerne fra Danmark og ganske specielt til ære for rejselederen Kirchhoff-Jørgensen. Det var en virkelig pæn gestus, som samme Kirchhoff desværre gik glip af, da han ikke deltog i turen!

Da jeg stod der på Sjövik station og så toget holde klar, glemte jeg alt om ømme fødder og andre besværligheder, for toget var et betagende syn, naturen skøn og vejret vidunderligt. Og turen blev en oplevelse.

Vi fik udleveret et program, der detaillerede forklarede strækningen, holdestederne og naturen vi kørte igennem, og det passede altsammen. Fra Sjövik, der ligger ved Mjörnsøen går banen i snævre

kurver og på pæne stigninger mod nord-nordøst langs vestbredden af Mjörn- og Antensøerne i en skøn og vild natur. Lige før Anten går banen igennem en 199 m lang tunnel, der mod syd udmunder ganske få meter fra vandet.

Straks efter starten kom først en billetssælger, i hælene på ham en regnskabsfører og så en konduktør, der "ødelagde" den nydelige billet effektivt. Det var et festligt syn at se disse tre "bore" sig igennem toget efter hvert stop. Senere fik de følge af civilklædte (medlemmer af klubben), der solgte postkort, bøger, grammofonplader, amerikanske lotterier og endog halstabletter! Nok skal det være kommercielt, og nok skal klubben bruge mange penge - men alligevel! De tog det dog pænt, da vi nægtede at lege med mere.



Fra fotostoppet ved Tråvad.
Foto: Sten V. Hansen

I hælene på toget fulgte en firehjulset motordrevet lukket dræsine på skinne-cykelhjul. Først troede jeg den fulgte efter for at samle "glemte" fotografier op, men det viste sig, at dens opgave var inspektion af linien med det ene formål at opdage og få slukket evt. af lokomotivet påsatte brande.

I Vara krydsede vi den normalsporede linie. Her var der overgangsramper til overførsel af godsvogne til transportører i begge retninger (normal- til smalspor og omvendt) og der holdt en mængde smalsporstransportører, idet der var stor godstrafik mellem Vara og Nossebro. Jeg har vist glemt at nævne, at banen har en sporvidde på 891 mm.

I Tråvad, der var en station med kun hovedspor og overhalingsspor, skulle maskinen + værkstedsvognene omløbe og samtidig var der jo en dræsine at passe på. Vi var meget spændte på den rangering, men havde glemt, at smalsporsvogne er forholdsvis lette at flytte med håndkraft, så det gik ubesværet og vi blev lidt skuffede.

På tilbageturen havde vi en 4-5 "Fotokörninger" og da der i programmet stod:

TÄNK PÅ FOTODISCIPLINEN! troede vi på det men også her blev vi skuffet. Der var i hvert fald ikke den disciplin vi kender i Danmark og det var faktisk umuligt at få et "rent" billede af toget. Nå, vi gjorde vort bedste og må så trøste os med, at vi trods alt havde fået denne oplevelse med.

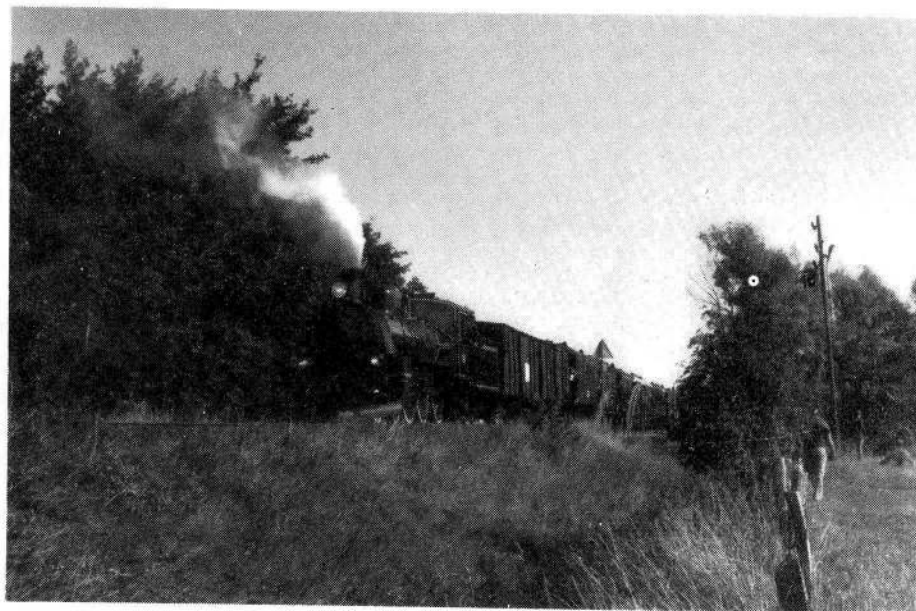
Efter tilbagekomsten til Sjövik tog vi snarest videre til Göteborg og Danmark for nu var vi ærlig talt dygtig trætte og sultne.

StLuJ kørte endnu en tur den 21/9 og der er yderligere planlagt en tur sidst i oktober. Dette er nok sidste chance for en lang tur med smalsporsdamp for banerne påregnes nedlagt næste forår. Foreningen håber da at kunne købe en 10 km lang strækning omkring Anten (incl. tunnellen) og så køre lidt på denne bane.

Vil De også opleve denne usædvanlig særprægede og smukke tur er der måske en chance - skriv efter oplysninger til

Stora Lundby Järnvägsmuseum,
Box 49,
Gråbo,
SVERIGE.

Holtrup



Fotostop lige syd for Tråvad. Ud for vogn nr. 3 anes brobuerne på broen over et betydeligt vandløb.
Foto: Holtrup



EN FALDEN POST.

Selv om det er længe siden der har været en "gammel post" i SIGNALPOSTEN, så håber jeg ikke, at læserne derved har troet, at der ikke var flere af slagsen, for det er da gudskelov sådan, at selv om der rationaliseres, går der dog nogle år før alt det gamle er væk, så der er stadig noget at tage fat på. Det er også rart at holde en lille pause en gang imellem - både for mig, men sikkert også for Dem - men nu tager vi altså fat igen.

Denne gang er det ikke én post, men to, det drejer sig om. Ikke fordi disse to poster er særlig specielle, tværtimod vil jeg kalde dem karakteristiske for det "nordjyske", men læseren har sikkert opdaget, at min interesse for poster ikke mindst berører det indre - sikringsanlægget, og dette er også tilfældet denne gang.

Jeg har før nævnt lidt om sikringsanlæg, også mekaniske, men det har været ret overfladisk. Denne gang vil jeg - i grove træk - komme lidt nærmere ind på funktionen af de mekaniske sikringsanlæg, der stod i de to poster.

Af mekaniske sikringsanlæg fandtes der en hel del og af disse kan nævnes:
 Signalbetjening med trækbuk (omtalt her i bladet i 3. årg. nr. 2),
 Signalbetjening med svingbuk, fabr. Max Jüdel (3. årg. nr. 4),
 Disse to anlægstyper var dog ikke "egentlige" sikringsanlæg.
 Siemens & Halske, gammel type, med spadehåndtag,
 Siemens & Halske, blandet type, med spade- og skaftehåndtag,
 Siemens & Halske, nyere type, med skaftehåndtag,
 Schnabel & Henning, identisk med Bruchsal's ældre type,
 Bruchsal, ældre type, med foranliggende aflåsningsregister,

Bruchsal, nyere type, med bagved liggende aflåsningsregister,

A/B Svenska Maskinverken, Södertälje, svarende omtrent til Bruchsal, nyere type.

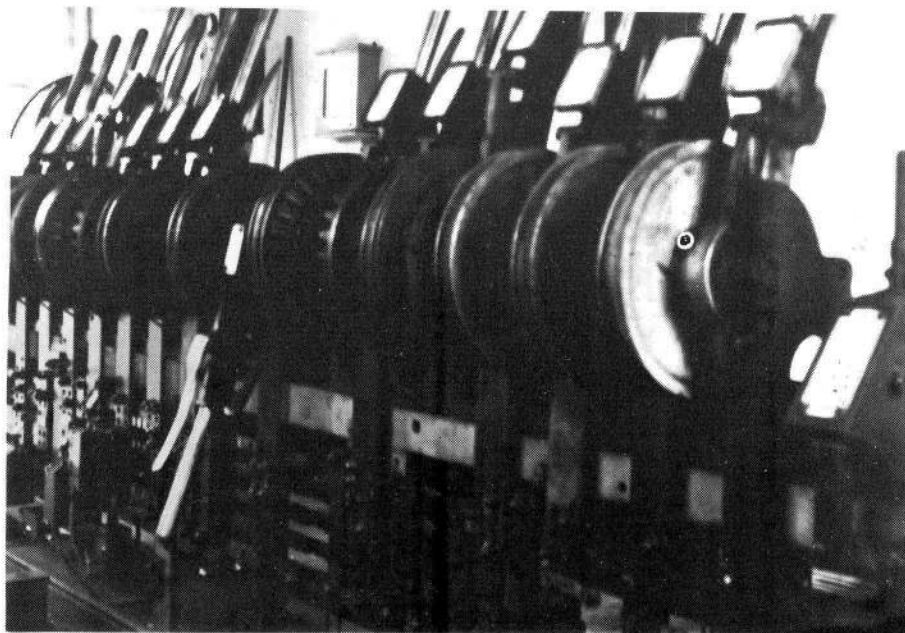
Endvidere fandtes en del helt specielle anlæg, f.eks. system Andreovitch.

Vore to poster var forsynet med et apparat af Bruchsal's ældre type. Som det ses af foto, fig. 1, består centralapparatet af en række signal- og sporskiftehåndtag (skaftehåndtag), med trådruller, togvejshåndtag (yderst til højre i billedet) og aflåsningsregister (foranliggende - neden under håndtagene).

Håndtagenes normalstilling er opad (d.v.s. signaler i stopstilling og sporskifter i +). På fig. 1 er alle håndtag undtagen det, der ses i venstre side af billedet, i normalstilling. For at et håndtag skal kunne omlægges, må den fjedrende håndfalle (der ses bagved håndtagene i normalstilling, og foran håndtaget, der er omlagt) trykkes ind mod håndtaget, omtrent som når man slækker håndbremsen i en bil. Herved udklinkes (frigøres) håndtaget fra stativet hvor det er fastgjort, således at håndtaget kan omlægges og tovsken derved drejes. Herved går signaler på "kør" eller sporskifter går til den modsatte stilling.

På fig. 2 ses et udsnit af et centralapparat (simplificeret) med et signalhåndtag S med trådrulle T og lodret skyder A3, to lodrette skydere A1 og A2 for to sporskiftehåndtag (spsk 1 og 2), samt et togvejshåndtag H med lodret skyder A. Alle håndtag er vist i normalstilling.

Når et håndtag skal omlægges indtrykkes håndfalle som nævnt ovenfor, herved bevæges den lodrette skyder nedad. Som det vil ses på fig. så kan sporskiftehåndtagenes lodrette skyder uhindret bevæges nedad, idet knasterne F1 og F2, der er anbragt bag på den lodrette skyder, frit kan passere igennem udskæringen på den vandrette aflåsningslineal B. D.v.s. at sporskifterne er frie. Signalhåndtaget, derimod, kan ikke bevæges, idet knasten F3 vil støde imod aflåsningslinealen; først når denne er bevæget mod venstre (i pilens retning) kan knasten F3 passere igennem udskæringen i aflåsnings-



Vinderup - fig 1.
Det gamle centralap-
parat - se den nær-
mere beskrivelse i
artiklen.

linealen. Aflåsningslinealen bevæges af togvejshåndtaget. Når dette bevæges frem eller tilbage (togvej til f.eks. spor 1 eller spor 2) så bevæges aflåsningslinealen til venstre, henholdsvis højre, over vinkelstykket D, der er fastgjort i stativet ved E. Der kan imidlertid ikke stilles togvej, idet aflåsningslinealen er spærret af knasten Fl. Dette sporskifte skal derfor omstilles (til ÷). Når dette er gjort, er knasten Fl kommet ned under aflåsningslinealen og denne kan nu forskydes. Togvejshåndtaget bevæges nu tilbage, den lodrette skyder A går herved

opad og bevæger ved hjælp af D aflåsningslinealen til venstre. Nu kan signalhåndtaget omstilles, og samtidig er sporskifterne aflåst - henholdsvis i ÷ og i +.

Princippet er således meget enkelt, men alligevel genialt fundet på. Ved de mekaniske sikringsanlæg af typen med bagvedliggende aflåsningsregister, er det ikke så let at følge systemet, men skulle læseren i den førstkomende ferie komme i nærheden af en station med mekanisk sikringsanlæg, så kan det godt betale sig at indynde sig hos den stedlige stationsforstander for at få lov at se "mekanikken".

Et centralapparat af Bruchsal's ældre type kan da forøvrigt bese på Jernbanemuseet i Sølvgade 40.

Efter ibrugtagningen af de nye sikringsanlæg på stationerne RØNBJERG og VINDERUP (sikringsanlæg af typen "Ry" - beregnet til tonefrekvensfjernstyring) er der desværre 2 mindre af denne interessante type sikringsanlæg. Disse to stationer var de første, der måtte holde for på strækningen Langå-Viborg-Skive-Struer, der skal fjernstyres på samme måde som strækningerne: Skanderborg-Silkeborg-Herning og Vejle-Herning-Holstebro. Rønbjerg var det attende anlæg i rækken, men det første sted, hvor der var gl. Bruchsal anlæg, så signalvæsnets folk kom rigtig på arbejde da det gamle skulle tages ned.

Jeg må lige fortælle, at det har væ-

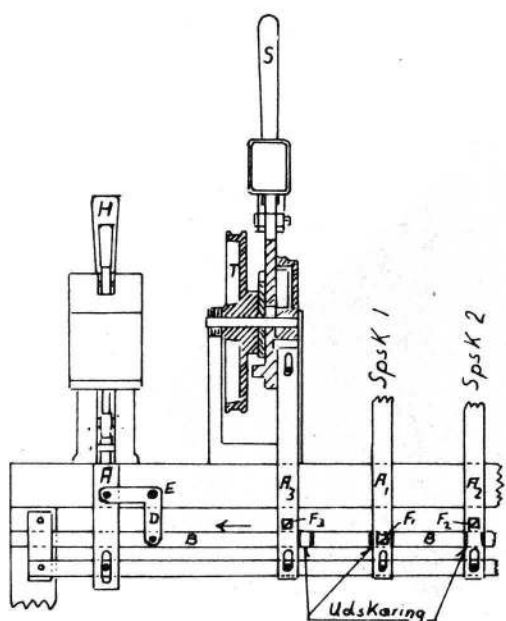
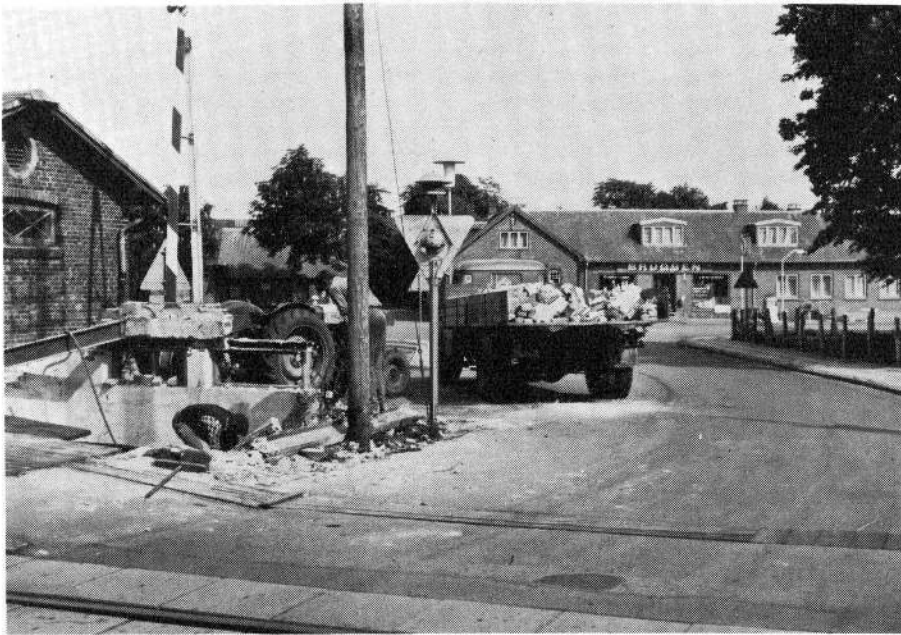


Fig. 2



Rønbjerg - fig. 3.
Fundamentet af den gamle post.

ret det samme team, der har lavet alle 18 anlæg, så de var blevet specialister i nedtagning af Siemens & Halske og Svenska Maskinverken anlæg. Det var ligefrem blevet en sport at se, hvor kort tid nedtagningen kunne tage. Ved nedtagningen forstås altså fjernelse af centralapparatet fra posten, noget der selvfølgelig ikke kan ske uadskilt. Centralapparatet skal skilles fuldstændigt ad - og det var solidt kram, der blev lavet i gamle dage (Bruchsals ældre anlæg var fra 1880-90).

Rekorden var 6 timer, så det var med spænding man gik i gang med Rønbjergs "nye" type den 21. maj d.å. kl. 12.30.

Vanskelighederne meldte sig snart, selv om alle dele var indfedtede så var der et væld af bolte man vanskeligt kunne komme til (det specialværktøj, der havde været brugt i sin tid kendte man af gode grunde intet til), et hav af vejnede splitter m.v., og selv tilstedeværelsen af en af signalvæsnets ingeniører hjalp ikke. (Til min undskyldning må jeg anføre, at jeg nok har kendskab til sikringsanlæg, men hovedsagelig relæanlæg).

Men nu fik jeg blod på tanden, smøgede ærmerne op, gav pokker i olie og snavs og gik i gang med en skiftenøgle. Pludselig gik der hul på bylden, boltene

Vinderup - fig. 4.
Her har man endnu ikke nået at rive den gamle post ned, men relæhytten er opsat.





Stationen i Rønbjerg.
Billedet viser - helt
til venstre den nye
relæhytte (18/6-69).
Foto: Faurhøj

gik løs, de forskellige knaster, linealer og håndtag gik løse, og udlosningen fra signalhuset gik stærkt - så stærkt, at en signalmontør måtte spæne hen ad perronen efter en løbsk trådrulle, der truede med at trille helt til Skive. I kælderen gik det også stærkt med adskillelsen af kontravægte (50 kg/stk.) m.m. Kældervinduet blev "åbnet" (midtersprossen slået ud) og gammelt jern raslede ud den vej. Kl. 16.30 var hele centralapparatet ude, og næste dag kl. 8 var kælderen ryddet, altså ny rekord: 5½ time. Nu må det også erindres, at maj måned var kold, så der skulle bestilles noget for at man kunne få varmen.

Desværre havde jeg heller ikke den gang mit fotografiapparat med, så da Vinderup blev taget i brug, tog jeg til Rønbjerg for at fotografere (den 18/6 d.å.), men ak - som det ses på fig. 3 så var posten væk. Fortovet over overkørslen skulle udvides, så man var gået hurtigt til værks. Posten havde været af træ (rødmallet) med betonfundament og kælder af røde mursten, så overdelen var let at fjerne med brækjern, men resten var godt armeret. Det murede var med DIP-jern og skinner og betonen var som stål. Det var ca. 35° varmt, og den arme mand med lufthammeren

svedte. Når han havde banket i 2-3 minutter faldt der et stykke - ikke større end en mursten - af.

Ved rydningen af posten i Vinderup den 19/6 gik man p.g.af varmen lidt rolligere til værks, men nu havde man jo også vist at det kunne lade sig adskille i en fart. Tiden er ikke oplyst. Denne post, der ses på fig. 4, var helt af røde mursten, med fundament af sten, altså i samme stil som stationsbygningen, der ses bag posten, selv om posten er bygget senere. Relæhuset, der ses ved siden af posten, falder jo desværre ikke ind i stilen, så man må håbe, at beplantningen uden om snart kan vokse op og skjule dette "ishus". Som et kuriosum kan jeg nævne, at en spøgefugl - da Laven fik sit anlæg for nogle år siden, havde klistret en plakat med "is udsolgt" på ruden ind til relæhytten. På fig. 4 ses iøvrigt en del håndtag og ruller foran signalhuset - det er den begyndende udrydning, der er igang.

Men som sagt, forspild ikke chancen for at besigtige et gammelt mekanisk sikringsanlæg medens der endnu er nogle tilbage.

Ole Faurhøj









VIGERSLEVULYKKEN

VIGERSLEV, den 1. november 1919.

Selv nu - 50 år efter den store jernbaneulykke i Vigerslev - kan man ikke lade være med at blive rystet over den gru, der var over ulykken, når man læser om den. Nogle vil måske spørge, om det nu også er nødvendigt igen at rippe op i sagen, men når jeg skriver dette er det dels for at give de tørre fakta om ulykken og dels for at vise hvordan denne ulykke - ligesom de fleste andre ulykker - skyldes et ulykkeligt sammentræf af mange omstændigheder.

Vigerslevulykken, som den "officielt" kaldes, går stadig for at være vor største jernbaneulykke. Hvorfor den gør det, ved jeg ikke. Hvis størrelsen af en ulykke måles efter antallet af døde og sårede, så er Gentoftulykken, der skete den 11. juli 1897, den største, med lige så mange døde som ved Vigerslev (40) men med flere sårede (140). Måske skyldes det, at man mange steder læser, at Vigerslevulykken krævede 41 dødsopfre. Der er i det hele taget skrevet så meget forskelligt om ulykken i diverse leksika, jernbanebøger m.v., at jeg først vil lade DSBs officielle redegørelse over hændelsernes forløb tale sit tydelige sprog:

"Ulykken fandt sted den 1. november 1919 kl. 9.01 om aftenen (21.01) vest for Vigerslev krydsningsstation på banestrækningen København-Roskilde under følgende nærmere omstændigheder:

Kl. 8.50 standsede det ordinære tog nr. 168 fra Kalundborg, der skulle have passeret Vigerslev krydsningsstation kl. 8.35 og altså var noget forsinket, på banelinjen 50 m vest for stationen, idet der var trukket i nødbremsen, fordi et barn var faldet af toget. Omtrent samtidig skulle et brandslukningstog, der var på vej fra Godsbanegården til Køge, passere krydsningsstationen; men da der var stillet togvej for tog 168, kunne brandslukningstog, som for at komme over på det nordre spor skulle passere den dobbeltsporede

personbanes søndre spor, ikke komme over, før tog 168 var passeret. Stationsmesterprøvet overportør NN (alle navne i artiklen er udeladt af forfatteren), som den pågældende aften var stationsbestyrer i Vigerslev, gik hen til tog 168 for at erfare grunden til standsningen; da han fik at vide, at det ville tage nogen tid, inden barnet blev fundet, og da en standsning af brandslukningstog måtte anses for uheldig, besluttede han sig for at lægge togvejen om, således at dette tog uhindret kunne passere.

Imidlertid var der henimod midten af oktober måned i central- og kontrolapparatet på Vigerslev krydsningsstation blevet indbygget en såkaldt togvejsfastlægnings-spærre, der havde til hensigt at forhindre, at en togvej blev taget for tidligt tilbage, hvilket opnåedes ved, at apparatets togvejshåndtag blev fastholdt indtil det sidste hjulpar af det tog, for hvilket der var sat togvej, havde passeret en isoleret skinne med skinnekontakt øst for stationen. NN måtte derfor foretage et kunstigt indgreb i apparatet for at sætte togvej for brandslukningstog. Dette indgreb påbegyndte han rigtigt og opnåede at sætte togvej for toget, som også straks kørte over, men ved derpå fejlagtigt at dreje på induktorsvinget - en bevægelse som han foretog ganske automatisk, fordi det er den ved en ordinær togvejsforandring sædvanlige - sendte han deblokeringsstrøm til den vest for Vigerslev liggende blokpost, Brøndbyøster.

Mod denne blokpost, der havde hejst stopsignal, nærmede sig imidlertid sær-eksprestog 8064, der var dubleringstog for det ordinære eksprestog 44, Korsør-København. Da der nu blev givet gennemkørsels-signal kørte det mod øst. NN opdagede meget hurtigt sin fejl og telefonerede til blokposten; men eksprestoget var da kørt forbi.

Imidlertid var tog 168 - for at møde de personer, der var gået ud for at finde barnet - rykket tilbage, således at der var 398 m mellem dets maskine og kryds-

ningsstationens signalmaster. Skønt NN løb mod vest så hurtigt han kunne, lykkedes det ikke at standse eksprestoget, der kørte op i tog 168.

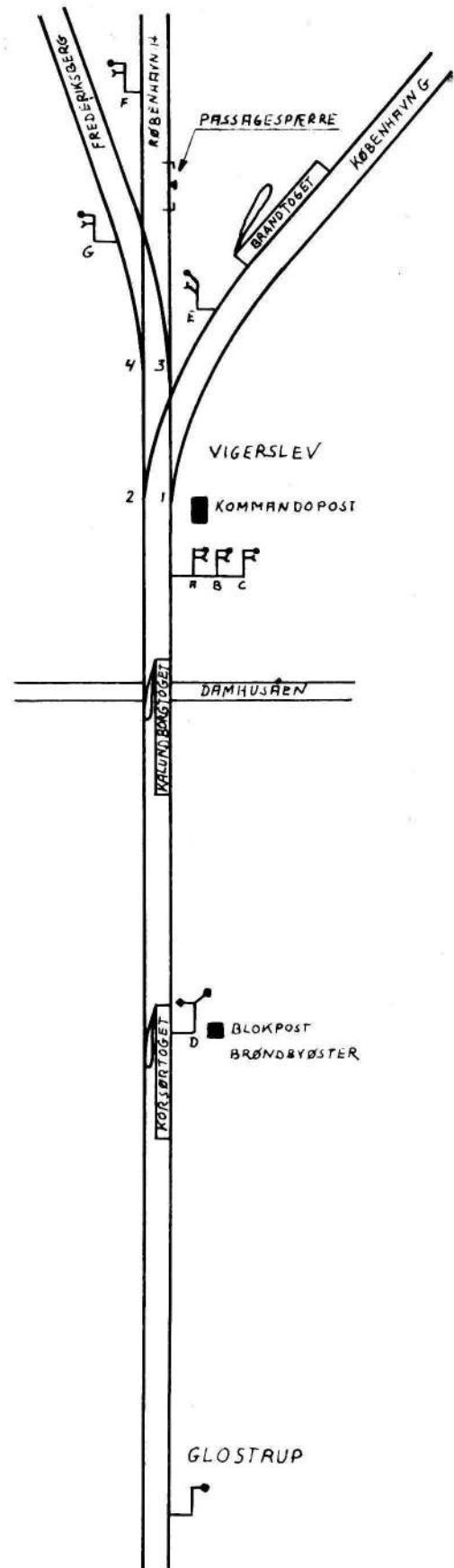
Ved sammenstødet blev de 5 bageste vogne i tog 168 knust; eksprestogets maskine og tender afsporede og væltede ned ad banedæmningen; de 2 forreste vogne, som var pakvogne, blev knust, og af den 3. vogn, der var en boggievogn og som afsporede, men blev hængende ned over dæmningen, blev de forreste kupeer knust.

Ved ulykken omkom der 40 personer, nemlig lokomotivføreren, lokomotivfyrbøderen og 8 rejsende i eksprestoget samt 30 rejsende i Kalundborgtoget. Antallet af tilskadekomne var 58, men kun 27 af disse blev straks efter ulykken indlagt på hospitaler. Medens samilige omkomne fra eksprestoget var rejsende på 2. klasse, var alle fra Kalundborgtoget rejsende på 3. klasse, deriblandt et uforholdsmæssigt stort antal unge personer, hvilket forklares ved, at ulykken fandt sted en skiftedag.

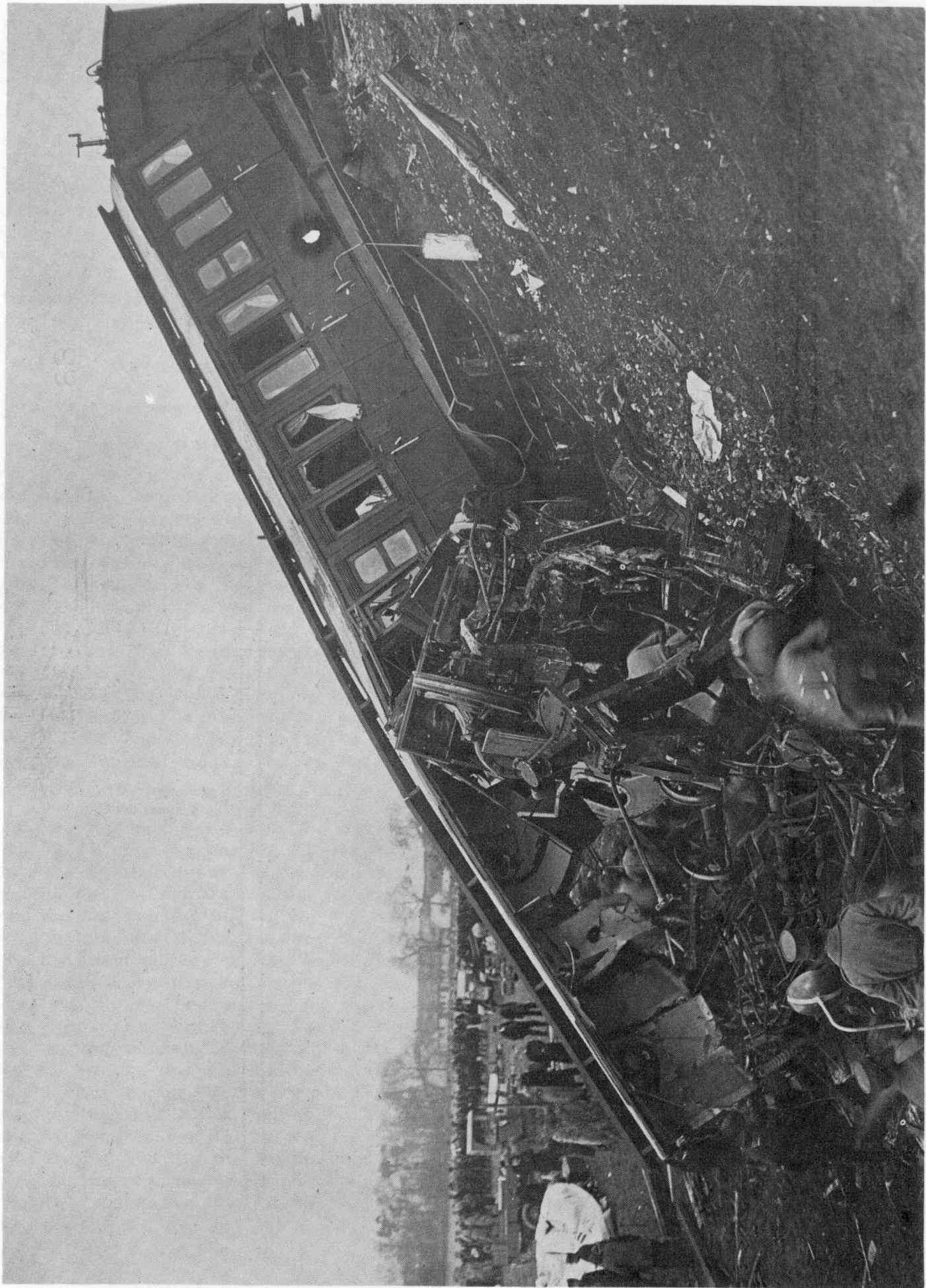
Der blev af rigsadvokaten rejst tiltale mod overportør NN og mod Kalundborgtogets togfører for uagtsomt manddrab. Medens togføreren, mod hvem anklagen lød på, at han havde undladt at sikre tog 168 bagud, da det holdt stille på banen og senere rykkede tilbage, blev frifundet, blev overportøren ved Østre landsrets dom af 12. november 1920 anset med en straf af fængsel på sædvanlig fangekost i 2 måneder. Dommen blev ikke appelleret. En ansøgning om benådning blev ikke bevilget. Han forblev i statsbanernes tjeneste."

Sådan lød den officielle redegørelse og lad os nu se lidt nærmere på selve Vigerslev krydsningsstation.

Skitsen viser banestrækningen Glostrup-Vigerslev som den så ud i 1919, først mange år senere blev krydsningsstationen bygget om, så sporene kom til at krydse ude af niveau; havde det været tilfældet dengang, var ulykken ikke sket. Det havde så ikke været nødvendigt at tage signalet tilbage for at lade brandtoget passere. Banelinien mod Frederiksberg eksisterer heller ikke mere (den gik mellem Ansgars Alle og Søndre Alle, hvor traceen stadigvæk kan anes) men den blev ført stik nord mod Flintholm.



12941



På skitsen er togenes position indtegnet som situationen så ud, da signalet for Kalundborgtoget var taget tilbage (signal B), signalet for brandtoget var stillet (signal E) og bloksignalet (signal D) efter Vigerslevpostens deblokering var stillet og toget på vej forbi. Ved sammenstødet holdt Kalundborgtoget stadigvæk 398 m foran signalet (overportøren havde, da han passerede Kalundborgtoget på sin vej ud for at forsøge at stoppe Korsørtoget, varskoet lokomotivpersonalet om faren for sammenstød, og sagt til dem at de skulle køre frem, men forsent), og sammenstødet skete hvor kilometerstenen 6,3 (km fra Kh) står i dag, ca. midt imellem underføringen for Damhusåen med cyklesti og underføringen for Hvidovrevej. Lokomotivet væltede efter sammenstødet ned ad den søndre banedæmning ca. 20 m vest for Damhusåunderføringen.

Billederne i denne artikel viser oprydningsarbejdet i dagene efter ulykken. De er alle udlånt af Jernbanemuseet.

Billedet side 150 viser det væltede Korsørespreslokomotiv liggende halvt inde under den tredie vogn i Korsørtoget; der ses også rester af de to forreste vogne samt Kalundborgtogets sidste vogne.

Billedet side 152 viser arbejdet med at få væltet lokomotivet ned ad skrænten og på ret køl. Den forreste halvdel af personvognen er nu fjernet. Til højre ses gavle m.m. fra Korsørtogets to forreste vogne.

På billedet side 154 er lokomotivet nu tippet rundt og man gør klar til at få rejst det op, hvilket er sket på billedet side 156 hvor man også ser det spor, der blev lagt over Damhusåen, idet videre transport af lokomotivet var lettere fra den anden side af åen. Banelinien er nu ryddet.

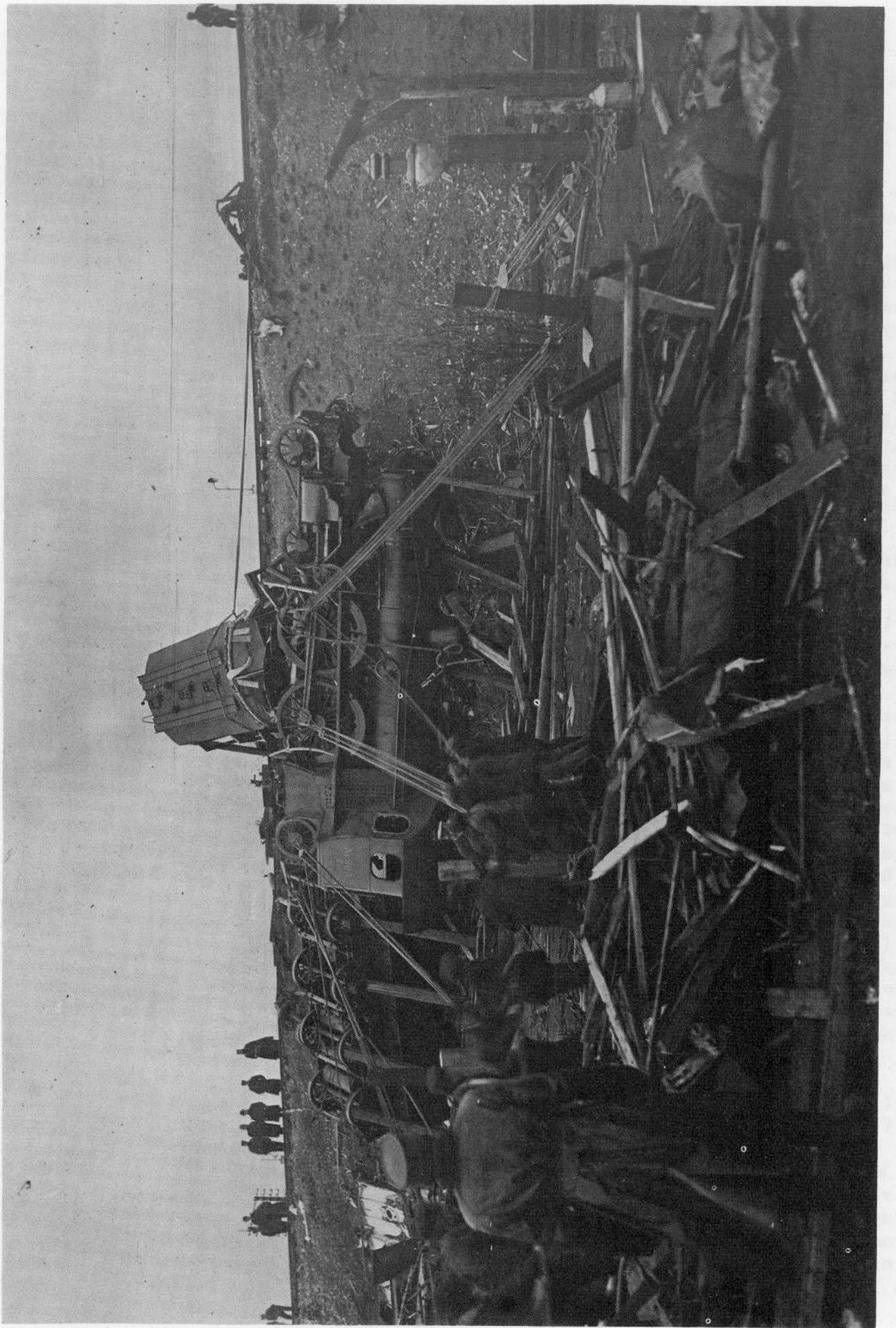
At lokomotivet - P 904 - nogensinde skulle blive køreklart igen ville man have forsvoret ved at se på billederne. Men det blev vitterligt repareret og kom ud at køre igen. Efter at det i 1943 var blevet ombygget til PR 904, kom det - nøjagtig 32 år efter Vigerslev - igen i karambolage med et andet tog, denne gang et modkørende, ved Brørup natten mellem den 1. og 2. november 1951. (Brørupulyk-

ken: frontalt sammenstød mellem to godstog, tog 2300 og 2301). Året efter blev "ulykkesmaskinen" udrangeret.

Jeg har tidligere i SIGNALPOSTEN fortalt om linieblok, men skal her kort skitsere dens virkemåde. Banestykket mellem Glostrup og Vigerslev var i 1919 forsynet med manuel linieblok, med en mellemblokpost ved Brøndbyøstervejen. Når et tog havde passeret mellemblokken og blokpasseren havde taget signalet tilbage, blokerede han dette ved at trykke et blokhåndtag ned og samtidig dreje på induktorsvinget. Blokhåndtaget var nu spærret og blokpasseren kunne ikke stille signalet på kørsel. Samtidig med at han drejede på induktorhåndsvinget deblokerede han Glostrups udkørselssignal idet den strøm der blev frembragt af induktoren, via luftledning gik til Glostrup og her påvirkede en magnet, der frigav blokhåndtaget.

Mellemblokkens blokhåndtag blev på samme måde deblokeret når toget havde passeret Vigerslev, signalet her var taget tilbage og blokeret. I Vigerslev havde der været nogle tilfælde, hvor signalet var blevet taget for tidligt tilbage, d.v.s. før toget havde passeret kommandoposten. Herved kunne man risikere at sporskifte 3 fejlagtigt blev omstillet før eller under toget. For at forhindre dette havde man forsynet anlægget med en såkaldt passagespærre, bestående af en sporisolation og en skinnekontakt (se sporskitsen). Først når toget havde passeret sporisolationen med den sidste aksel, frigav en magnet signalhåndtaget så signalet kunne tages tilbage. Hvis man fejlagtigt havde stillet signalet - eller ønskede at tage dette tilbage, kunne man - efter at have brudt en plombe - manuelt påvirke denne magnet så signalet kunne tages tilbage.

Det var dette overportøren gjorde - og gjorde korrekt, men da han derefter trykkede blokhåndtaget ned og derved blokerede sit eget signal samtidig med at han deblokerede mellemblokkens signal skete katastrofen. I dag kan signalet på Vigerslev tages tilbage ved en nødopløsning, men den automatiske linieblok kan ikke deblokeres herved. Den automatiske deblokering sker først, når hele toget har forladt blokstrækningens sporisola-



tion og har besat den næste blok. En tilsvarende fejltagelse kan altså ikke ske i dag.

Ved nu at have forladt princippet med sporkrydsninger i niveau har man også fritaget stationsbestyreren for at skulle træffe sådanne svære valg som det var tilfældet i Vigerslev: om han skulle vente til barnet var fundet og toget kunne komme videre, eller om han skulle lade brandtoget, der jo skulle skynde sig, komme videre.

Som nævnt blev der rejst tiltale mod Kalundborgtogets fører for ikke at have sikret toget bagud ved tilbagerykningen. Forskriften dengang lød på, at der inden tilbagerykning skulle sendes en mand bagud med en rød lygte. Men dels var man forsinket, dels opskræmt af at der var faldet et barn af toget, så det første man tænkte på var at få fundet det. En togbetjent tog den ene slutsignallygte og løb bagud samtidig med at toget rykkede tilbage. Det lykkedes ret hurtigt at finde barnet, og da togbetjenten nåede tilbage til toget sammen med barnets moder, der bar barnet, hængte han slutsignallygten tilbage på sin plads. Umiddelbart derefter så moderen Korsørtoget komme - og med uformindsket fart støde ind i Kalundborgtoget. Hvorfor lokomotivpersonalet ikke havde observeret det holdende tog foran - og var begyndt en opbremsning, der måske kunne have mindsket katastrofens omfang, kunne ikke opklares da begge på Korsørtogets maskine blev dræbt.

Barnet, der uforskyldt indirekte var ulykkesårsag, var ikke et barn som moderen havde tabt ud ad toget, som man læser mange steder, men en dreng på 8 år, der var styrtet ud ad en opsprunget kupédør. (Det var som bekendt mest kupévogne, man brugte dengang, og her var der fra hver kupé kun adgang til "det fri"). Drengen var på rejse sammen med sine forældre og 4 søskende, så det har nok ikke været let for forældrene at holde styr på alle de børn, hvoraf kun én var voksen. I årene 1908-15 faldt 52 børn af tog under kørslen, men kun i 4 tilfælde skyldtes det fejl ved låsen.

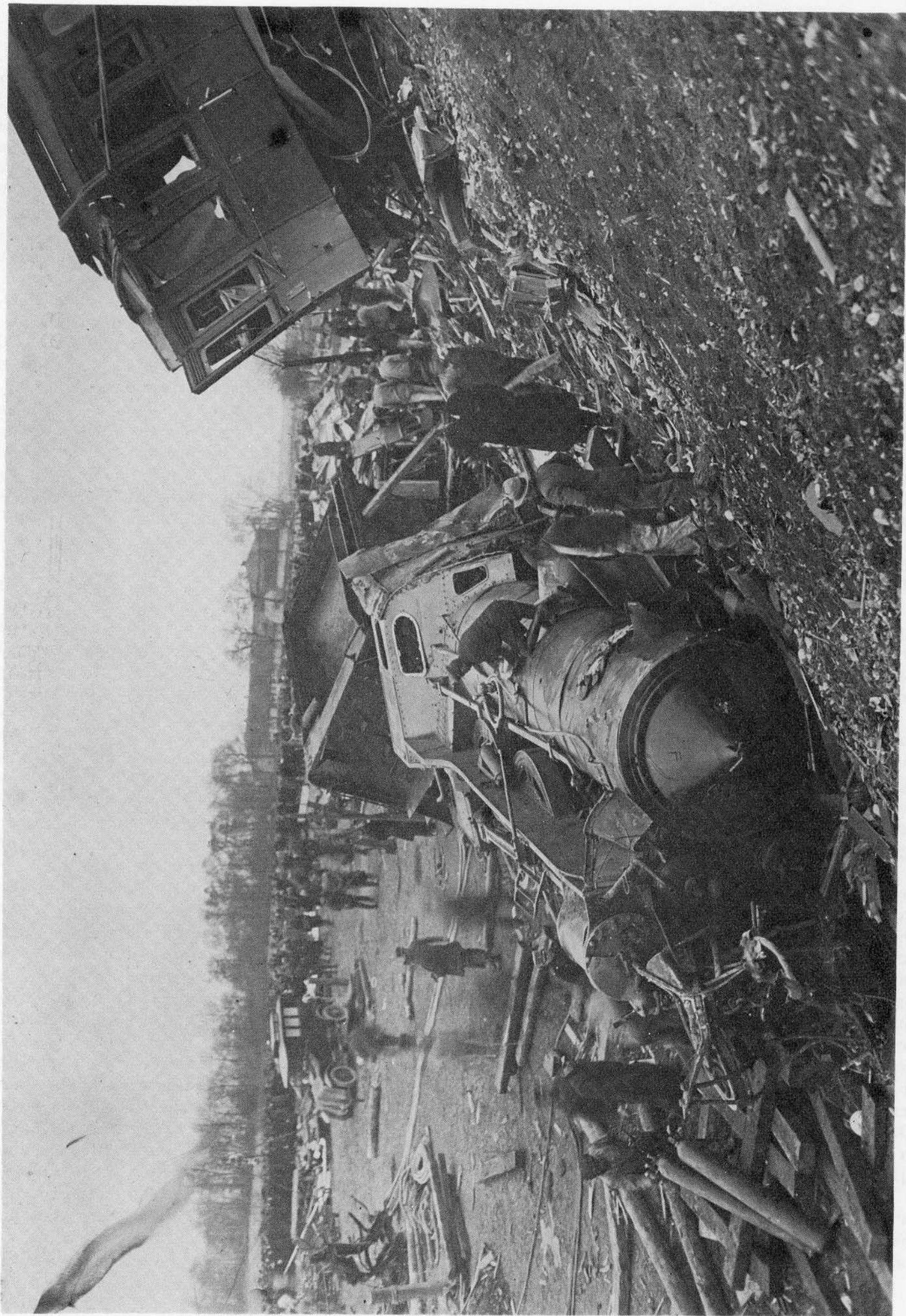
Drengen brækkede benene ved faldet fra toget, men faderen og de 3 yngste søskende fik ved sammenstødet større eller mindre læsioner; faderen et så komplice-

ret brud på benet, at han blev invalideret på livstid. Moderen og hendes voksne søn slap, idet de ikke var kommet op i toget igen efter at have været ude at finde drengen. Til familien blev der udbetalt ialt 16700 kr., heraf 10000 kr. i erstatning. Det kan måske ikke lyde af så meget, men dengang var 10000 kr. mange penge, lønningerne var ikke store, hvilket nogle eksempler kan vise.

En 43-årig værkfører, der fik beskadiget sin højre hånd, fik udbetalt en erstatning svarende til hans løn på 8000 kr. om året, en husassistent, der ved ulykken fik et ret stærkt nervechok, fik en erstatning for mistet løn i 2 måneder på 120 kr., en bogbindersvend, der også fik nervechok, fik erstatning svarende til hans ugentlige indtægt på ca. 80 kr.

Den af statsbanerne nedsatte erstatningskommission behandlede ialt 98 sager, men da der blandt de omkomne kun var 11 mænd, der efterlod sig enke (24 af de omkomne var ugifte, 1 var enke, 1 frasepareret og 14 gifte - mellem disse 14 dog 2 ægtepar), drejede de fleste erstatnings-sager sig om erstatning for invaliditet, svie og smerte, tabt arbejdsfortjeneste m.m. Det største erstatningsbeløb var på 80000 kr. til en kgl. fuldmægtig, der blev stærkt invalideret for livstid og måtte tage sin afsked fra en stilling, hvor han havde udsigt til avancement. Det største erstatningsbeløb til en enke var på 60000 kr. Vedkommende var enke efter en direktør, men erstatningen gjaldt dog kun så længe hun forblev ugift.

Det mindste udbetalte beløb var på 3 kr. til en apotekerregning til en husassistent, der også fremkom med andre krav, men dels fremkom hun med forskellige udtalelser, der kunne tyde på, at kravet var af bedragerisk karakter, dels rejste hun pludselig til USA, hvorfor sagen blev henlagt. I et andet tilfælde af tilsyneladende bedragerisk karakter påstod en rejsende (handels-), at han havde været med toget, havde fået en bule og et nervechok, hvorfor han blev indlagt på en nerveklínik. Han kunne tydelig huske alting, undtagen hvad der var sket på katastrofedagen - og hvad han havde været ude at rejse efter (dengang var éndagesudflugter ikke ret almindelige), så man fattede mistanke til at han overhovedet



ikke havde været med noget af de forulykkede tog, og overlod sagen til politiet. Politisagen imod ham bragte ikke noget nyt for dagen, han blev ikke fængslet, og man henviste ham til sagsanlæg mod DSB hvis han stadig mente, at han var berettiget til erstatning. Et sådant sagsanlæg fremkom aldrig. Der var udbetalt ham til klinikophold og forskud ialt 3500 kr.

Der var også nogle, som skønt de ikke havde været med toget fik udbetalt erstatning, men dog fuldt legalt. Bl.a. fik en handelsgartner, der havde gartneri umiddelbart op til ulykkesstedet, efter syns- og skønsforretning udbetalt 4600 kr. idet tilstrømningen af køretøjer og personer havde gjort betydelig skade på hans kulturplanter og kultiverede arealer. Forpagteren på gården, hvis jorder stødte op til ulykkesstedet fik 500 kr. i erstatning for de skader, der var sket ved færdsel på ca. 1 ha mark. Endelig fik en snedker, der havde en have nær ulykkesstedet udbetalt 50 kr. i erstatning. I haven var der trampet en vej på ca. 130 m² størrelse således at jorden næsten ikke kunne graves.

Det kan også nævnes, at en kunstmaler, der havde været med Korsørtoget, men ikke kom til skade ved sammenstødet, ved frivilligt at have deltaget i redningsarbejdet pådrog sig et nervechok så han måtte indlægges på Sct. Hans Hospital. Hans hustru fik udbetalt 200 kr. om måneden indtil man vidste om han ville komme sig.

Der er megen tragisk historie at læse i erstatningssagerne; en del krav blev rejst af forældre, der havde mistet deres eneste søn eller datter ved ulykken, men ikke i alle tilfælde fik disse erstatning. Bl.a. krævede en enkefrue erstatning for tabet af sin søn, idet hun hævdede, at denne havde givet hende understøttelse. Da det viste sig, at understøttelsen bestod i at sønnen, når han - som regel om søndagen - besøgte moderen gav hende 2-4 kr., kunne man ikke godtage kravet.

Som et sidste eksempel på erstatning - et eksempel der også lader os ane rædslen og den gru, der herskede over ulykkesstedet umiddelbart efter sammenstødet - kan nævnes en husassistent der fik udbetalt en erstatning på 1000 kr. Hun fik ved ulykken kun en lettere benskade og

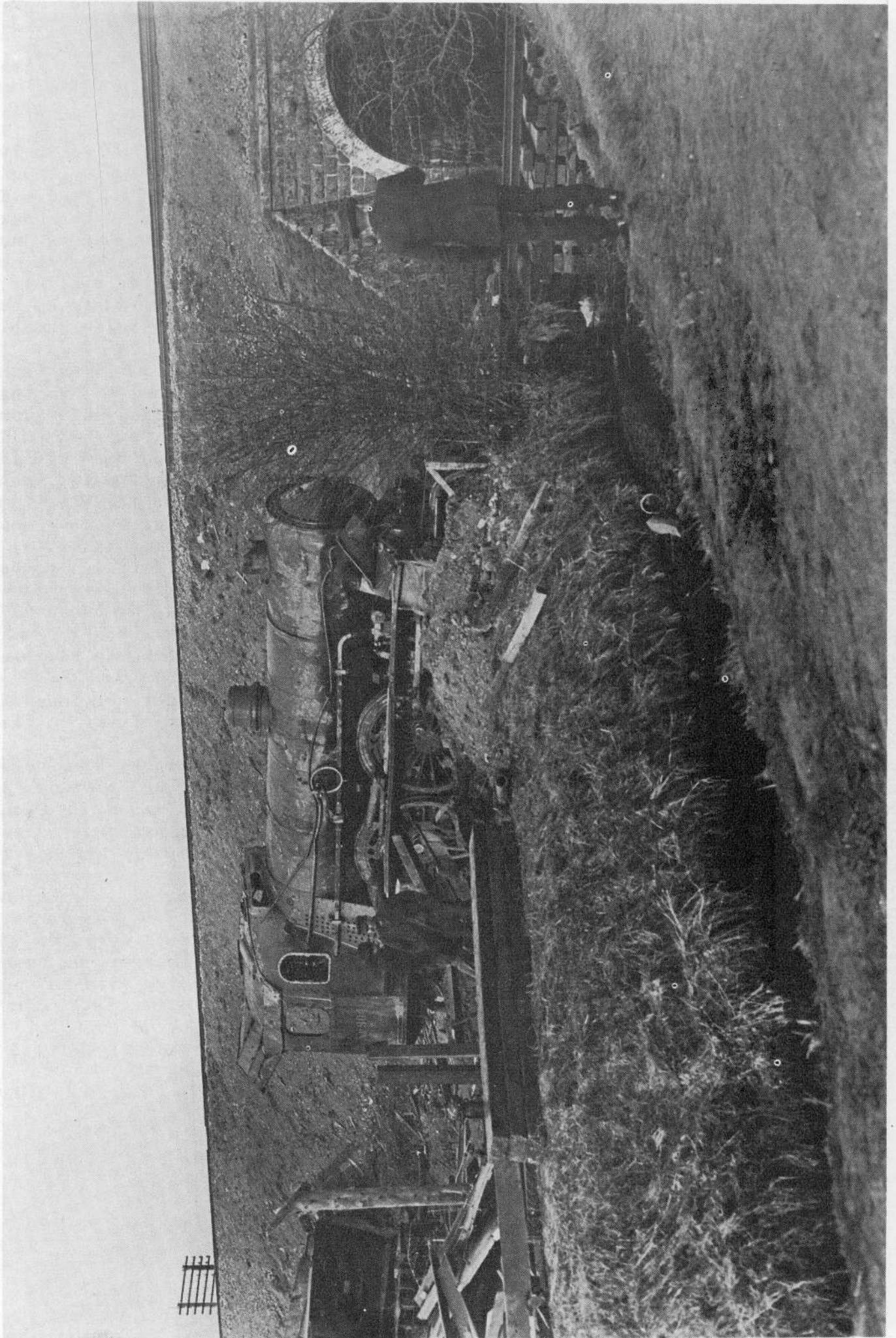
blev indlagt på Kommunehospitalet, hvor hun kun lå i 4 dage. Herefter var det nødvendigt at overflytte hende til 6. afdeling idet hendes væsentligste lidelse viste sig at være et alvorligt nervechok. Dette var meget forklarligt, hun havde nemlig siddet i den sidste kupé i Kalundborgtoget hvor de andre 7 personer i kupéen var blevet dræbt, medens hun selv var blevet slynget ud på marken med døde og rester af vognen over sig. Her lå hun længe uden at kunne røre sig og hørte på de såredes råb og skrig inden hun blev befriet.

Som det fremgår af ovenstående var der mange husassistenter med togene og blandt de dræbte var også endel kommis'er og landarbejdere; det skyldtes, at det var skiftedag. Før i tiden var det således, at når man tog plads - i huset, som landarbejder, kommis eller lignende, var det for et halvt år ad gangen, og man kunne kun rejse til en ny plads (skifte) 2 gange om året: 1. maj eller 1. november.

Af den grund var disse to datoer frygtet af enhver ved jernbanen på grund af den store trafik (større end på de store helligdage). Der kørte mange ekstratog - Korsørekspressen var netop et sådant ekstratog - og der var mange forsinkelser - Kalundborgtoget var $\frac{1}{2}$ time forsinket.

I jernbanefagsproget blev dagene også kaldt "kommodedagene" idet de "tjenende ånder" rejste med deres få ejendele i små kommoder, der mange gange blev deres eneste møbel i deres usle kamre - foruden en seng. Alle de dræbte og sårede af denne kategori rejste altså med Kalundborgtoget ved vi, idet det som nævnt var 3. klasse vognene i dette tog, det gik ud over. Men de 2 direktører og ovennævnte fuldmægtig, samt øvrige "finere" personer var med Korsørtoget, idet det her var 2. klasse vognen det gik ud over.

Hvor meget kostede ulykken så ialt? Til erstatninger blev ialt udbetalt kr. 1.016.037,59 Direkte af DSB blev betalt som begravelsesomkostninger, erstatninger for tabt eller beskadiget rejsegods, udgifter ved redningsarbejdet m.m. - 97.861,10



Skaden på materiellet
udgjorde ialt - 103.925,00

Ulykken kostede ialt kr. 1.217.823,69

I dag lyder 1,2 mill. kr. vel ikke af ret meget, men pengene havde som sagt en anden værdi dengang.

Kunne denne ulykke nu have været undgået? Det er et spørgsmål der i modsætning til det foregående ikke kan besvares.

Som nævnt i indledningen og som det iøvrigt fremgår af artiklen, skyldtes ulykken - ligesom den næste større ulykke der overgik DSB 48 år senere i Odense - et sammentræf af flere omstændigheder:

Hvis ikke det havde været skiftedag - så var Kalundborgtoget sikkert ikke blevet forsinket og ulykken ikke sket.

Hvis ikke det havde været skiftedag - så var Korsørtoget ikke blevet dubleret og ulykken ikke sket.

Hvis ikke der var udbrudt brand i Køge - så havde der ikke været noget brandtog og ulykken ikke sket.

Hvis ikke drengen var faldet af toget - så var dette ikke standset og ulykken ikke sket.

Hvis toget ikke var rykket tilbage - så var ulykken sikkert heller ikke sket.

Hvis overportøren ikke havde deblokeret fejlagtigt var ulykken ikke sket.

6 "Hvis'er" og der kan sikkert fremføres flere, men allesammen medvirkende til det skete. Ikke alene herhjemme, men også i udlandet kan der nævnes mange eksempler på ulykker, hvor tilfældigheder og sekunderne har spillet en rolle. Vi kan blot herhjemme glæde os over de få ulykker, der har overgået landets jernbanetrafik - sammenlignet med udlandet. F.eks. har Tyskland i de sidste par måneder været hjemsogt af flere ulykker med mange omkomne.

Vi må fortsat håbe på, at det vil forblive ved de 4 ulykker af større grad vi har haft; ulykker, hvis navne man aldrig kan glemme uanset om de fandt sted før ens fødsel: Gentofte - Bramminge - Vigerslev - Odense.

Ole Faurhøj

SIGNALPOSTENS NYE LÆSERSERVICE:

HO ★ ★ ★ byggetegninger

SIGNALPOSTEN har fra arkitekt H.Chr. Grauslund fået et meget favorabelt og betydningsfuldt tilbud på levering af byggetegninger i 1:87 (HO) af rullende materiel m.v.

Vi har aldeles omgående sagt JA TAK på samtlige modelbyggeres vegne, så meget mere som GRAMO, som Grauslund vil signere sine arbejder, tilbyder også at levere tegninger af det materiel som vore læsere ønsker - og eventuelt selv leverer målskitse og fotos til.

Vi bringer på modstående side en lille smagsprøve på GRAMOs arbejde, nemlig en tegning af HP IF 194, der er fremstillet på grundlag af det foto, der illustrerede artiklen om HP i forrige nummer - og den er tegnet udelukkende efter dette billede. Derfor er der heller ingen hovedmål eller farveoplysninger på tegningen. Dette kommer der dog normalt, men synes De ikke også, at det er en virkelig kvalitetstegning?

Som løst tillæg til dette nummer finder De et ark med omsætningsmålestokke på den ene side og målskitsetegning på den anden. De skal anvendes efter følgende retningslinier.

OMSÆTNINGSMÅLESTOKKEN

er primært beregnet til brug for modelbyggere i andre sporvidder end HO, idet han så - ud fra tegningerne i SIGNALPOSTEN - kan omsætte målene til sin egen sporvidde. HO-byggeren måler direkte på tegningen.

Omsætningsmålestokken dækker sporvidderne N, TT, 0 og 1 og endvidere findes en hundrededelsmålestok (CM).

Målestokken skæres ud - bemærk, at spor 0 er to-delt og spor 1 er tre-delt; disse dele lægges i forlængelse af hinanden idet der skæres i den punkterede linie.

Derefter limes den på en strimmel karton, etronit, plastic eller metal og vi får en lineal, der bruges således, idet vi til eksemplet tager H0/0:

På linealens øverste kant noteres fra H0-tegningen det søgte mål. Lad os antage, at vi søger akselafstanden på en vogn; vi går ud fra 0-punktet og finder da, at den søgte afstand er f.eks. godt 5 delestreger hvorfor vi anbringer 5-stregen i det ene hjulcentrum og finder brøken i tiendedelsstregene til venstre for 0-punktet. Her aflæser vi f.eks. 0,3 og det samlede mål er altså 5,3.

Fra nederste skala på linealen afmærker vi så vort byggemateriale idet det ene punkt afsættes ud for 5-stregen og det andet udfor $\div 0,3$.

Bemærk, at det afsatte mål nu passer helt automatisk - uden at vi har brugt meter-systemet undervejs.

Linealen kan selvfølgelig også bruges omvendt. Har vi en tegning i 0, måler vi på tegningen efter den nederste skala og afsætter målet på H0-modellen efter den øverste skala.

Ganske tilsvarende forholdes med de øvrige modelskalaer.

CM anvendes ved omsætning fra f.eks. en bygningstegning, idet de fleste bygnings-tegninger er i måleforholdet 1:100, men den kan også benyttes til at bygge en model i 1:100 efter en tegning i 1:87.

MÅLSKITSETEGNINGEN

tages med i marken sammen med måleværktøj, og på den aktuelle skitse indføres så mellem pilmærkerne de på vognen fundne mål på de tilsvarende felter på skitsen. Lodrette afstande måles fra skinneoverkant og vandrette fra pufferplanken.

Nu kan det jo være noget problematisk at få målt taghøjden udefra, men så måler man bare højden inde i vognen, hvorefter GRAMO klarer resten.

Skulle man have en ældre og måske lidt ufuldstændig skitse liggende, så send den alligevel. Vort mål må blive at få opmålt og forevigtet de forskellige vogne, vel især privatbanevogne, inden de er forsvundet fra landskabet.

Dernæst tages nogle fotos af vognen, helst: ét fra siden, ét fra gavlen og ét fra hvert af to diagonale hjørner.

På bagsiden af skitsen eller i lommebogen

opnoteres så i hvert fald følgende hovedpunkter:

Hvem der har opmålt,
Dato for opmåling,
Stedet (stationen),
Banens navn,
Litra og nr.,
Fabrik(ationssted) og nr.,
Farve (farver),
Beklædning (lodret, vandret, glat),
Bemærkelsesværdige detaljer.

Målskitserne, supplerende oplysninger samt fotos indsendes derefter til GRAMO, hvis fuldstændige adresse er:

Arkitekt H. Chr. Grauslund,
Kroghs Kobbél 41,
6100 Haderslev.

De på basis af skitserne fremstillede tegninger bringes fortløbende i SIGNALPOSTEN - og kun her. Efter offentliggørelsen går kalken til Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv og ekstra aftryk kan så bestilles her på linie med de iøvrigt i arkivet værende H0-tegninger.

GRAMO har bedt om, at man - i så stor udstrækning som overhovedet muligt - udlåner ham negativerne (24 x 36 mm eller 6 x 6 cm) i stedet for at sende aftryk. De vil blive behandlet med yderste varsomhed og returneret hurtigst muligt.

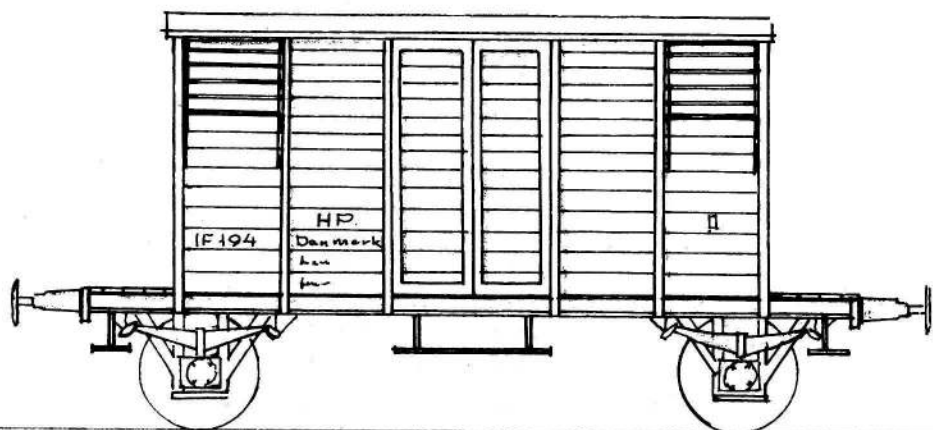
For at samme vogn ikke skal blive opmålt gang på gang, vil vi snarest i SIGNALPOSTEN bringe en oversigt over de indkomne skitser.

Yderligere eksemplarer af målskitsetegningerne (samt i begrænset omfang af omsætningsmålestokken) kan rekvireres ved at sende en frankeret svarkonvolut enten til GRAMO eller til redaktionen.

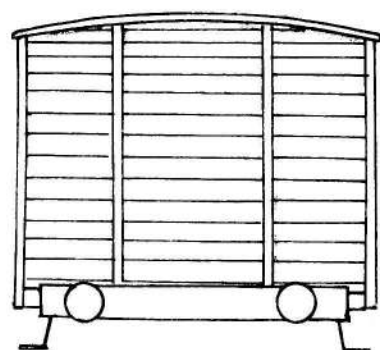
Og så venter vi spændt på læsernes udspil.

Holtrup

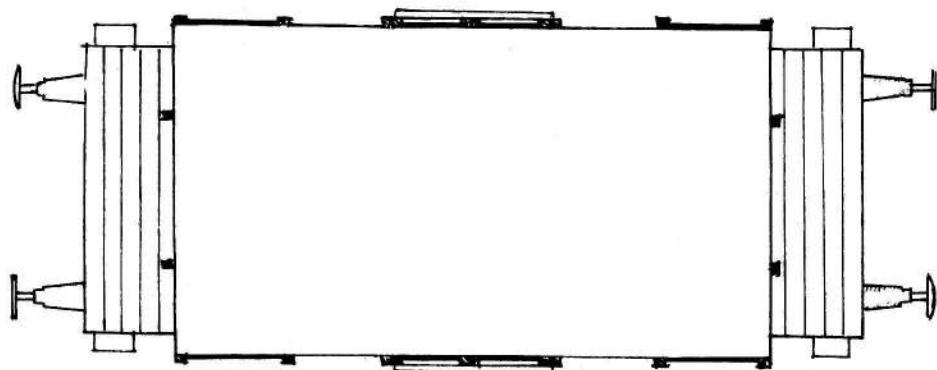
HVIS DE IKKE MODTAGER DETTE NUMMER - - - ja, så ved De det selvfølgelig ikke. Men skulle De på et eller andet tidspunkt savne Deres SIGNALPOSTEN, bedes De kontakte os via redaktionens adresse.



SIDE



GAVL



PLAN

HJØRRING PRIVATBÅNER
 LUKKET GODSVOGN LITRA IF 194
 REKONSTRUKTION EFTER FOTO I „SIGNAL-
 POSTEN„ 5. ÅRG./NR 3.
 TEGNING NR: A 3 24 T 010
 MÅL 1:87 H.C. GRAUSLUND. 19-8-69.

ADAMS HJØRNE

Vi bygger (en eller anden) modeljernbane 2.

I sidste nummer af SIGNALPOSTEN stillede jeg en række punkter op, som det efter min opfattelse vil være af værdi at tygge så nogenlunde igennem dersom man - og det var jo forudsætningen, havde til hensigt at etablere en modeljernbane.

Nu er vi mennesker jo så forskellige - heldigvis da - så der skal jo nok være læsere af bladet her der mener, at det måtte være tilstrækkeligt blot at nævne de enkelte punkter. Da tidsskrifter som dette også tjener som en art faglitteratur må man dog finde sig i, at jeg breder de enkelte punkter lidt mere ud.

LOKALE- og PLADSFORHOLD

Dersom ens boligsituation er af en sådan art, at det kun er med nød og næppe der kan skaffes fornuftigt albuerum til hele familien, må det ikke forventes at jeg her skal kunne anvise muligheder for at boligen også skulle kunne rumme en permanent opstillet modeljernbane.

Selvfølgelig er jeg bekendt med eksempler på jernbaneanlæg, der er arrangeret på en sådan måde, at de kan staves af vejen, når de ikke er i brug, men da jeg er af den overbevisning, at sådanne udveje må betragtes som den allersidste og yderst dårlige nødløsning på problemerne, vil jeg afstå fra at komme nærmere ind herpå. Det stigende antal bilejere og møntvaskerier har imidlertid med tiden - i større etageejendomme - overflødiggjort en hel del cykel- og vaskekældre, og hvis man da ellers er på talefod med sin vært, så var det måske vejen at gå.

Det vi i dette afsnit vil interessere os for er klimaet i det lokale vi har måttet tage til takke med. Ved klima for-

står jeg temperatur og fugtighedsgrad og i fald det ikke forekommer læseren tilstrækkeligt indlysende at disse forhold bør være i den bedst mulige stand vil jeg nævne for det første, at vi må påregne at tilbringe den bedste del af vor dyrebare fritid i dette rum og at det, afhængigt af årstiden, bestemt ikke vil være behageligt - endsige fremmede for interessen - om det skal være under tænderklaprende eller sveddryppende konditioner.

For det andet er det en absolut kendsgerning, at for store udsving i de nævnte forhold i uheldig grad påvirker de arbejdsemner, der befinder sig i rummet. Eksempelvis skal det nævnes, at vi af disse årsager også vil kunne komme ud for det som hos de virkelige baner kaldes solkurver, og at vi selvfølgelig må bestræbe os på at undgå både denne og mange andre ubehageligheder.

I nyere og velisolerede etageejendomme og villaer burde der ikke kunne opstå vanskeligheder af ovennævnte art, men er det bedste vi har kunnet opdrive et kælderrum i en ejendom af ældre dato, så må vi sikre os, at det egner sig til formålet og i givet fald overveje om det er økonomisk forsvarligt at foretage den fornødne opvarmning og isolation. Dette betyder selvfølgelig ekstra udgifter, men har vi eget hus er der vel ingen, der vil fortænke os i om vi gør endnu et rum beboeligt, og endelig må det da bemærkes, at da det jo ikke ligefrem er en stadsstue, der tilstræbes, så kan brugte eller forhåndenværende materialer udmærket tages i anvendelse.

Der findes instrumenter som fortæller om fugtighedsgrad og temperatur, men en udmærket og billig indikator for fugtigheden er avispapir, der lagt på gulvet og heftet på væggene i forskellig højde, i løbet af 14 dage til 3 uger vil afsløre om rummet er tilstrækkelig tørt. Kan papiret efter denne periode krølles sammen til en fast og hård kugle er en isolation nødvendig - og hvis fugtigheden ligefrem driver ud mellem fingrene under sammenkrølningen - så find et andet lokale.

Den første surhed i et kælderrum hidrører som regel fra manglende ventilation og at rummet ikke bliver benyttet. En grundig afvaskning og hvidtning (ikke

plastic) samt kommende aktivitet vil kurere dette. Bemaling og kitning af utætte vinduer vil heller ikke gøre nogen skade, noget andet er den fugtighed og kulde, som konstateres på ydervæggene. Det beror på den kuldebro som, på grund af manglende isolation, står imellem det udvendige jordlag og væggenes inderside og som på denne samler sig som kondensvand. Der findes i handelen flere udmærkede og billige isolationsmaterialer, hvilket den lokale tømrerhandler vil være den bedste til at fortælle om.

I mit eget "palæ" er ydervæggene i kælderen først lejnet op med 1" x 1" lister og derefter beklædt med sammennotede profilerede brædder. I mellemrummet er indstukket Flamingoplader. Alt træværk er på alle sider før opsætningen behandlet med mug- og skimmeldræbende midler.

Fugtighed på ydervæggene kan imidlertid også være resultatet af, at disse simpelthen er så porøse, at grundvandet siver igennem. I heldigste fald kan skaden afhjælpes ved - inden isoleringen - at påsmøre koldtflydende asfalt, men jeg vil i alle tilfælde råde til, at man lader en murer se på tilfældet, det kan nemlig være så vanskeligt, at en dræning af grunden og udvendig behandling af fundamentet er nødvendigt - og hvad så?

Hvad med gulvet? Hvis vi da ikke ligefrem har lyst til at lægge et brædde- eller linoleumsgulv så må der i det mindste ofres en gang bemaling af dette.

Nu tænker Du nok, at nu skal ham farveladehandleren sælge noget cementgulvmaling, men gulvet skal males, ikke bare for at gøre det lysere og kønner, men først og fremmest fordi maling virker dæmpende på støvplagen. For hvert eneste skridt vi træder på cementen træder vi det en lille smule tyndere. Det vi slider af hvirvles op i luften og trænger, når det daler ned igen, ind alle vegne, og da støv og snavs er vor værste fjende næst efter fugtighed, så må der gøres en indsats for at bekæmpe ondet.

Som oftest er kælderrum nu ikke så ringe et sted for en modeljernbane at befinde sig i, blandt andet fordi der her er en nogenlunde ensartet temperatur året rundt, en temperatur, der føles kølig om sommeren og lun om vinteren og derfor også kan siges at være ideel for et arbejdsrum.

Har vi i stedet for kælderen måttet gå i højden og således er havnet et sted oppe under taget, ja så skulle man tro at problemerne var de samme som før, men det er nu ikke helt rigtigt. Loftsrum er altid tørre, forudsat at de er tætte for fygesne og slagregn, til gengæld er forskellen på sommer- og vintertemperatur ligefrem katastrofal stor. En isolation af tag og vægge er derfor ikke nok, og vi må først og fremmest sikre os, at rummet har tilstrækkelige vinduer til en rigelig udluftning om sommeren og dernæst, at der er muligheder for at etablere en permanent varmekilde i vinterhalvåret - og sidstnævnte kan godt blive en pebret spøg.

Isolation af tagside og vægge kan her udføres med væg- eller tagpap, idet vi dog af hensyn til eventuel fugtighed beklæder tagsiden med plasticfolie under pappet. Diverse spær og loftsbjælker er jo sådan opstillet, at de ligefrem indbyder til en beklædning med et eller andet, så det kan ikke volde problemer, men hvordan overkommer vi opvarmningen om vinteren? Selvfølgelig er der masser af muligheder - installation af centralvarme, elvarme, varmluftindblæsning og andre "dyre ideer" - det billigste forslag jeg på stedet kan opfinde er, at man sniger sig til at lade loftslæggen stå åben, så al den gamle og usunde luft, der alligevel står til ingen nytte i de nedre rum, kan slippe op på loftet.

Elinstallationerne må vi også have for øje, når lokalet vælges ud, for som bekendt må sådanne arbejder kun udføres af autoriserede og timelønnede medhjælpere, og det er da bedst om dette var i orden fra starten. I kælderen burde dette være etableret, da huset blev bygget, hvis ikke, så må det være af meget gammel dato, - men i loftsrum kan det ofte hende at beboerne endnu betjener sig af stearinlys eller håndlygter. Der er ganske vist noget der hedder forlængerledning, men hvad nu hvis man selv bor i stuen og loftsrummet befinder sig i femte sals højde. Vittige hunde kunne så komme i tanke om at benytte lysreklamen på taget - men hvad så hvis det er en reklame, der tænder og slukker, - stødvis fremrykning! (Jeg vil iøvrigt gøre opmærksom på, at Stærkstrømsreglementet giver anvisning på alt vedrørende forlængerledninger, in-

stallationer og transformere).

Jeg kan ikke komme elproblemet nærmere end at anbefale at indhente et tilbud hos den lokale installatør - det ku' jo hænde, at man der fandt en mand med den rette forståelse for sagen.

Der har i alt det foregående ikke været sagt ret meget om lokalets størrelse, gulvareal, loftshøjde o.s.v., men vi må jo gå ud fra, at er der valgmuligheder så vælges også det rum, der i det hele taget er det mest hensigtsmæssige - også hvad størrelsen angår. Skal der sættes en mindstegrænse for gulvarealet, så må det ikke være mindre end at der, foruden den plads som jernbanen optager, også er plads til et fast arbejdsbord; erfaringen viser nemlig, at det er her at størsteparten af tiden tilbringes. Nyere byggeri, både etage- og parcelhuse, er sådan udformet, at såkaldte kamre, hobbyrum og hvad ved jeg, holder målene 2 x 3 meter, og da det derfor må forventes, at det er dette værelse vi har fået rådighed over, vil vi i fortsættelsen gå ud fra disse mål.

ADAM

▽▽▽▽▽▽
△△△△△△

TEGNINGSARKIVET

har først et par rettelser:

1) Kataloget, side 21, venstre spalte for oven:

A 3 14 T 011 udgår, da denne er identisk med A 3 14 T 025.

2) Signalposten, 5. årgang nummer 4:

A 3 05 T 015 - KS, M2, plan 1 skal være:
A 3 05 T 014 - KS, M2, plan 1.

og så til nyhederne!

Tilbudsliste 3/1969:

A 3 05 T 018 LNJ Y-tog (motorvogn og styrevogn), sb, ls, fr.
kr. 5,- 1:45

A 4 01 T 006 Horsens-Tørring jb, nr. 1-2 (1891) sb(V), ts, ls.
kr. 7,- 1:10

A 4 01 T 007 Rønne-Sandvig nr. 1-4 og hovedtegn. Åkirkeby-Gudhjem nr. 21-22, kr. 5,- sb(v), ls, ts. 1:20

A 7 09 T 005 Frederiksberg sporveje, 2-nedfot. etages motorvogn, sb, ls, tv, gv, ts, fr, gulv for begge etager. 1:45
kr. 4,-

Tilbudsliste 4/1969:

A 3 01 T 087 HHJ nr. 8-9 (1911) nedfot. sb(v), ls, ts.
kr. 4,- 1:45

A 3 01 T 088 ØG nr. 1-3, saddeltankloke tegn. sb, ls, fr.
kr. 3,- 1:45

A 3 41 T 004 LNJ, sporplan med bygnings-skema placering på alle stationer
kr. 7,- Dateret 21/3 1942.

A 7 09 T 008 Københavns sporveje, motorvogn 422-46, sb, ls, ts, fr.
kr. 4,- 1:45

A 7 14 T 006 Københavns sporveje, tværvogn nedfot. sædet bivogn 1919, sb, ls, gulv, ts, fr. 1:45
kr. 4,-

Tegningerne koster enkeltvis som angivet i listen + porto kr. 0,80 pr. ordre. Ved køb af alle tegninger i én tilbudsliste reduceres prisen til kr. 16,- porto-frit tilsendt.

Leveringstiden er ca. 3 uger.

Bestilling sker ved indbetaling af beløbet på giro 12.55.06, adresse: Jernbanehistorisk Selskab, tegningsarkivet, Nørrebro st., 2200 N.

De ønskede registreringsnumre anføres på bagsiden af venstre talon af indbetalingskortet.

Med venlig hilsen
J. Reinfeldt

Adresseændringer og andre korrektioner til vore oplysninger om Dem, bedes venligst meddelt til redaktionen.

Til samme adresse sendes ris og ros eller eventuelle indsigelser mod de i bladet bragte artiklers oplysninger.

TEGNINGSTILBUD i HO

Der er rigtig kommet grøde i fremstillingen af tegninger til modelbyggere. Der kommer stadig nyheder i Jernbanehistorisk Selskabs tegningsarkiv (her hovedsagelig i spor 0) og andetsteds i bladet vil De kunne læse om SIGNALPOSTENS nyeste læserservice med hensyn til tegninger i HO.

Derudover kan vi yderligere bringe tilbud på HO-tegninger fremstillet og forhandlet af Per Topp Nielsen i Sakskøbing, der tilbyder dels tegninger efter nedenstående oversigt og dels at fremstille tegninger efter ønske fra Dem.

Tegningerne er i skala HO og i tilknytning til denne artikel bringer vi en formindsket prøve på en af tegningerne, nemlig nr. 0501, Frichs' Marcipanbrød fra 1952.

Tegningerne bestilles ved pr. postanvisning at indbetale - eller i anbefalet brev at sende - det aktuelle beløb til

Per Topp Nielsen,
Rådhusgade 17,
4990 Sakskøbing.

(telefon: (03) 89.45.85)

idet der på "kupon til modtageren" eller i brevet anføres de ønskede tegningsnumre. - Solgte tegninger ombyttes ikke.

Til beløbet for tegningerne lægges kr. 0,80 til returporto eller kr. 2,00 såfremt tegningerne ønskes sendt i A 4-konvolut, således at falsning undgås.

Leveringstiden er 1-3 uger.

Har De specielle ønsker så ring eller skriv til Per Topp Nielsen. Måske er netop den tegning, De ønsker, på lager.

Tegninger af vogne i HO udføres efter opgivne hovedmål plus et eller flere fotos for kr. 30,-.

Her følger så den første liste over tegninger i 1:87 (i de kommende numre af SIGNALPOSTEN kommer supplement):

(Beløbet i kr/stk. ses yderst til højre)

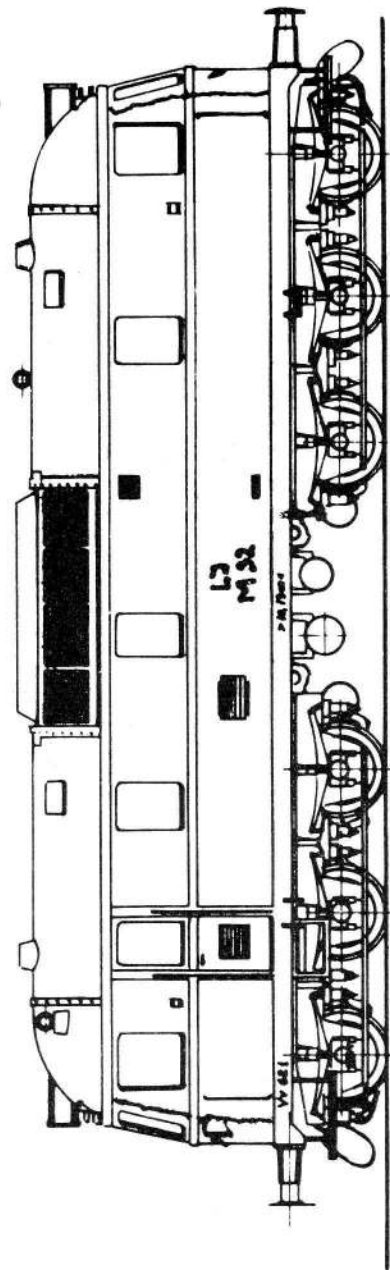
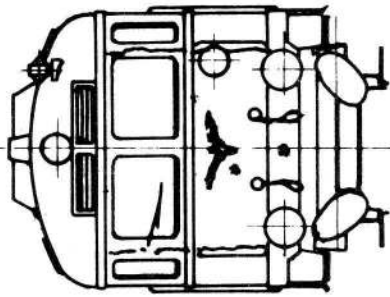
DANSKE STATSANER

0001 damploko E 8
0002 damploko F 8

0003	damploko H	8
0004	damploko N	8
0005	damploko HS	4
0006	damploko P	8
0007	damploko Q	8
0008	damploko R	8
0009	damploko S	8
0010	dieselloko MZ	8
0011	*) dieselloko MY	8
0012	*) dieselloko MV (MY 1201)	8
0013	*) dieselloko MH	8
0014	*) dieselloko MT	8
0015	*) rangertraktor nr. 101 og 251	8
0016	motorvogn M0	8
0017	***) TEE-lyntog (flere tegn.)	20
0018	S-tog MM	8
0019	S-tog FS	8
0020	personvogn AL	8
0021	UIC-personvogn B	4
0022	UIC-personvogn BD	4
0023	UIC-personvogn AB	4
0024	personvogn AY/AD	8
0025	personvogn AV	4
0026	personvogn BL	4
0027	personvogn CL	4
0028	personvogn CLE	4
0029	personvogn CLS	4
0030	personvogn CM (2159-85)	4
0031	personvogn CRM, CR, CRL	4
0032	personvogn CRS	4
0033	personvogn CU	4
0034	postvogn DJ	4
0035	*) postvogn DD	4
0036	godsvogn .Gs og .Gs-t	8
0037	godsvogn .Gklms (HD)	8
0038	godsvogn .Gkms og .Hks-v (IAL)	4
0039	godsvogn .Gkm og .Hk (IA)	4
0040	godsvogn .Gklm (HJ)(1116-18)	8
0041	godsvogn .His (Hs-t)	4
0042	godsvogn .Hs (I)	4
0043	godsvogn IB	4
0044	*) godsvogn IKA - .Ics	4
0045	godsvogn .Iblps	4
0046	godsvogn IKT	4
0047	godsvogn QG	4
0048	godsvogn .Ud (U)	4
0049	godsvogn .E (E)	4
0050	godsvogn .Elo (PB)	4
0051	godsvogn PJ	4
0052	*) godsvogn PT	4
0053	gæsvogn .Fdk (PS, PSR, PSL)	4
0054	*) godsvogn .Fdkk (PV)	4
0055	*) godsvogn .Kbs (KS)	4
0056	godsvogn .Uai (SAD)	4
0057	*) godsvogn .Kbkm og .Kklm (TF)	4

Skole: 1:87 1-8-68. Nr: 0501

PER TOPP NIELSEN
 RAADHUSGADE 17
 4990 SAKSKØBING. (03)89 45 85



6930

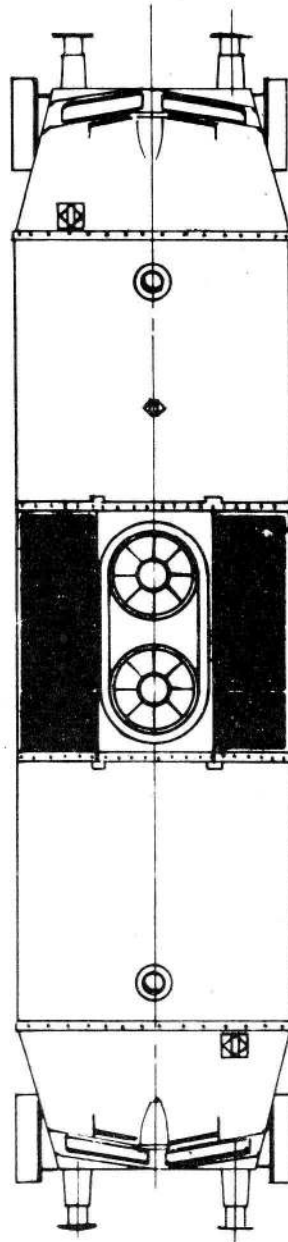
k

3200

k

73230

k



Frichs "Marcipanbrød" 1952

vægt 61000 kg

motor 2 x 6-cyl Frichs DE 375(250)

GDS L 1	OHJ 24	FFJ ML 1216
(HHJ M 3)	LJ M 31 06 32	AHJ ML 5206
VFUJ M 8	VLTJ M 12	

Angivelser i () gælder for HHJ M 3

Tegningen er nedsat med 22% og kan altså ikke benyttes til direkte måling til H0.

0058 godsvogn .S, .Sk, .Skm (TGS,C,T) 8
 0059 godsvogn .Fd 4
 0060 godsvogn .Tdgs 4

ANDET DANSK MATERIEL

0501 Privatbaneloko Frichs,
 "Marcipanbrød" 1952 8
 0502 Privatbaneloko Frichs,
 "Kanariefugl, skotøjsæske" 1932 8
 0503 Carlsberg/Tuborg ølvogn ZA og ZB 4
 0504 Fiskevogn ZF 4
 0505 Privatbane skinnebussæt SM-SP 8
 0506 Lynette YM-YS, LJ, GDS, HFHJ-type 8
 0507 HFHJ åben godsvogn P 226 4

UDLANDET

1001 CIWL-sovevogn, UIC type Y (4600) 4
 1002 DB/DR personvogn B 21 og C3Pr10a 4
 1003 DB/DR personvogn Ci og Ci-31 4
 1004 DB/DR personvogn A4ü og AB4ü 4
 1005 DB/DR personvogn C4üPr13 og 21 4
 1006 DB/DR personvogn C4i-33, B4yg mm. 4
 1007 DB/DR personvogn C3iPr14, CiPr91 4
 1008 DB/DR rejsegodsvogn D4ü og Di 4
 1009 CDS lukket godsvogn Zs
 21-54-118 0 727-8 4
 1010 DR godsvogn GM 21-50-103 0 000 m.fl. 4
 1011 PKP svær godsvogn PPPzk 303 4
 1012 DB svær godsvogn .Sas 710 SSylms 4
 1013 DB svær godsvogn .Sa 705 SSym45 4
 1014 DB svær godsvogn .Rlmp 700 SSy45 4
 1015 DB malmvogn 00tz 57 4
 1016 SNCF lukket godsvogn K 3 4
 1017 SNCF åben godsvogn Tow 4
 1018 DB åben godsvogn Omm 38 4
 1019 DB personvogn Aüm 4
 1020 DB personvogn Büm 4
 1021 DB personvogn ABüm 4
 1022 DB personvogn BCüm 4
 1023 DB specialvogn .Uai 730 SSt 221 4
 1024 DB fladvogn .Kp 471 Sm 14 4
 1025 SJ tømmervogn 0 og 0u nuv. .0m 4
 1026 SJ tømmervogn .0am 4
 1027 SJ lukket godsvogn .Gbs og Hfs 8
 1028 ØBB lukket godsvogn Glt 220523 4
 1029 ØBB åben godsvogn .E 4
 1030 ØBB åben godsvogn .E UICstandard 4
 1031 PKP 4-akslet lukket godsvogn
 .Gags (KKyt) 4
 1032 NS åben godsvogn GTUW 4
 1033 SNCB åben godsvogn .E 1215 A0 4
 1034 DB åben godsvogn Omm 49, 53, 55 4
 1035 DB åben godsvogn Omm 52 4
 1036 CFL lukket godsvogn KKuw 4

1037 CFL lukket godsvogn KKus UIC 4
 1038 JZ lukket godsvogn Giov UIC 4
 1039 DB lukket godsvogn .Gs 210 Gmms40
 .Gs 211 Gms 44, .Gs 212 Gmms 56
 .Gs 213 Gmms 60, .Gs 216 Gmms 216
 m.fl. 4
 1040 DB lukket godsvogn .Grs 204
 Gmhs 53 4
 1041 DB lukket godsvogn .Gbs 245 Gmms
 50, .Gbs 254 Gmms 61 m.fl. 4
 1042 SNCF lukket godsvogn .Gs 4
 1043 SNCF lukket godsvogn med masonit-
 vægge .Gs 4
 1044 CFL åben godsvogn .Ks 4
 1045 DB kølevogn .Ichqrs 377 Tmmehs50 4
 1046 DB åben godsvogn .Rs680 SSlmas53 4

*) leveres fra november 1969

**) leveres fra januar/februar 1970.



På en jysk privatbanestation fandtes efter forlydende for 50 år siden følgende opslag, der dengang vakte en vis opsigt:

Instruks for den nye tjenestepige på X-station.

Pigens første og største pligt om morgenen, når hun møder til tjeneste kl. 7,15, er at oplukke alle de til såvel ventesal, postværelse og kontor stødende døre, derefter, hvis assistenten ikke indfinder sig kl. 7,30, at holde et vågent øje med strækningen nordpå. Skulle den for stationen så vigtige person imidlertid ikke have indfundet sig senest 7,45, vil det i de tilfælde tilrådes tjenestepigen at styrte op på assistentens værelse i hvilken påklædning hun end befinder sig, for at hidbringe samme.

Imidlertid er det tjenestepigens pligt, hvis toget høres eller ses nærme sig at nedrulle bommene og give indkørsel. Skulle assistenten ikke indfinde sig ved togets indkørsel, skal hun tage rødt bind om armen og overrække togføreren såvel papirer som post, og denne sørger for resten.



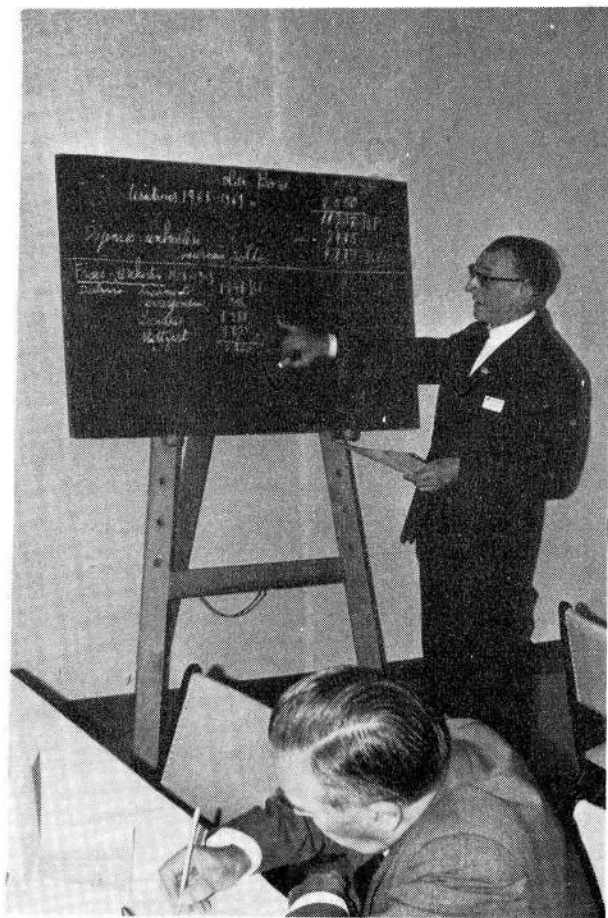
DMJU information

TIL MEDLEMMER AF DANSK MODEL JERNBANE UNION



MOROP-KONGRES 1969.

Dette års MOROP-kongres i Stuttgart blev åbnet mandag den 15. september med taler af MOROPs præsident, G. Desbarax, 1. Vorsitzender des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde, F. Ernst, Stuttgarts overborgmester, Dr. Klett samt i fravær af DBs første præsident, H.M. Oeftering, en repræsentant for Bundesbahndi-



MOROPs præsident G Desbarax ved behandlingen af regnskabet i ledende udvalg.
(Foto: KJ-P)

rektion Stuttgart. Efter åbningen var DB vært ved en middag for alle deltagerne, og om eftermiddagen tog det egentlige program sin begyndelse med byrundfart i Stuttgart, kørsel med tandhjulssporvogne, besigtigelse af Stuttgarts hovedbanegård m.m.

Delegerede i MOROPs medlemsforsamling - fra dansk side E. Beyer og under tegnede - gik straks igang med arbejdet, der varede denne eftermiddag og hele næste dag. På møderne genvalgte MOROPs præsident og ledende udvalg for en ny 3-års periode; det tekniske udvalgs formand, Rabary, ønskede kun at fortsætte et år endnu, og på næste kongres skal der således vælges ny leder. Under mødet informeredes de delegerede om DMJUs arbejde med næste års kongres i København, og det foreløbige program blev uddelt tillige med Turistforeningens Københavnskort, som tegn på, at vi byder på andet end jernbane, så hele familien kan tage med og holde ferie i Danmark. Dette initiativ blev særdeles vel modtaget.

Fra DMV - MOROPs medlem i DDR - forelå indbydelse til at lade kongressen i 1971 afholde i Dresden, hvilket blev tiltrådt.

I mødet deltog en observatør fra Polen, og der er al udsigt til, at en ansøgning om medlemskab kan foreligge til næste år. Det ungarske medlem, F. Szegö, havde i årets løb haft kontakt med modelbyggere i Moskva, og en russisk modeljernbanemand vil blive indbudt til at deltage i kongressen i København som observatør.

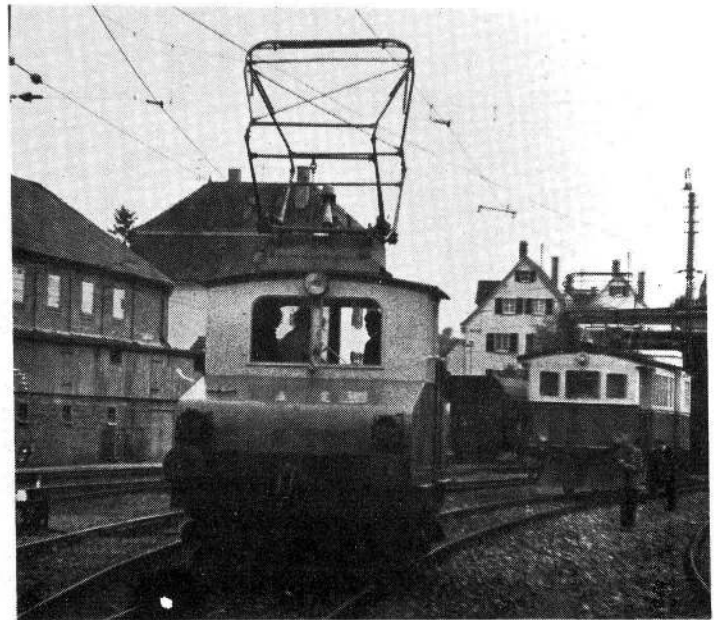
Tirsdag aften var der besøg i Stuttgart Modeljernbane-Klub. På det store HO-anlæg fandt vi mange spændende detaljer og studerede med interesse et avanceret sikringsanlæg, der var under opbygning efter line-to-line princippet og med auto-

matisk linieblok med togartsmarkering som overbygning. Af ideer til efterfølgelse bør nævnes en hjulrensemaskine og en metode til at få græs til at blive opretstående med statisk elektricitet.

Onsdag var vi på heldagstur i Schwarzwald. Foruden kørslen på den smukke bane gjorde vi en afstikker til Trossingen med Tysklands ældste elektrisk drevne bane (5 km lang). I Trossingen Stadt stod endnu den ældste motorvogn og et lille rangerlokomotiv, og mange deltagere fik en tur frem og tilbage på stationen. På hjemturen gjordes holdt i Horb for at bese et gammelt tandhjulsloko, reihe 97, og vi blev på perronen modtaget med hornmusik af det lokale blæserorkester.

Torsdag var der mange arrangementer på samme tid: besigtigelse af 3 modelbaneanlæg, udflugt med dampstøt og tur til München med F 28, Rheinblitz, forspændt det nye ellok E 03. I München lykkedes det ved DBs store imødekommenhed at få et besøg på kommandoposten i stand - skønt dette ikke var indeholdt i programmet. På hjemturen opnåedes med F 27 en hastighed på 200 km/t mellem München og Augsburg.

Torsdag aften fandt den traditionelle festmiddag sted og MOROPs præsident og lederen af det tekniske udvalg aflagde beretning. I det tekniske udvalg var færdigbehandlet normer om koblinger for



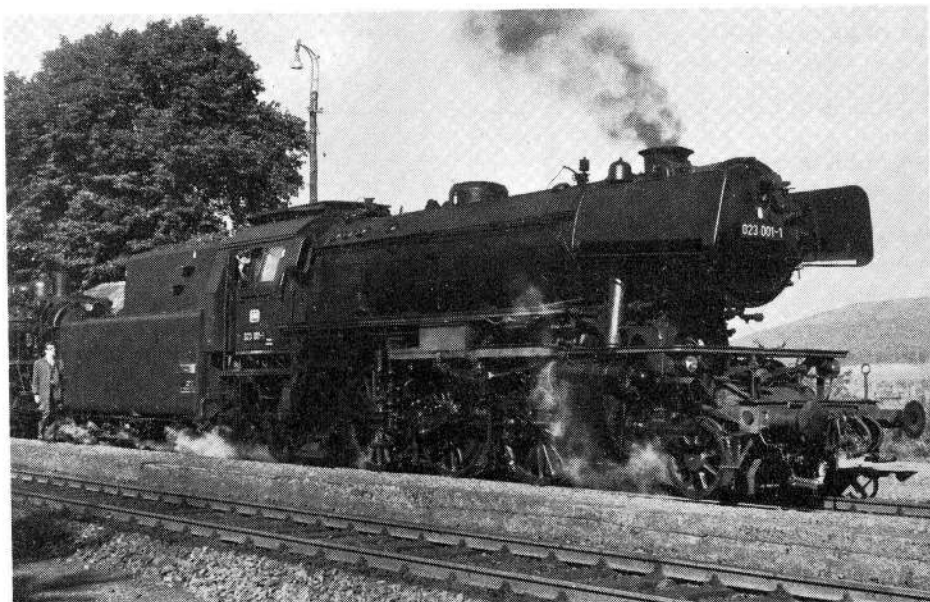
Trossingen Eisenbahn (Foto: KJ-P)

spor N og normer for sporafstand i kurver. Før middagen uddeltes det foreløbige program for 1970-kongressen i København til alle deltagere.

Fredag fandt den anden heldagstur sted som en dampstøtstur gennem Odenwald med forspandskørsel af reihe 23+64. Undervejs krydsedes en mængde dampstøt, og fotografene havde rig lejlighed til at forevige tyske sidebanestøt. Som om onsdag



Fra Stuttgart modeljernbaneklub. Anlæg i HO. (Foto: KJ-P)



023 001-1 i Höchst
19/9-69 (Foto: KJ-P)

gen medførte toget en selskabsvogn, hvor der kunne fås pølser og brød samt drikkevarer, og denne vogn var rammen om mange hyggelige samtaler. På hjemturen afsluttedes kongressen i Lauffen/Neckar med taller af Desbarax og Ernst.

De fleste deltagere benyttede sig dog af tilbuddet om en særtogstur til Nürnberg om lørdagen med besøg på Fleischmann-fabrikkerne, Verkehrsmuseum og fjernstyringscentralen for strækningen Nürnberg-Regensburg.

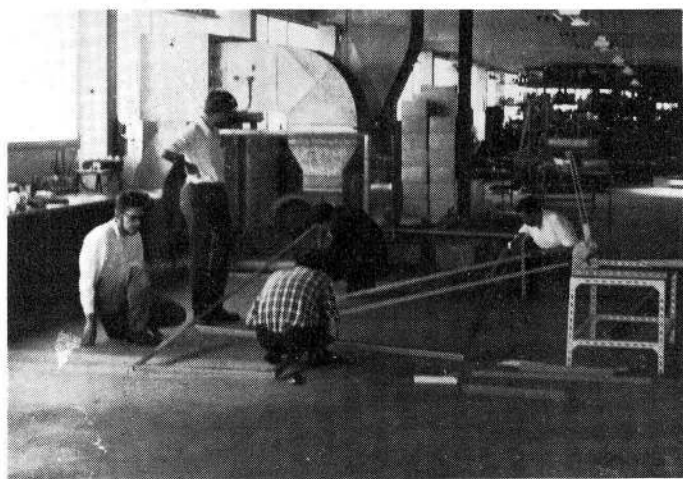
Ialt var der til kongressen tilmeldt 249 deltagere fra 15 lande, men inden kongressen sluttede var det effektive deltagerantal nået op på 290. Fra Danmark

deltog 11 i MOROP-kongressen 1969, der må betragtes som en stor succes for de tyske arrangører!

Næste år er det vor tur; forberedelserne er i fuld gang og vil snart gribe om sig så flere og flere bliver inddraget i arbejdet med 1970-kongressen og det store modelbaneanlæg på Teknisk museum i Helsingør.

For at informere så mange som muligt om DMJUs arbejde, afholdes Unionsmøde i Odense på Park hotel søndag den 23. november 1969 kl. 10.30 - 12.30. Programmet for mødet er:

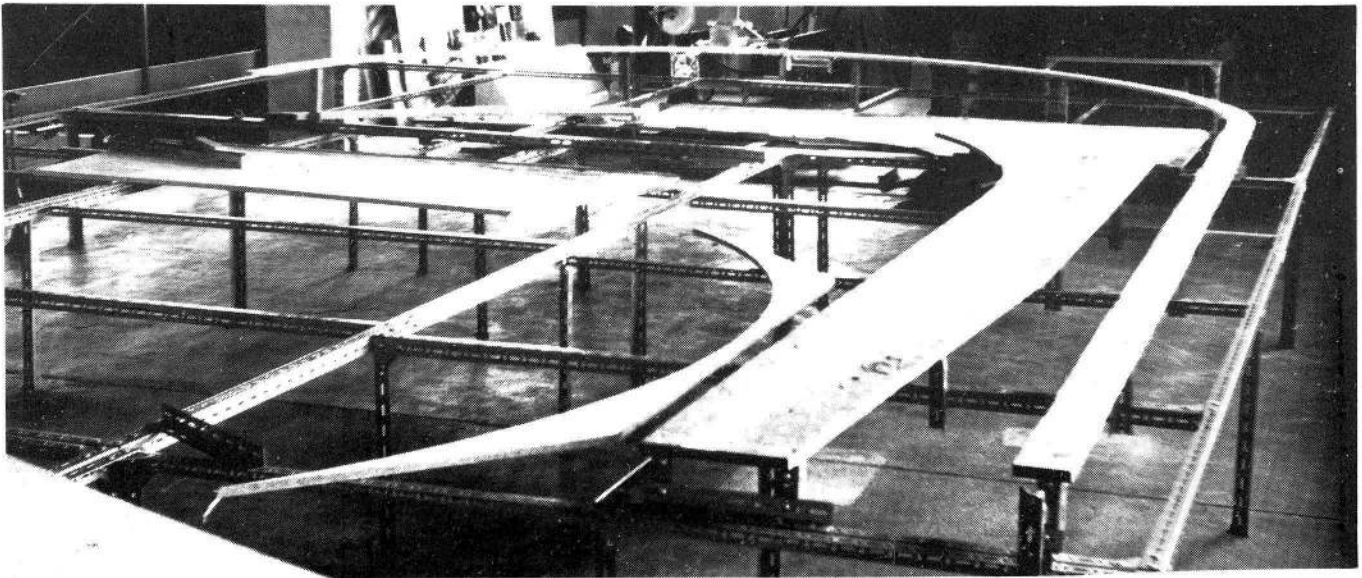
Referat af MOROP-kongressen 1969 i Stuttgart med tilhørende lysbilleder,



Udstillingsanlæg DTM:
1. byggedags 1. opgave (Foto: KJ-P)



Udstillingsanlæg DTM:
1. byggedags resultat (Foto: KJ-P)



Udstillingsanlæg DTM: Efter 2. byggedags anstrengelser (Foto: EJ-P)

Beretning over vore egne kongresforberedelser før kongressen i København næste år, og

Oversigt over arbejdet med modelbaneanlægget på DTM i Helsingør.

Efter DMJU-mødet vil der være mulighed for deltagelse i Odense Modeljernbane-Klubs 20 års jubilæum med middag på Park hotel, afslutning af en vognbyggerkonkurrence og besigtigelse af og kørsel på modelanlægget på Kildemosevej.

Nærmere oplysning om jubilæumsarrangementet kan fås hos OMJKs sekretær, P.S. Jensen, Bjerregårdsvej 23, 5000 Odense, telf. (09)138998.

Kaj Juul-Pedersen

UDSTILLINGSANLÆGGET PÅ TEKNISK MUSEUM.

Som mange sikkert ved, begyndte vi arbejdet på udstillingsanlægget søndag den 7. september. Vi mødte 11 mand op ved Teknisk museums magasinbygning på Ole Rømersvej i Helsingør og begyndte - efter at direktør K.O.B. Jørgensen havde holdt en lille tale om, hvad vi må og ikke må - at bære DMJKs gamle udstillingsanlæg op. Vi har nemlig fået anvist plads på en slags terrasse, som DTM for tiden ikke selv skal bruge.

Herefter begyndte vi at bygge de rammer, som sammen med pladerne danner

bordene. Disse rammer laves af KZ HANDY-profil, som er meget hurtig at sætte sammen; dette viste sig ved, at vi på de 7 timer - incl. alt såsom frokost og andre pauser - vi havde til rådighed, nåede at dække et areal på 5,40 x ca. 15 m og endda nåede at save en enkelt plade ud og lægge den op.

Søndag den 14. september fortsatte 4 mand arbejdet - flere af deltagerne fra den 7. var enten syge eller i Stuttgart - og nåede at lave nogle træplader på rammerne længst til venstre set fra publikum. Desværre måtte vi slutte en time før "sædvanligt", idet vi var med tog og gerne ville være hjemme til kl. 18.30. Det tager nemlig ca. 2½ time med tog mod ½ time med bil, så vi håber og regner med, at vi de fleste gange kan køre i bil.

Søndag den 21. september kunne der ikke laves noget, idet næsten alle eventuelle deltagere skulle på tur med G-maskine på HTJ.

Erik Juul-Pedersen

SLUTBEMÆRKNING FRA REDAKTIONEN.

Kære læser! De tror mig vel næppe, men også denne gang har vi pladsmangel! Damplokomotivets udvikling, Københavnske banegårde m.m. har jeg altså ikke formået at få klemt ind, men de kommer næste gang - sammen med meget mere.

