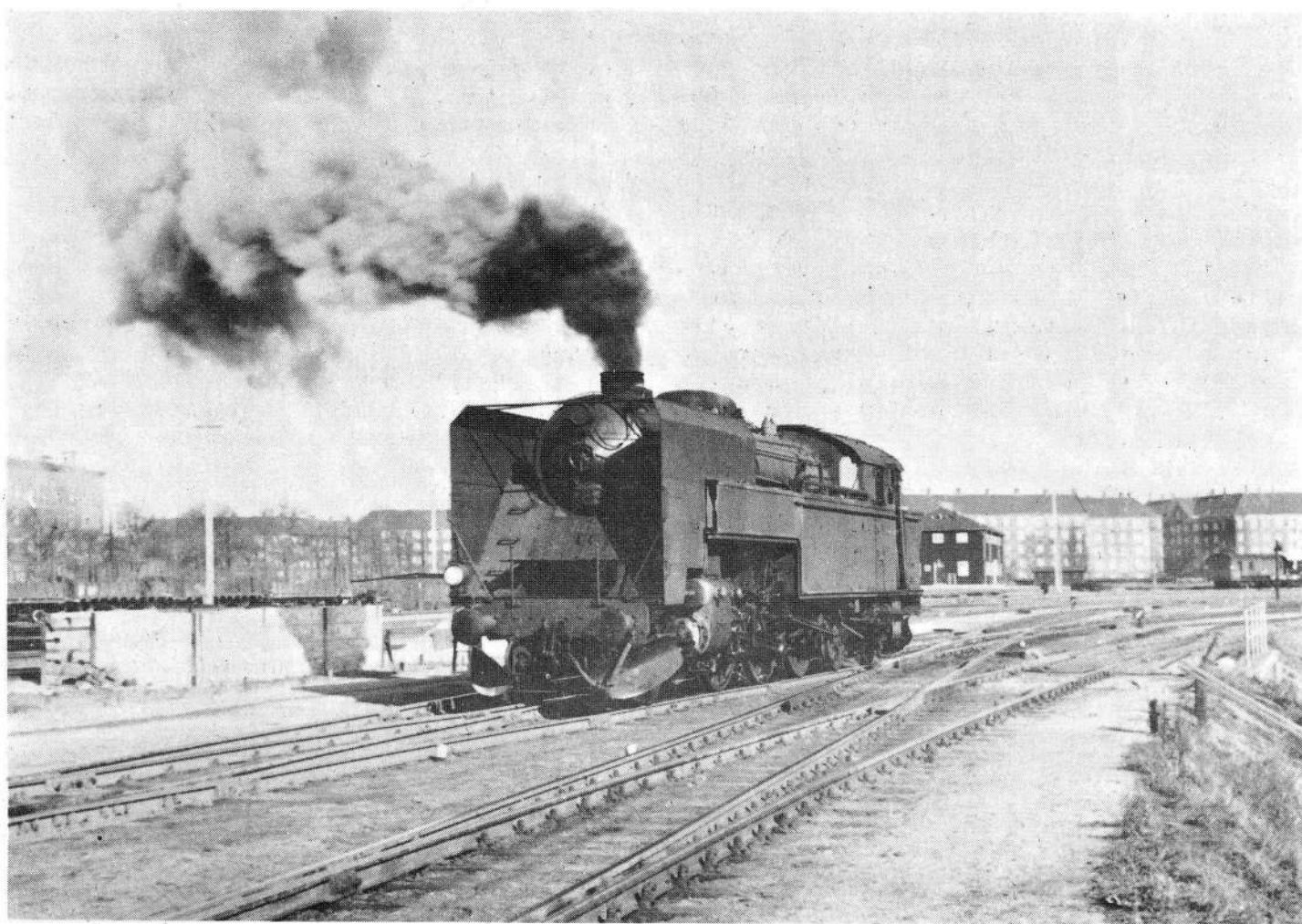
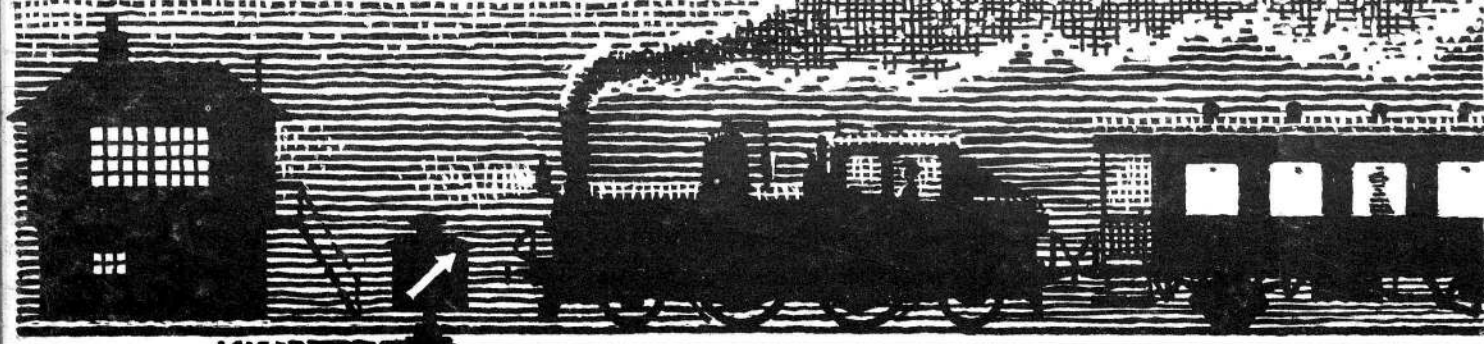


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

6. årg.

MAJ 1970

nr. 3

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Denne gang har jeg meget at fortælle om, så meget, at jeg nok ikke kan få plads til det hele!

Først tak for de mange rosende og opmuntrende breve, vi har modtaget i den sidste tid. Nogle er besvaret direkte, andre vil blive besvaret ved, at ønsker opfyldes og et par enkelte vil jeg senere vende tilbage til i denne spalte.

ABONNENTTAL OG ØKONOMI

Efter en rykning udsendt da forrige nummer kom "på gaden" er indbetalingerne gået pænt. Vi nærmer os vor "milepæl": 500 abonnenter, idet der i skrivende stund er 454, der har betalt for 6. årgang. Der er dog huller i nummerrækken, så selv om De har et højere nummer på Deres konvolut, er der ikke fejl i regnestykket.

Disse tal betyder, at vi kan holde sidetallet på de 40 ialt pr. nummer (32 nummererede) og muligvis give lidt ekstra sidst på året. Indtil MOROP-kongressen er overstået har redaktionen nemlig absolut ikke tid til mere end de 40 sider - og det kniber endda.

Skulle vi nå op over de 500 abonnenter skader det absolut ikke - og De har vor tilladelse til at agitere for yderligere tilgang til abonnentskaren!

FOTOHEFTERNE

Agitation må også være nøgleordet her! Særtillbuddet til vore abonnenter gav nemlig absolut ikke det salg, vi havde drømt om - og som var nødvendigt for straks at kunne betale trykkerregningen og de øvrige omkostninger.

Det skal indrømmes, at det i foromtalen skortede lidt på detaljerede oplysninger om hefterne, men det er faktisk svært at udtrykke indholdet kort og klart.

Jeg håber inderligt, at de abonnenter, der i april - lidt forsinket - fik tilsendt betalte fotohefter, dels har syntes om indholdet og dels har benyttet enhver lejlighed til at vise dem frem til lige-sindede og vejlede disse ved den påfølgende bestilling af fotohefterne.

De koster nu som anført kr. 12,- pr. stk. + porto og bestilles på giro 9.47.22, pr. postanvisning eller ved check.

BOGEN OM VOGNBYGNING

Arbejdet med bogen skrider nu godt frem - og også alt for godt!

Kære læser! Få chok'et med det samme: Bogen bliver næsten dobbelt så dyr som først anslået.

Efter den seneste kalkulation, der forhåbentlig vil vise sig at holde, må udsalgsprisen fastsættes til: Danske kroner 77,50 (syvtisv og en halv).

Vi kan desværre ikke yde nogen rabat på denne pris, men sender dog bogen porto-frit efter bestilling ved indbetaling til SIGNALPOSTEN (giro 9.47.22, postanvisning eller check).

De må meget gerne bestille Deres eksemplar(er) med det samme, men bogen er først leveringsklar den 1. august 1970 - om da ellers vore beregninger og aftaler holder stik. Vi krydser fingre.

Skulle De ønske det, er vi også parat til at modtage månedlige indbetalinger på 15, 20, 25 kr., således at vi sender bogen, når hele beløbet er indgået.

De kan også til sin tid købe bogen hos Nyboder Hobby, der slår halv skade med SIGNALPOSTEN om udgivelsen.

Grunden til, at den endelige pris er så meget højere er i første række, at bogens sidetal går op fra ca. 100 til ca. 200 og at bogen får en væsentlig bedre indbinding end først påregnet. Desuden var der et par småposter, som var ansat for lavt. Vi tror, De vil forstå og acceptere denne begrundelse. Bogen er trods alt billig - i sammenligning med lignende bøger om emner indenfor specialområder, hvor læser-skaren trods alt er begrænset.

Vi skal fortælle lidt om indholdet: Der startes med et tekstafsnit om vognbygning i model i alle detaljer i træ-på-træ, karton-på-træ, plast- og metalmetoden. Dertil et afsnit om bygning af en motorvogn (2-akslet MA) og tekstafsnittet, der er forsynet med over 250 foto og skitser til supplerende af teksten, omfatter ialt omkring 120 sider. Husk i denne forbindelse på, at bogens format er A 4 (210 x 297 mm). Derefter følger et lille afsnit med de NEM-normblade, der har relation til vognbygning og bogen slutter med omkring 50 skalategninger i 1:87 af DSB old-timer vogne med fyldig

fortsættes omsl. side 3,
blad venligst om

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

6. årgang nummer 3

maj 1970

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Nedlagte baner: Ålborg Privatbaner, IV.....		66
Tegningsarkivet.....		74
Fotoarkivet.....		74
Modelkonkurrencen.....		75
En S-maskines død.....		76
Fra sidegangen.....		80
ADAMs hjørne: Vi bygger en (eller anden) modeljernbane, 5...		81
Trækkrogen.....		85
Jernbanemuseet.....		86
Vor læserservice: H0-byggetegninger.....		87

Forsidebilledet: S 737 på Gb 14/3 1964 (foto:EVP)

Tegningstillæg: AHB C 46-47 og AHJ C ? (indheftet side 87)

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 for 6. årgang er kr. 25,- incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, v/Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller evt. i check til samme adresse.

REDAKTION & EKSPEDITION:

Ulf Holtrup,
Dalbyvej 12,
2700 Brønshøj.
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER:

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

TRYK:

Sven Jensen & Co.,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE.

NEDELASTE BANER

Aalborg Privatbaner

Af A. Gregersen

IV, fortsat fra 6. årg. nr. 2

TRÆKKRAFT, MOTOR

Ålborgbanerne var pionerer på motorvæsnetts område - et eksperiment, der satte maskinafdelingen mange grå hår i hovedet.

Kielervognene

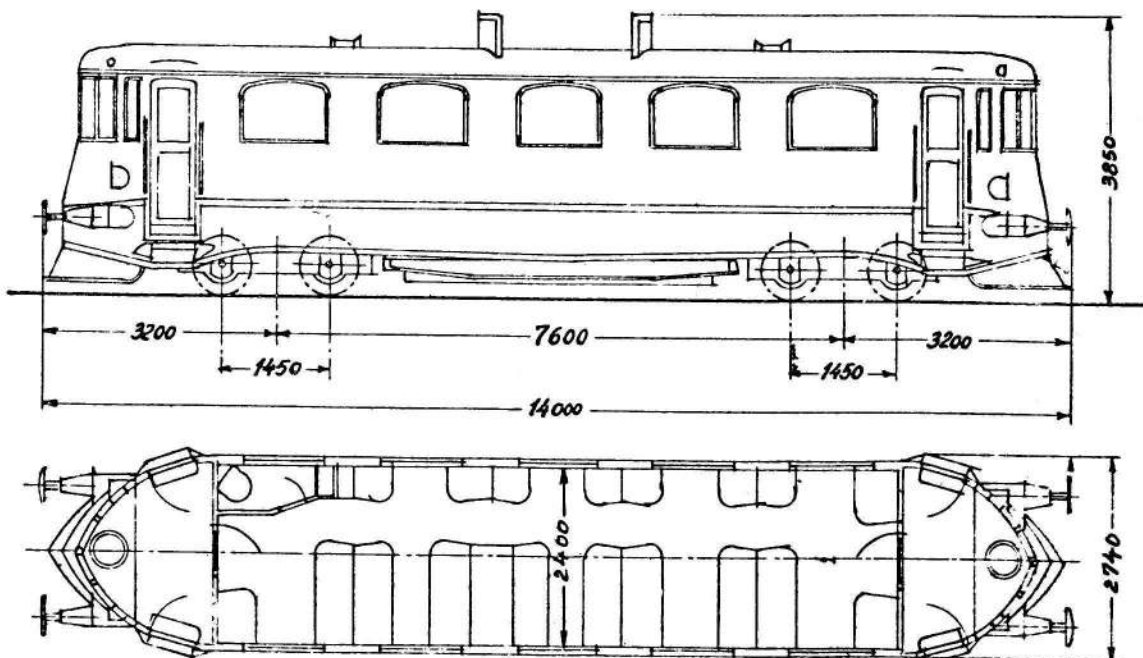
Det var med disse vogne man begyndte motoriseringen. Vognene var bygget af Deutsche Werke i Kiel og var udstyret med en 6-cyl. Mercedes-motor egentlig bestemt til krigsflyvemaskiner. Motoren var anbragt under vognmidten og trak gennem kobling og gear på de 2 inderste boggieaksler - altså (1A1)' + (1A1)'. De havde 2 førerrum, kun skruebremse, rullelejer, trævognkasse med pladebeklædning og tilspidsede vognender. De havde almindelige trækapparater, der gjorde stor nytte når

de, - meget ofte i nedbrudt tilstand måtte bugseres hjem! Endvidere træsæder med 3 pladser på den ene side af midtgangen og 1 på den anden, små endeperroner. Pladsforholdene i det hele taget var ringe og sæderne ubekvemme.

Nr. 1201-02 blev leveret til FFJ i 1922 (1201 den 4/11), og i 1923-24 fulgte en større udgave: 3201 til AHB i 1923 og 1203-04 til FFJ i 1924 (sidstnævnte var med almindelige flade gavle).

5201 blev bygget på værkstederne i Ålborg. Det var CV 112, en 3-akslet kedelpersonvogn, der blev forsynet med motor. 1201 blev udr. i 1928. 1202 solgt til HH som M 11 i 1924, udr. 1947. 3201 udr. 1929, hensat i Hvalpsund, ombygget 1939. 1203-04 udr. 1928, motorer kasseret, vognene hensat - under krigen anvendt til tørvevogne med delvis fjernet overdelt. 5201 udr. 1934, motor fjernet, herefter personvogn, CB 61.

M 1201.1202

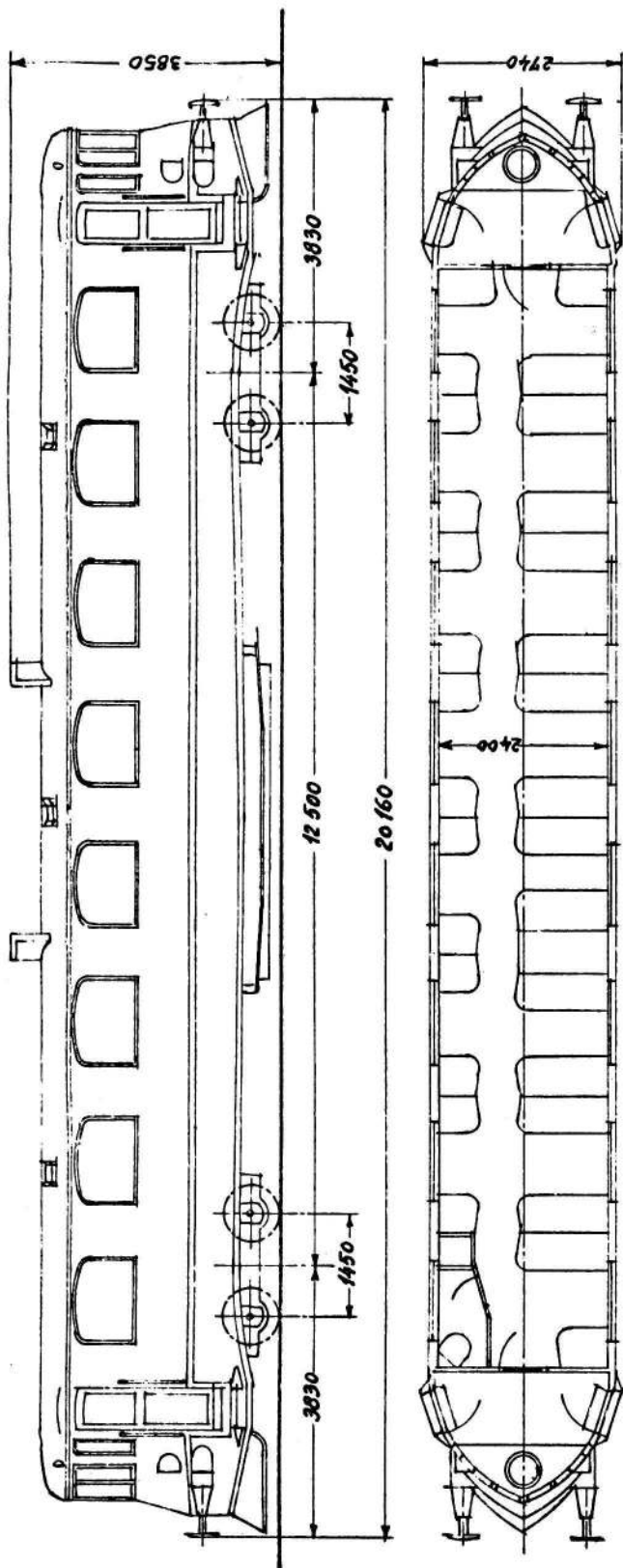


FFJ M 1201, 1202 1922 Kiel 160 hk Mercedes 6-14c-16c 37 pl.

01 odr 28, C2 2¹/₂ HH M 11 odr 47

Kielervogne anvendtes tillige på Hjørring-banerne og på de smalsporede Haderslev Amtsbaner.

M3201



vr. 29

AHB M 3201 1923 Kiel 100hk Mercedes C-140⁴-1cc 61 pl.

TOG AFGAAR MOD			
THISTED		AALBORG	
HVERDAGE	2N. FRIJDAGE	HVERDAGE	SØND. FRIJDAGE
6 30	6 30	5 15	6 25
10 20	10 20	6 20	9 02
12 00	12 22	8 06	12 45
14 47 ^v	15 47	9 02	15 46
15 15 ^{xx}	18 22	10 36	18 21
15 26 ^{xy}	21 11	12 45	19 35
16 50	0 04	14 39	21 06
17 50 ^{xy}		15 30 ^v	22 13
18 48		17 52	0 04
21 42		18 50	
		21 19	

3/ For Lørdag og d. 1. 11. Støder kun i Øst- og Vest- og Nord- og Syd.

Togtidstavle på Fjerritslev
31/3 1969, foto: EVP.

Triangelvognene

Med disse vogne gik det væsentligt bedre. Det store antal, der i årenes løb blev anskaffet til både DSB og privatbanerne, var vel en garanti for, at de havde en vis kvalitet. Det er således påstået, at ikke så få af vore mindre privatbaner uden disse vogne havde måttet lukke allerede i 1930'erne.

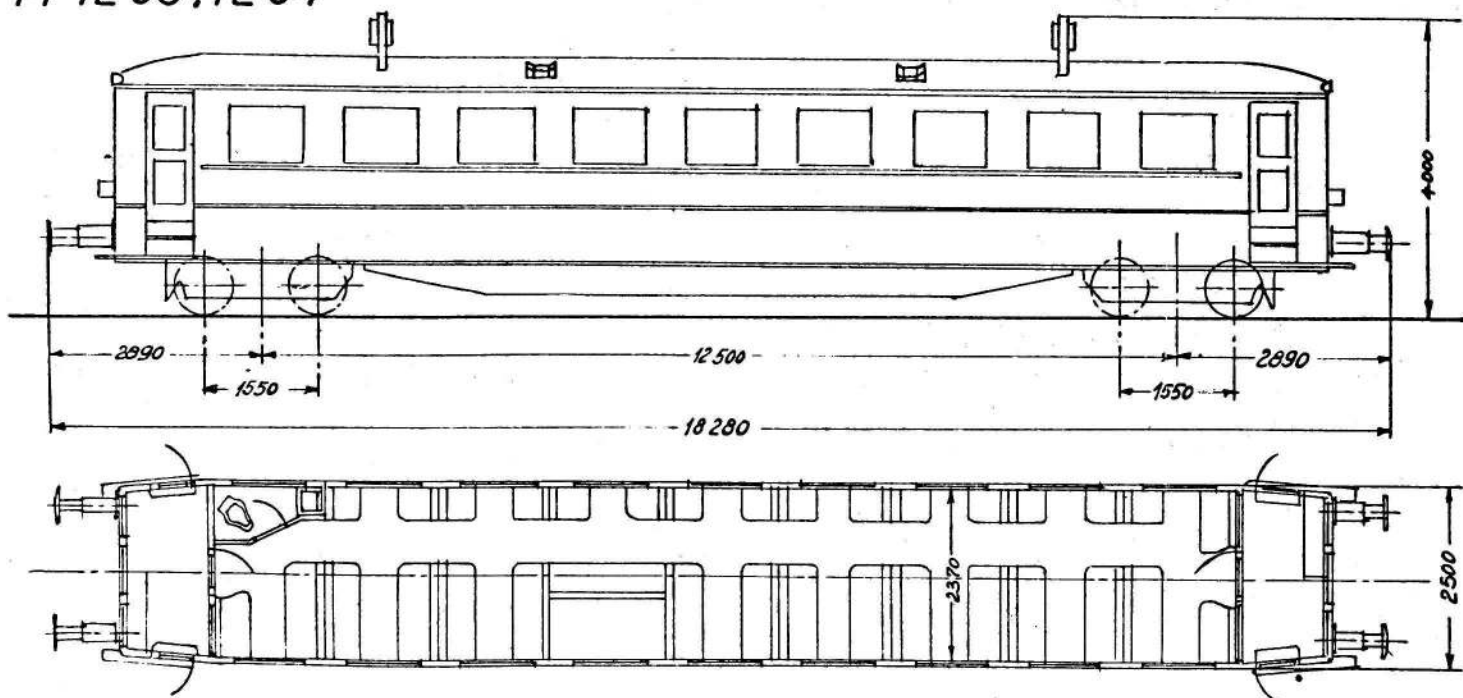
2-akslede vogne: FFJ 1205-06 samt AHJ 5202 - bygget 1929.

3-akslede vogne: AHB 3203, bygget 1936. FFJ 1210, bygget 1937 og APB M 1, bygget 1939 (opr. FFJ 1211).

Alle var leveret af De forenede Automobilfabrikker, Odense og forsynet med 6-cyl. Continental-motor. De fik senere 125 HK Leyland-dieselmotor, i 1949 1206 og 3203, i 1950 1205 og 1210 og i 1951 M 1.

Disse vogne var i det store og hele tilfredsstillende. De blev under krigen forsynet med gasgenerator. Da skinnebus-

M 1203.1204

FFJ M 1203,1204 1924 Kiel 100 hk Mercedes 6x140⁴ 160 66 pl.

vdr. 1928

serne kom i drift blev de mest brugt i tog, der skulle medføre en ilgods- eller postvogn og i tog, hvor der kun var få rejsende. Da de kom frem, var de et fremskridt, men man blev efterhånden mere kræsen. Bortset fra at de var driftssikre og enkle i driften, var deres løb i sporet - især i et dårligt spor - ikke særlig god.

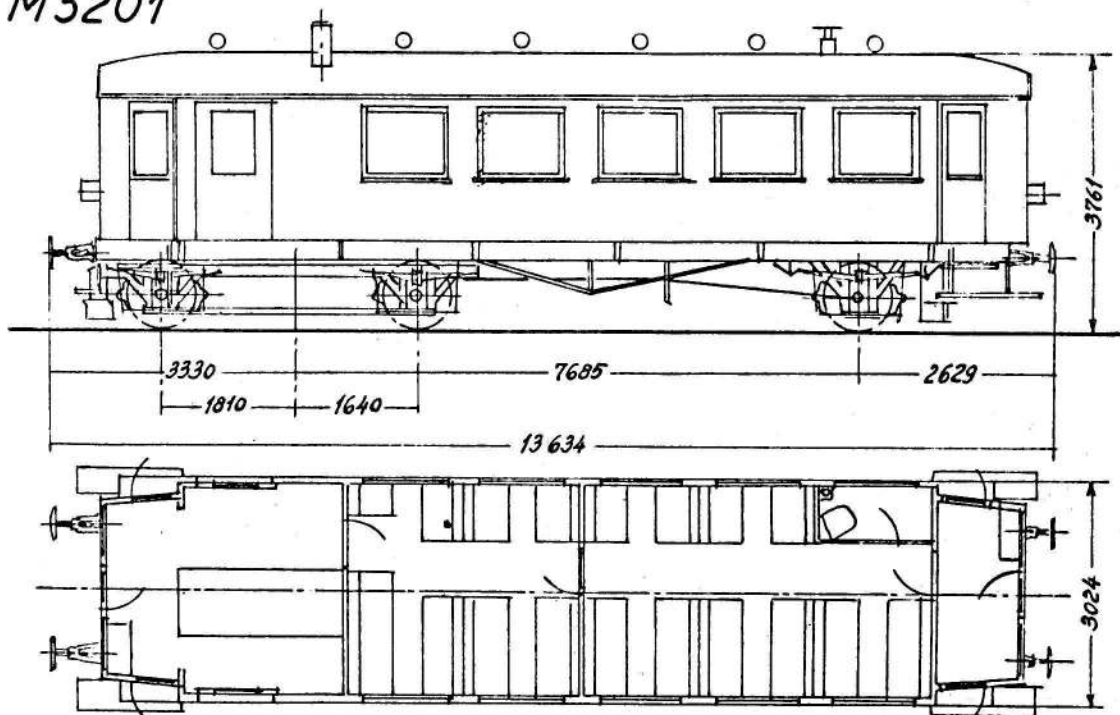
Dieselloko

Der anskaffedes 2 typer, begge med Frichs motorer, dieselelektrisk overføring - og bygget af Frichs.

FFJ 1208-09, bygget 1934, AHJ 5203, bygget 1936 og AHB 3203, bygget 1936. Alle med 410 HK.

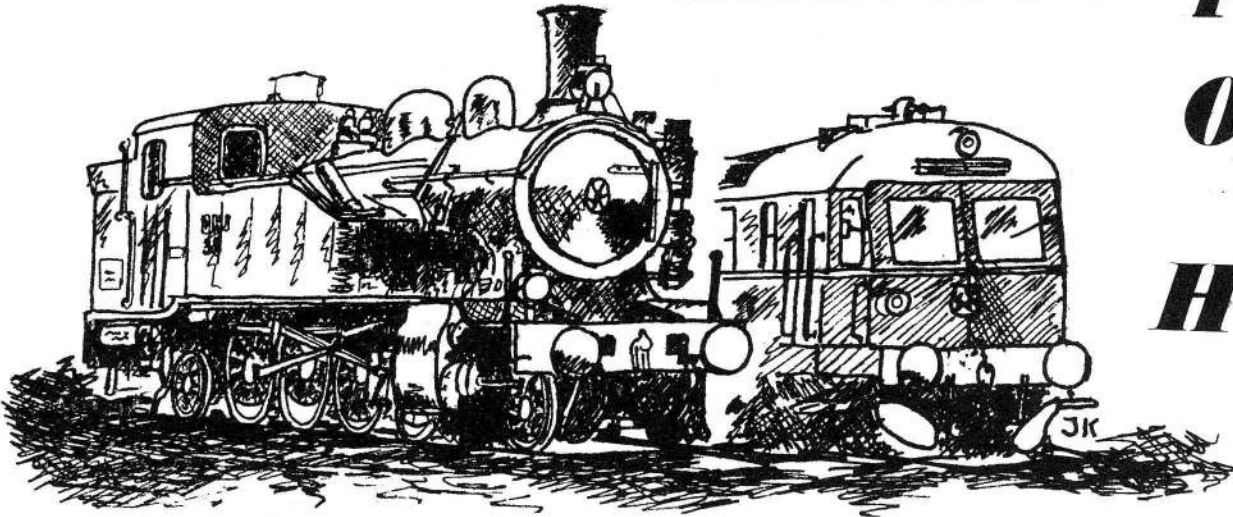
De indsattes straks efter anskaffelig

M5201

AHJ Cv 112 ²⁹ M 5201 ⁵¹ Cb 61 Scandia 1915/APB 1929 100 hk Mercedes 6x140⁴ 160 46 pl. motor udl. 1932

TAG MED DAMPTOG på

OHJ & HTJ



ODSHERREDS JERNBANE og HØNG-TØLLØSE JERNBANE

arrangerer kørsel med damplokomotiv i plantog på strækningerne:

Holbæk - Nykøbing Sj. - Holbæk og
Tølløse - (Høng) - Slagelse - (Høng) - Tølløse.

Odsherreds Jernbane kører med OHJ nr. 38 søndagene den 28. juni, 19. juli, 23. august og 20. september.

Togene (9 og 20) kører i følgende plan:

8.24	afg. København H.	ank.	17.35
9.29	afg. HOLBÆK	ank.	16.35
10.32	ank. NYKØBING SJ.	afg.	15.28

Høng-Tølløse Jernbane kører med HTJ G 625 ("Gerda") søndagene den 7. juni, 5. juli, 2. august og 6. september

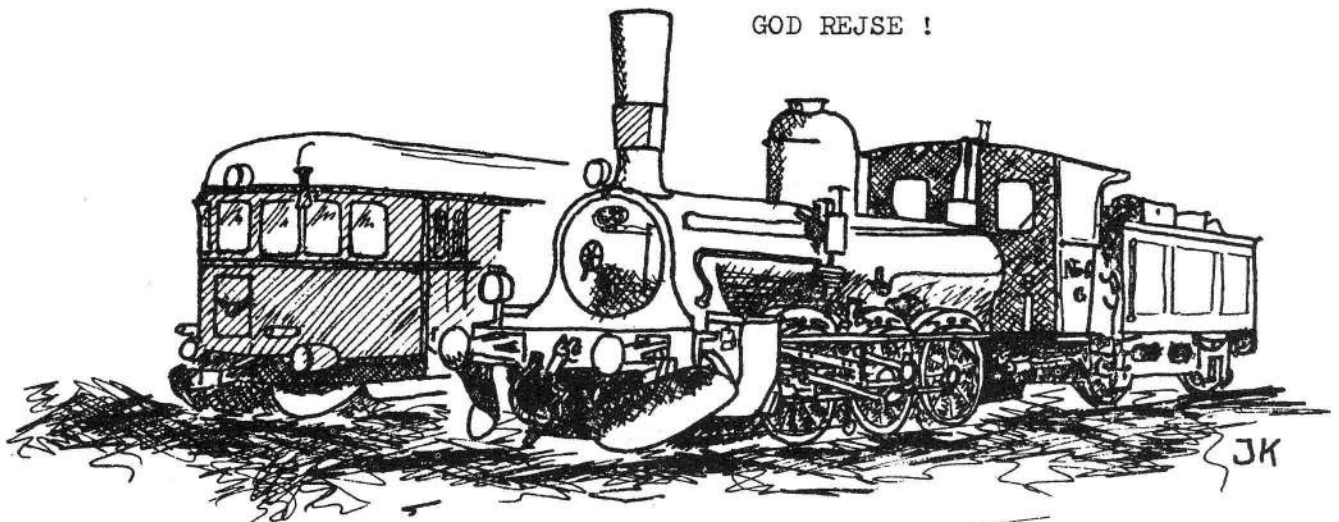
Togene (1818 og 1821) kører i følgende plan:

8.24	afg. København H.	ank.	14.47
9.13	afg. TØLLØSE	ank.	13.55
10.27	ank. SLAGELSE	afg.	12.49

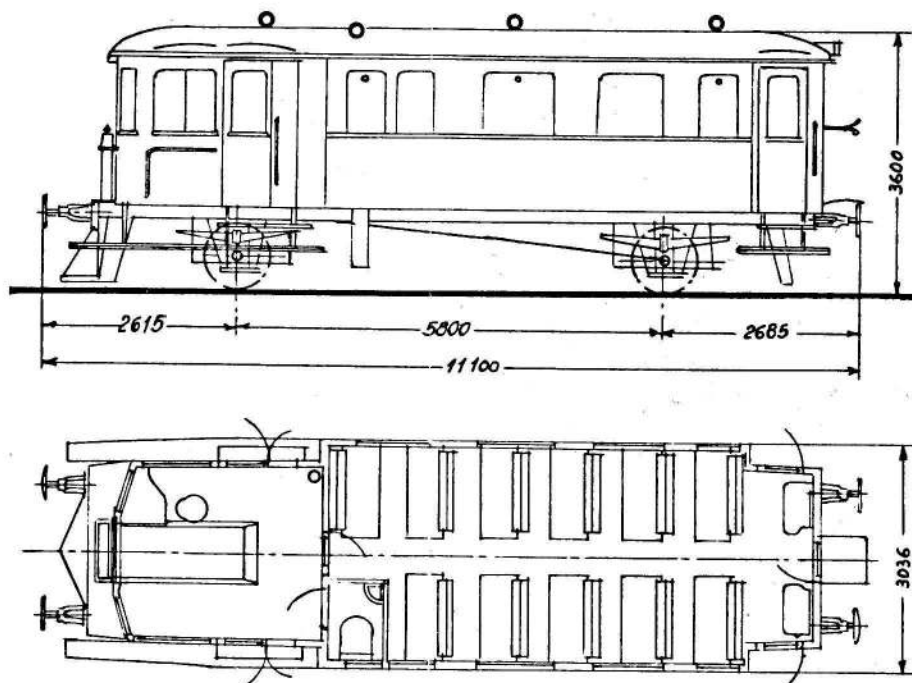
Også De skulle benytte en af de kommende sommersøndage til at tage ud og se det skønne Nordvestsjælland og opleve lidt af den "rigtige" jernbaneatmosfære, som kun kørsel med damplokomotiv virkelig kan give.

OHJ & HTJ håber at se Dem i løbet af sommeren og ønsker på forhånd

GOD REJSE !



M 1205, 1206, 5202



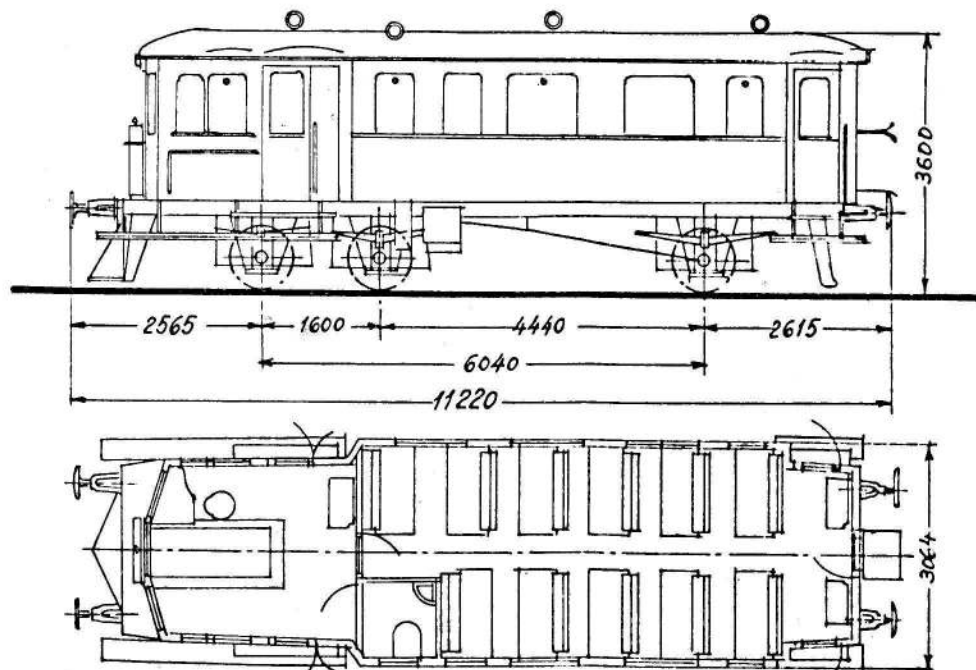
FFJ M 1205, 1206 AHJ M 5202 1929 Odense 120 hk Continental 6×120^ø·146/125 hk Leyland 6×122^ø·140 37 pl

sen i godstogskørslen og klarede sig her ret godt. Der var et loko i brug på hver bane, og ind imellem kørte de også enkelte persontog. De måtte dog på eftersynsdage eller når godstogene var for store (skete dog sjældent!) erstattes med damploko, da der ingen reserve var.

Under krigen måtte man indskrænke anvendelsen af dem. 3203 kørte med et naturgasanlæg under krigen, det varen hjælp - men absolut ingen succes.

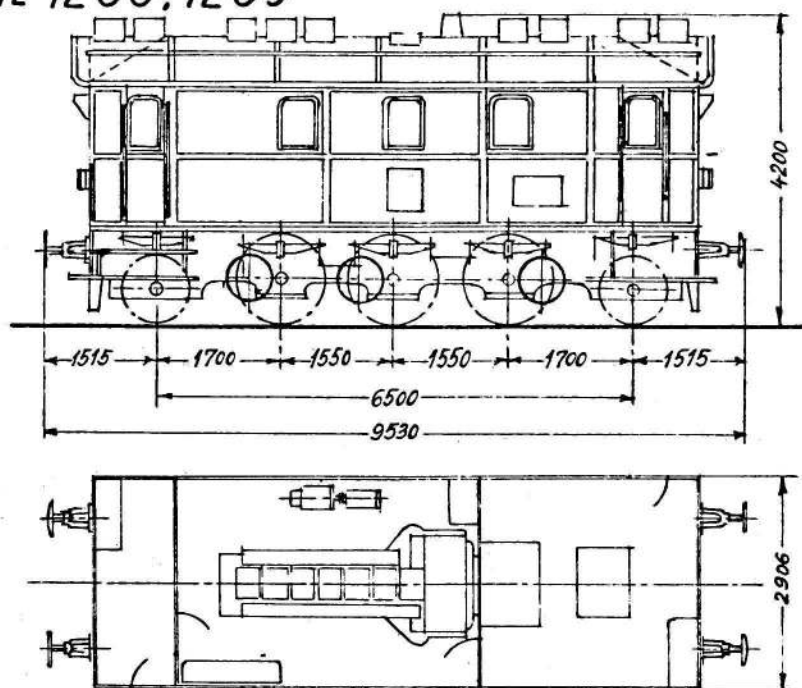
Disse korte og store loko (l'Col') er hårde ved sporet og de har en vis tilbøjelighed til at "hugge" og slingre,

M 1, 1210, 3203



AHB M 3203, FFJ M 1210, APB M 1 1936, 37, 39 Odense 145 hk MAN 6×120^ø·180/125 hk Leyland 6×122^ø·140 37 pl

ML 1208, 1209

FFJ ML 1208, 1209 1934 Frichs 410 hk 6-260^φ, 330

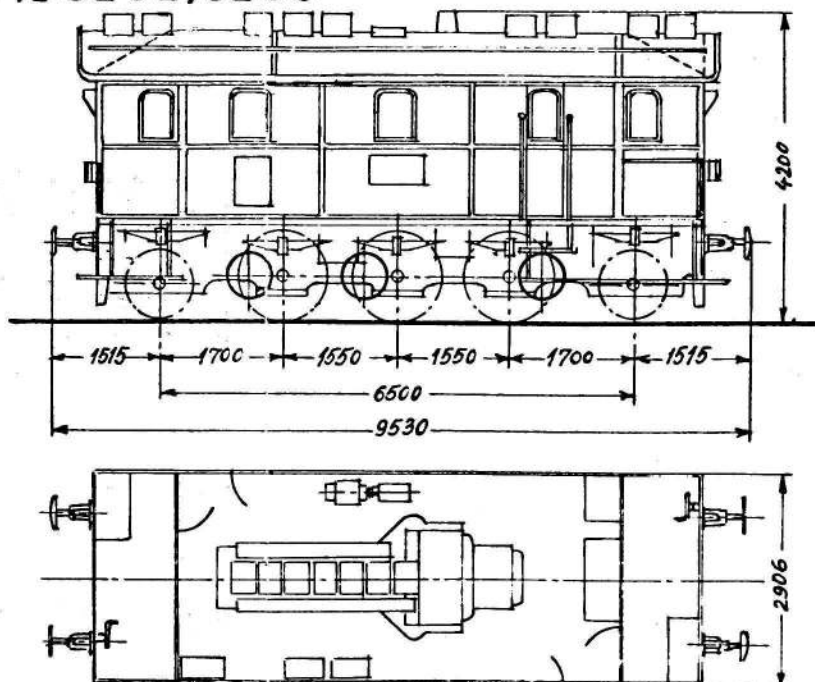
hvad et let spor ikke har allerbedst af, men bortset fra det har de gjort god nytte og haft relativt få nedbrud.

I 1952 anskaffedes to dieselloko fra Frichs med 2 x 375 HK motorer. Det var FFJ 1216 og AHJ 5206, (A1A)' + (A1A)'. De har ligesom de 7 andre, der nogenlunde samtidig blev anskaffet til GDS, HFHJ, LJ, HHJ og VLTJ gjort god nytte.

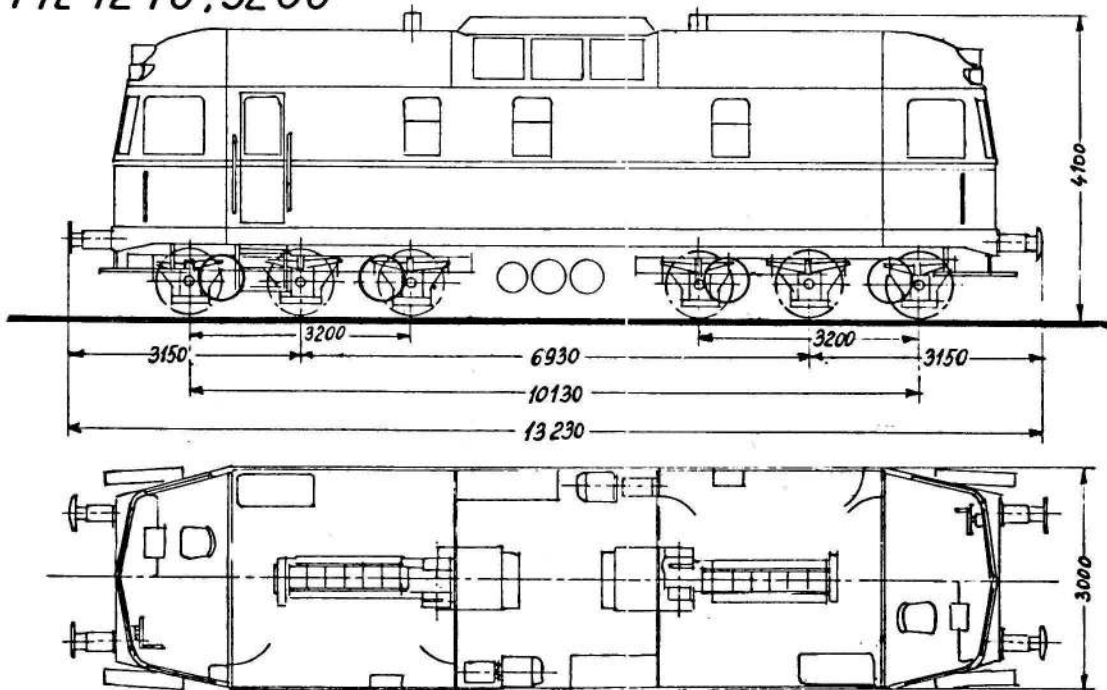
Traktorer

I 1927 anskaffedes en lille benzintraktor til FFJ, nr. 1207, fra Breuer i Höchst am Main. Breuermotoren er senere erstattet med en Bedfordmotor. Den blev anskaffet til rangering i Sæby; her var ikke alverden at gøre, men havnebanen var lang, så rangering med togmaskine var upraktisk og yderst sinkende. Under kri-

ML 3202, 5203

AHB ML 3202, AHJ ML 5203 1936 Frichs 410 hk 6-260^φ, 330

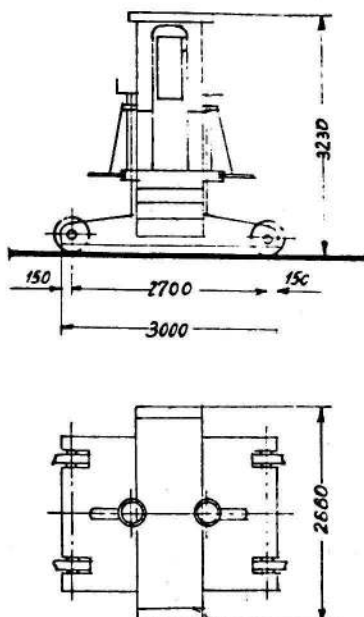
ML 1216, 5206

FFJ ML 1216, AHJ ML 5206 1952 Frichs 2x375 hk Frichs Gx185⁺x260

n blev den forsynet med generator og
rte i lang tid på Aså-banen. Det tog
n tid, men var i en brændselsfattig
l en hjælp. Den endte igen i Sæby, hvor
i 1960 blev erstattet af FFJ 1211.

Det var en lille Frichs-traktor, an-
affet i 1933 til AHTJ (MT 1-2). Kom i
10 til Kås briketfabrik, i 1956 til H.

M1207



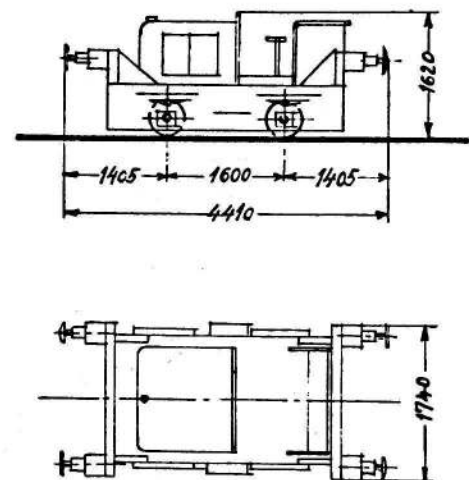
FFJ M1207 1929 Breuer 76 hk Fordle 1

I. Hansen i Odense til rangering på plad-
sen der og i 1960 til Ålborg. Den vejede
12 t, havde 60 HK, akselafstand 2500 mm
og L.o.P. 5270 mm.

Til rangering i Hadsund N anskaffe-
des i 1951 AHJ 5205, bygget af Pedersshåb
i Brønderslev. 90 HK Ford-motor.

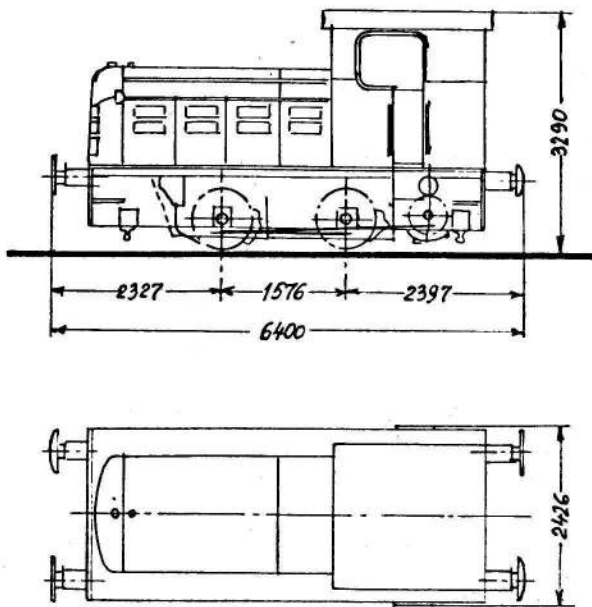
I 1953 leverede Fowler i England -

M 5205



AHJ M5205, 1951 Pedersshaab 90 hk Ford 8x

M 1214.1215

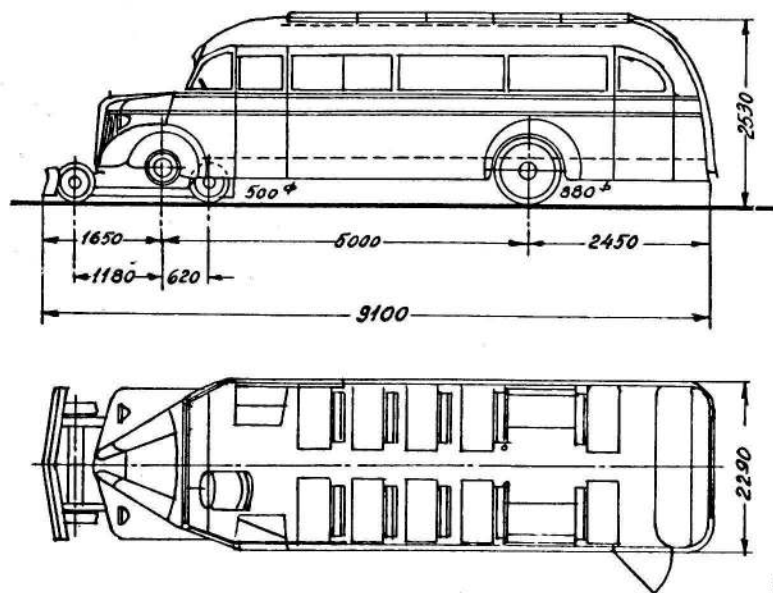
FFJ M 1214.1215 1953 Fowke 125 HK Leyland 6x122⁴ 140

til erstatning for loko 38 og 39 - 2 traktorer, FFJ 1214-15 til rangering i Ålborg og Nørresundby. De var forsynet med 125 HK Leyland-dieselmotorer.

Skinnebustog

I 1940 leverede Triangel, Odense, en 3-akslet skinnebus til FFJ, således byg-

M 1211



FFJ M 1211 Odense 1940 90 HK Hercules 6x

29 pl. 1948 vejbus vdr.54

get, at den let kunne ombygges til vejbus og det blev den da også i 1948 efter at den havde kørt med generator under krigen.

Scandia leverede i 1942 4 stk. skinne/vejbusser til Ålborgbanerne (samt én til Trolldhedebanen). De havde 37 pladser. De blev litreret FFJM 1212-13, AHB M 3204 og AHJ M 5204. De kørte under krigen som generatorvogne og løste et transportproblem, omend man kunne have ønsket det bedre, men det var det muliges kunst. De blev i 1948 ændret til vejbusser og indsat bl.a. på Blokhusruten.

Endelig fik man i 1948 og 1952 de "rigtige" skinnebusser med påhængsvogne. De blev en hårdt tiltrængt fornyelse af banernes persontogsmateriel, idet de på samme tid erstattede de gamle Triangelvogne samt det ikke ret gode personvogsmateriel.

I 1948 kom FFJ SM 2-4, AHJ SM 6 og AHB SM 5, i 1952 FFJ SM 9-10, AHJ SM 7 og AHB SM 8.

En afgørende forbedring, der fulgte med indførelsen af SM-togene var, at man nu for alvor arbejdede sammen med TFJ og RHJ ved at køre direkte tog fra Ålborg til Thisted og Randers - det havde kun været praktiseret i begrænset omfang tidligere.

Til skinnebusserne anskaffedes påhængsvogne således: i 1948 FFJ SP 2-4, i 1949 FFJ SP 5, i 1952 AHJ SP 6-7 og AHB

TEGNING SARKIVET

TILBUDSLISTE nr. 1/1970

- A 3 01 T 089 Valby Gasværk Nr. 1-3
Nedtegn. sb, ls, fr, gv.
Kr. 3,- 1:45
- A 3 04 T 009 Skagensbanen M 6
Nedfot. sb, ls.
Kr. 4,- 1:45
- A 3 13 T 012 Skagensbanen B 6
Nedfot. sb, ls, gv.
Kr. 4,- 1:45
- A 3 14 T 030 Skagensbanen D 51
Nedfot. sb, ls, gv.
Kr. 4,- 1:45
- A 3 14 T 031 Skagensbanen C 41-42 (som-
Nedfot. mervogn) sb, ls, gv.
Kr. 4,- 1:45
- A 4 24 T 004 Skagensbanen, smalspor, F 1
Nedfot. -2, sb, ls, gv.
Kr. 4,- 1:45

Tegningerne koster enkeltvis som angivet i listen + porto kr. 0,80 pr. ordre. Ved køb af alle 6 tegninger i en tilbudsliste reduceres prisen til kr. 15,- portofrit tilsendt.

Af andre nyheder har jeg følgende ting at byde på:

- A 3 05 T 021 HFHJ M 2
Nedtegn. sb, gv.
Kr. 3,- 1:45
- A 3 05 T 022 AB M 1
Nedfot. sb, ls, gv.
Kr. 4,- 1:45
- A 3 05 T 023 NPMB M 7
Nedfot. sb, ls.
Kr. 5,- (heri incl. A 3 05 T 024) 1:45
- A 3 05 T 024 NPMB M 7, arr. af vognender
Nedfot. sb, fr. 1:45.
leveres kun sammen med A 3 05 T 023.
- A 3 05 T 025 OHJ M 2
Nedfot. sb, ls.
Kr. 4,- 1:45

- A 3 06 T 001 HFHJ T 3 (rangertraktor)
Nedtegn. sb, fr.
Kr. 3,- 1:45
- A 3 14 T 032 HTJ C 24 og HVJ C 501
nedtegn. sb, gv. for begge
Kr. 4,- 1:45
- A 3 14 T 033 GDS/KHB L 1-2
Nedfot. sb, ls, fr.
Kr. 4,- 1:45
- A 7 09 T 007 Århus-Elektriske-Sporvej
Nedtegn. motorv. 24-28, Bremen 1921.
Kr. 3,- sb, ls, fr. 1:45.
- A 7 09 T 008 Århus Sporveje, motorvogn
Nedtegn. 53-56, Scandia 1942.
Kr. 3,- sb, ls, fr. 1:45.

Bestilling sker til postgiro 125506 Jernbanehistorisk Selskab, Tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 København N. idet der på bagsiden af venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

Med venlig hilsen
Jesper Reinfeldt



Vi har ingen nyheder denne gang, men en yderst vigtig meddelelse.

I de seneste numre af SIGNALPOSTEN er der - af ukendt grund - opgivet et forkert gironummer til fotoarkivet.

Noter Dem venligst, at indbetalinger til fotoarkivet sker til:

Postgirokonto 12.53.05
Jernbanehistorisk Selskab
Fotoarkivet
Nørrebro station
2200 København N.

Det med leveringer fra fotoarkivet medsendte girokort, der er fortrykt, bedes De venligst anvende ved nybestillinger - det letter alle parter arbejdet.

Med venlig hilsen

Erik V. Pedersen

MODELKONKURRENCE

Disse linier er min sidste chance for at minde Dem om MODELBYGGERKONKURRENCEN. På dette tidspunkt er det nok for sent at begynde at bygge et 5-koblet lokomotiv, men en forholdsvis enkel modelvogn kan dog nok nås.

Nå, De er forhåbentlig allerede næsten færdig med Deres projekt således at der kun mangler enkelte detaljer og måske maling og disse bemærkninger er også kun møntet på den praktiske side af indsendelses- og returneringsproblemerne.

Deres model skal forsynes - f.eks. i bunden - med et af Dem selv valgt mærke - der også skal findes udenpå den lukkede navnekonvolut, der skal medsendes. På navnekonvolutten skriver De også, hvad den pågældende model er: personvogn B og nummeret, signalpost model Odense, højre sporskifte 1:5,6 efter NEM eller hvad nu dækker realiteten.

Den korte byggebeskrivelse - som ikke er nogen betingelse, men et stærkt ønske fra os - samt evt. fotos optaget under bygningen eller af den færdige model, nedlægges også i navnekonvolutten sammen med angivelse af navn og fuldstændig adresse.

Navnekonvolutten åbnes først når bedømmelsen er sket og afsenderadressen på pakken (forsendelsen) holdes strengt hemmelig af redaktøren indtil da.

Indsendelsen sker til redaktørens adresse i tiden 15. til 30. juni 1970. Har De lejlighed til selv at møde op skal De være hjerteligt velkommen, men de fleste må vel nok benytte postvæsnets eller fragtmanden.

Husk i så fald at emballere forsendelsen godt. Helst i en stiv kasse med træuld eller skumgummiudfyldning og send den som anbefalet pakke med masser af "FORSIGTIG"mærker på.

Kort og godt: Emballer den tre gange så solidt som De først havde tænkt på og overvej så endnu en gang om det er tilstrækkeligt.

Postvæsnets oplysning fortæller mig: Pak godset forsvarligt ind, send det som anbefalet, forsigtig pakke (porto kr. 8,- for indtil 5 kg). Så bliver det behandlet som "rådne æg" og i tilfælde af bortkomst er indholdet forsikret for indtil 1000 kr. Mener De modellen er mere værd, må den sendes som værdipakke med angivelse af ansat værdi.

Husk at De ved indsendelse af en model indvilger i, at den må benyttes af DMJU i månederne juli og august til udstillinger henholdsvis i Helsingør på DTM og i København i Sparekassen "sks" udstillingslokale, Vimmelskaftet 35.

Husk også, at SIGNALPOSTEN betinger sig forrest til at bringe beskrivelser og foto af de indsendte projekter.

Returnering af modellerne sker altså først til september! - og returneringen sker iøvrigt efter samme regler som indsendelsen er sket og så vidt muligt i samme emballage.

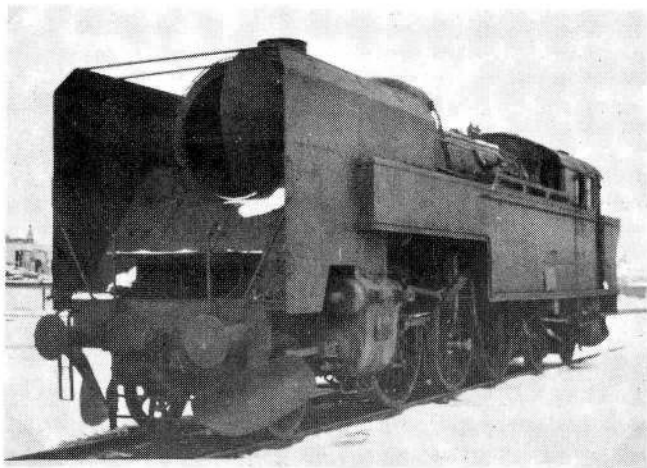
Præmierækken vil jeg ikke gentage her, den stod sidst i 6. årgang nummer 1. Men jeg skal lige tilføje, at såfremt der, hvad noget tyder på, indsendes mange modeller til konkurrencen, vil vi prøve at skaffe yderligere præmier frem.

Resultatet offentliggøres så hurtigt som muligt.

Vi glæder os til at se, hvad modelbyggerne har af overraskelser til os.

Venlig hilsen
SIGNALPOSTEN.

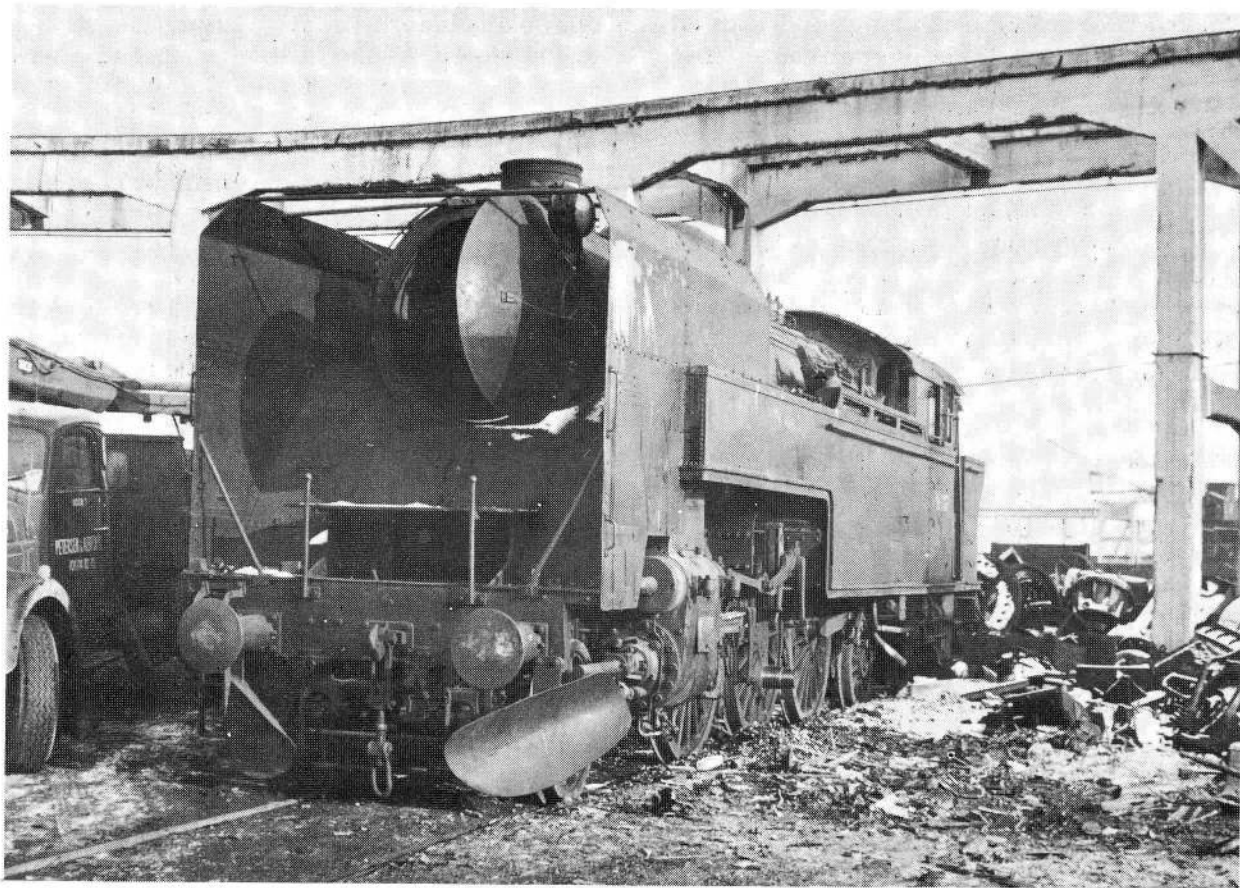
en S-maskines død



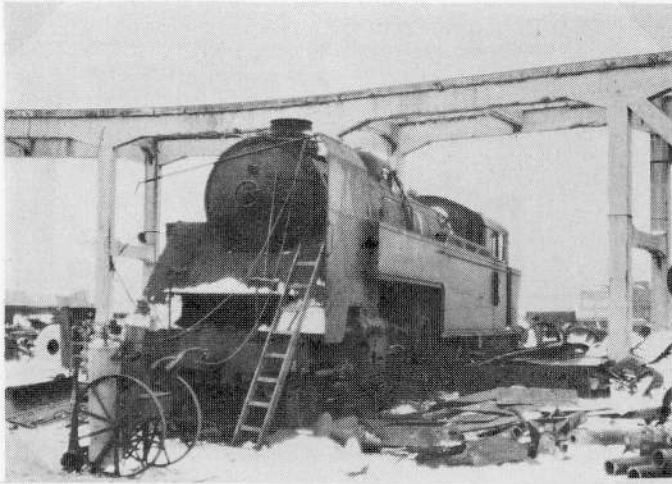
12/2 1970: På vej til ophugningen hos Petersen & Albeck.



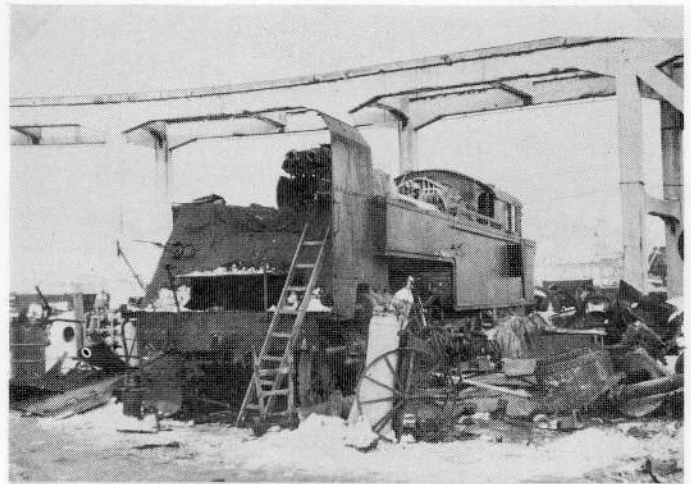
14/2 1970: Nu bag lås og slå.



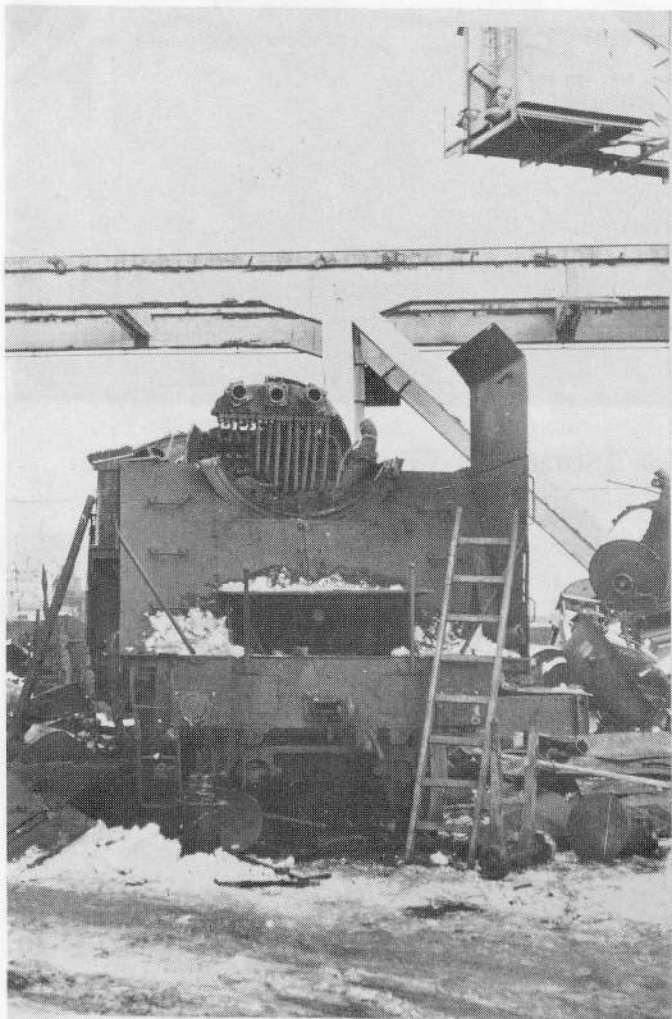
14/2 1970: Den sidste meter er nu kørt og maskinen afventer skærebrændernes ankomst.



26/2 1970: Så startede man.



27/2 1970: Næsten for stærkt, for der tiltrænges en oprydning i bunkerne.



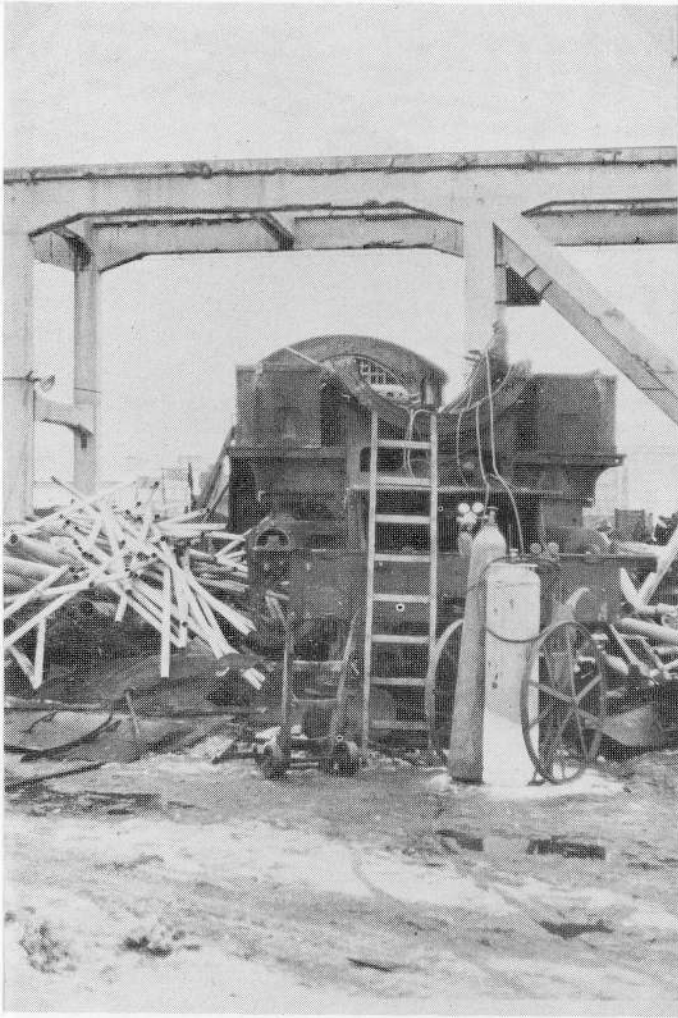
27/2 1970: Det går stærkt.



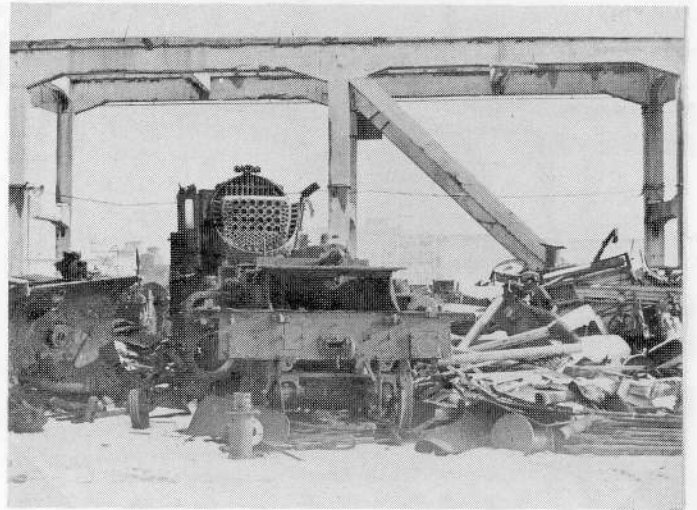
2/3 1970: Endnu kan man da se, hvad det var engang.



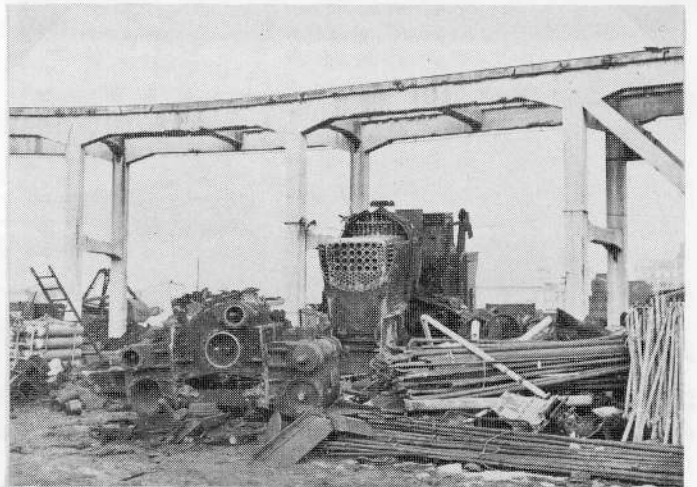
3/3 1970: Det tynder ud.



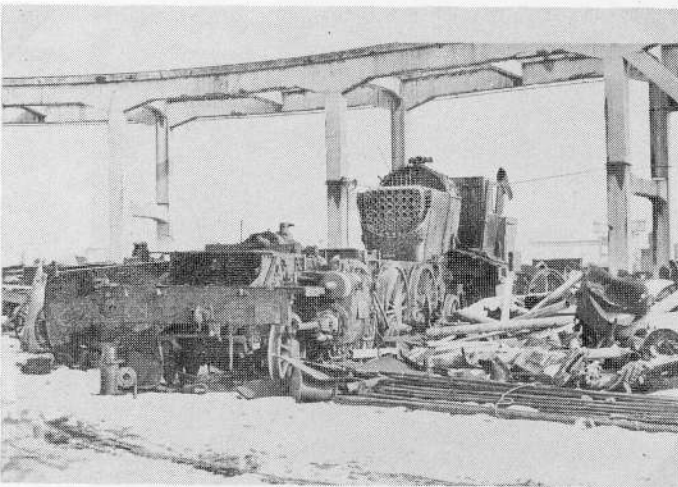
3/3 1970: Der er egentlig mange rør i sådant et lokomotiv.



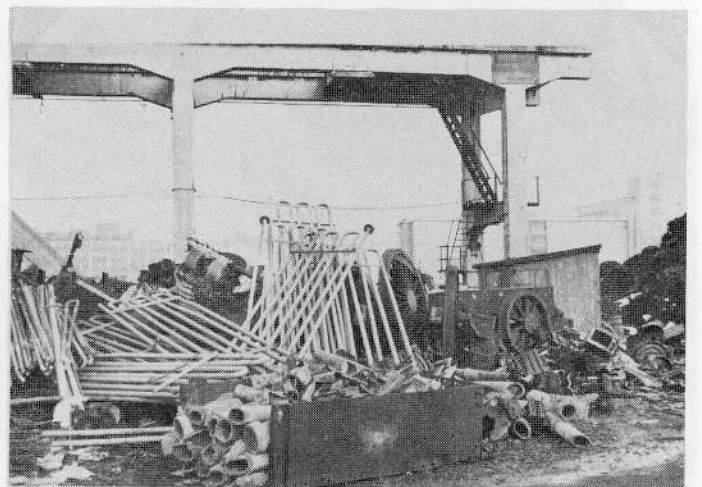
6/3 1970: Pufferplankens detaljer.



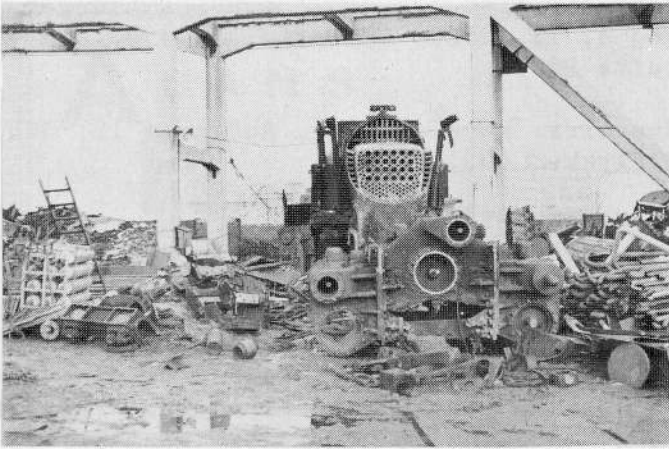
10/3 1970: Nu er vi næsten færdige.



6/3 1970: Her kan modelbyggeren vist få mange impulser.



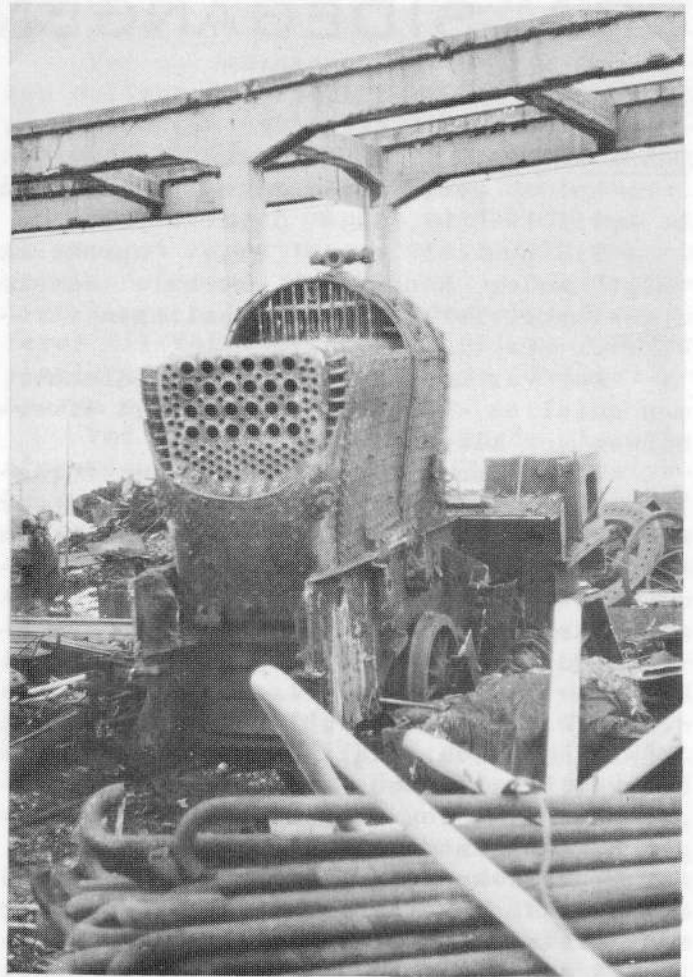
10/3 1970: Et byggesæt i 1:1.



10/3 1970: Bemærk cylinderblokken.



13/3 1970: Vi er faktisk færdige, nu skal resterne sorteres.

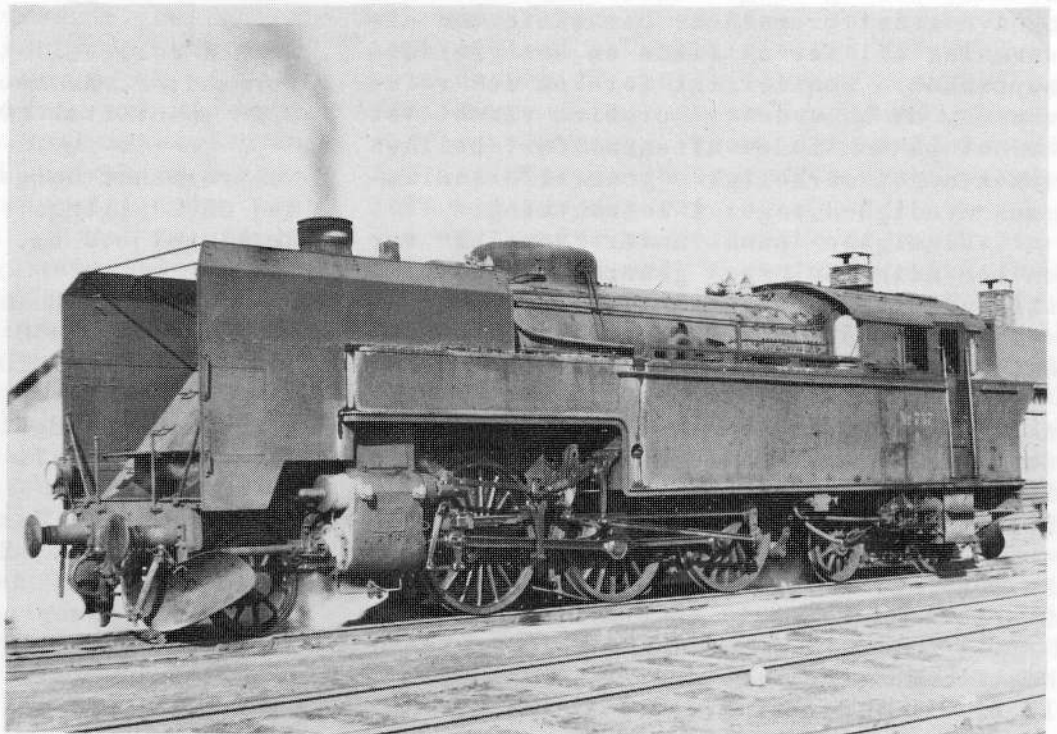


13/3 1970: Kunne egentlig bruges som illustration til Damplokomotivets udvikling.

14/3 1964:
Som trøst i al
bedrøveligheden
skal vi da lige
have endnu et
billede fra
dengang der var

D A M P

Foto:
Erik V.P.



FRA SIDEGANGEN

GENERALFORSAMLINGSTID!

DANSK JERNBANE KLUB

holdt generalforsamling søndag den 5. april 1970 kl. 11.00 i Karnappen.

Tidspunktet synes noget upraktisk valgt under hensyn til normale danske spisevaner, for generalforsamlingen varede over tre timer.

Der var mødt omkring 150 medlemmer, men antallet mindskedes kraftigt efterhånden som tiden gik.

Formanden, B. Wilcke, gav en fornøjelig beretning om årets forløb. Der var nu omkring 1100 medlemmer og ønsket om offentliggørelse af en medlemsliste imødekommes nu i foråret. Der havde været meget arbejde overalt og man havde nu oprettet driftsudvalg såvel i Mariibo som i Mariager til varetagelse af den daglige drift. Det største problem var vel nok JERNBANEN, som, da annoncebureauet var krakket, kostede en frygtelig bunke penge. Man havde dog håb om at få rettet noget op på økonomien og godt det samme, for bladet kunne ikke undværes. Wilcke omtalte afholdte og fremtidige udflugter samt årets materielanskaffelser.

I diskussionen var der delte meninger om de "mange" ture til DR; hvor er det svært at gøre alle tilpas. Et medlem efterlyste udflugter med motortog.

Regnskabet godkendtes uden mange kommentarer og valget til bestyrelsen var også hurtigt overstået. Der måtte en afstemning til for at finde en bestyrelses-suppleant - men iøvrigt forekom det referenten, at hele dette problem var blevet ordnet på et møde aftenen før, hvilket synes noget mærkeligt - generalforsamlingens myndighed taget i betragtning.

Vigtigste punkt under "forslag" var en bemyndigelse fra generalforsamlingen til - når økonomien tillod det - at bygge vognhaller (á ca. kr. 80.000,-) i Mariibo og Mariager.

Aktuel adresseliste:

Generel adresse: Dansk Jernbane Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Telefon: (01) 72 TAgA 5743.

Formand: B. Wilcke, Søbakken 24, 2920
Charlottenlund. (01) 66 ORdrup 2209.

Næstformand: Erik B. Jonsen, Esthersvej
19 B, 2900 Hellerup. (01) 43 HELL. 6850.

Sekretær: Peder O. Rosenørn, Skjoldagervej 4, 1., 2820 Gentofte. (01) 33 GEntofte 9607.

Kasserer: Mogens Bruun, Ahornvej 18, 3650
Ølstykke. (03) 178804.

JERNBANEHISTORISK SELSKAB & DANSK MODEL-JERNBANE KLUB.

Holdt generalforsamling onsdag den 22. april 1970 kl. 20.00 i Karnappen.

Fremmødt: 29 medlemmer.

Formanden, P. Adamsens, beretning - holdt i en munter, causerende og hyggelig tone - indeholdt en redegørelse for udviklingen af 1:1 materiellet, en oversigt over afholdte arrangementer, meddelelse om at SIGNALPOSTEN var udskilt fra foreningen og en omtale af MOROP, DMJU og udstillingsanlægget i Helsingør. Samarbejdet med HgJK havde været tæt, og man havde måske forsømt samarbejde med andre også, bl.a. DJK. Medlemstal nu: 101.

Formanden stillede lovændringsforslag i udsigt til næste år.

Regnskabet godkendtes uden særlige kommentarer; det samme gjaldt for afdelingschefernes beretninger.

Valget af formand var let - Adamsen blev genvalgt med kraftig applaus. Det kneb med at finde det fjerde "menige" bestyrelsesmedlem, men det lykkedes dog til sidst.

Under eventuelt drøftedes formen på julemødet og det blev henstillet til bestyrelsen snarest at anskaffe en ildslukker til anlægget.

Aktuel adresseliste:

Formand: P. Adamsen, Gentoftegade 52,
2820 Gentofte. (01) 33 GEntofte 1060.

Næstformand: Jørgen Christensen, Evertsvej 25, Jyllinge, 4000 Roskilde. (03)388
Jyllingefjord nr. 773.

Kasserer: Ole Buskgaard, Rektorparken 1,
værelse 108, 2450 København SV. (01)
31 28 48, lokal 108.

Sekretær: Ulf Holtrup, Dalbyvej 12, 2700
Brønshøj. (01) 71 79 03.

Tegningsarkiv: Jesper Reinfeldt, Ved Bellahøj 24 B, 10., 2700 Brønshøj. (01)
60 16 73.

Fotoarkiv: Erik V. Pedersen, Nyskiftevej
42, 2610 Rødovre. (01) 70 69 32.

Holtrup



VI BYGGER EN (ELLER ANDEN) MODELJERNBANE. 5.

Det siges, at der kun er to arter modeljernbane: den, der er anlagt for at man skal se toget køre, og den, hvor man kører med toget (køreplanskørsel).

Jeg vil ikke knytte yderligere kommentarer til denne anskuelse, men den som har fulgt med i de foregående afsnit af denne artikelserie, kan næppe være i tvivl om, at der ved det anlæg, der her arbejdes med, stræbes efter de bedst tænkelige køreplansmuligheder.

Vi skal nu i gang med at rentegne vor jernbane, men i modsætning til de foregående mere eller mindre teoretiske skitser må alle beregninger nu foretages ud fra de normer og standards, der er gængse for den pågældende målestok.

Jeg vil her nævne nogle af de vigtigste, og det første, vi møder, er kurveradierne og da der, som tegningen viser, er lagt flere kurver ind i hinanden, må den inderste- og mindste- radie tegnes først. Dette betyder i realiteten, at bordpladens endelige bredde først kan fastlægges efter indtegningen af kurverne. Det næste er to parallelle spors indbyrdes afstand. Afstanden er opgivet i kataloget, men vær opmærksom på, at afstanden er større i krumt spor end ved lige sporstykker. Hvis Du undervejs støder på begreberne: konstruktions- og fritrumsprofil, uden at det siger Dig noget, så er det første de mål, som det rullende materiel ikke må overskride, og det andet den afstand i hvilken alle faste genstande skal holdes fra sporet. Iøvrigt måler man fra midte til midte når den indbyrdes sporafstand udregnes.

Videre må vi tage os i agt for stigninger, ikke blot for at undgå karakteren af rutch-bane, men også for ikke at udsætte os selv for den tort, at banens trækraft ikke formår at "løfte" et tog af normal størrelse fra Agedsted til Brødløse. Eksempelvis opgiver Märklin største stigning til 25 mm pr. løbende meter, men hvis man ellers kender d'herrer fabrikan-

ter ret, så er der nok sat en ret bred margin af.

Ved optegningen af stationer og disses omliggende arealer, er det nødvendigt på forhånd at sætte sig ind i sporskifternes mekanik, samt med det samme gøre sig klart, hvor megen plads et skifte optager!

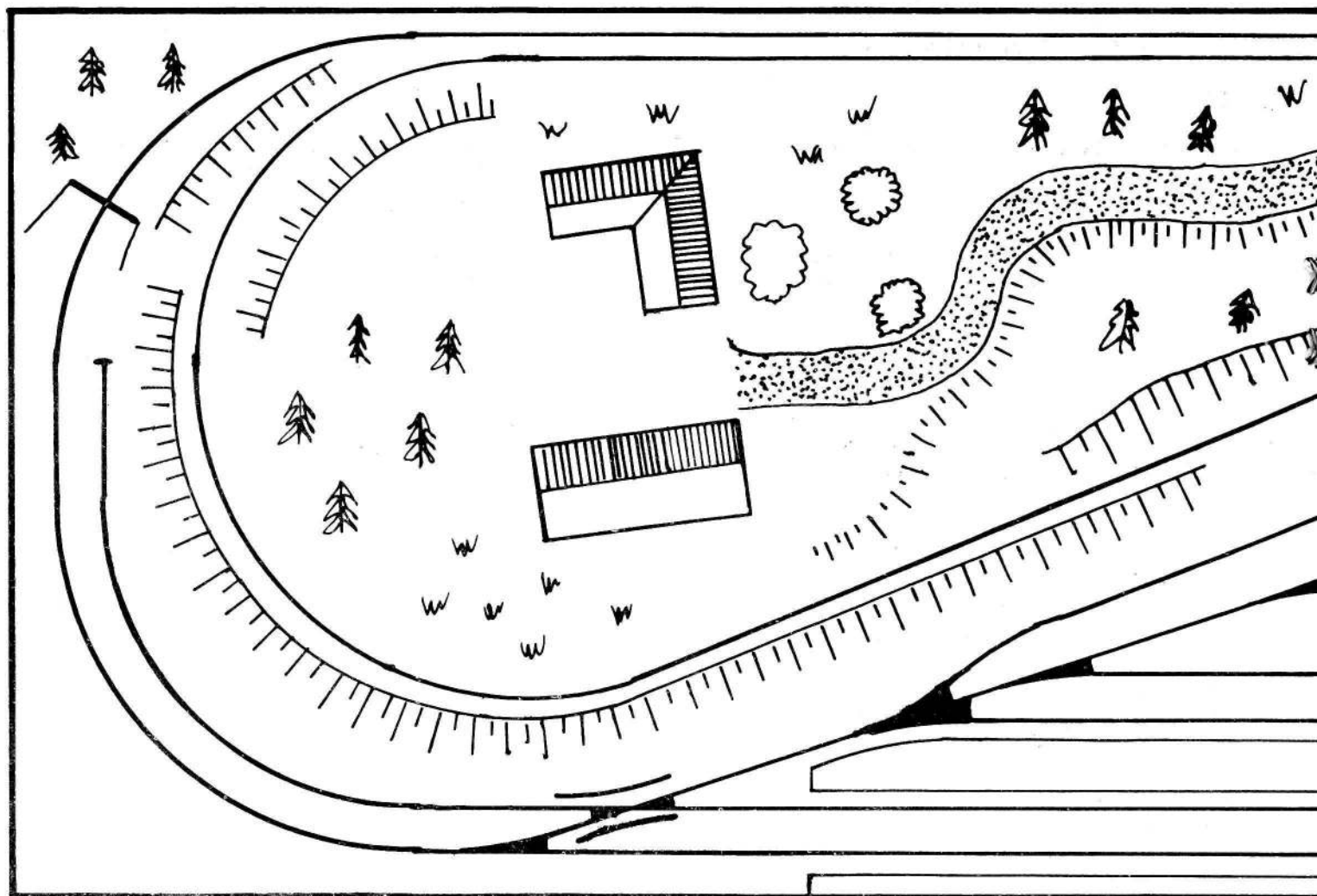
Det er ingen sag at sætte sig hen og på papiret konstruere spornettet på en jernbanestation, men vi ville meget hurtigt komme til kort, når den skulle overføres til vor bane, dersom der ikke under planlægningen var taget de tilbørlige hensyn et sporskifte kræver.

Ved et sporskiftes længde forstås afstanden fra tungespids til hjertestykkets begyndelse, og ved dets hældning det antal grader det afviger fra det rette spor. Alt dette nikker de fleste af os sikkert genkendende til; det der overruller i mange tilfælde er den kendsgerning, at man skal et godt stykke forbi hjertestykket, før de to spor er så langt fra hinanden, at de er profilfri (frispormærket sættes her), hvilket undertiden kan betyde mere end den dobbelte længde af skiftets egentlige mål.

Som eksempel kan benyttes spor 1 og 2 på Agedsted station. Målt mellem de to yderste skifter er ca. 200 cm, hvilket efter omstændighederne (spor H0) er en nogenlunde antagelig længde, men når vi så trækker skifterne fra - de ligger jo i et hovedspor og bør derfor ikke have for grov en hældning - så bliver der ikke mere end ca. 160 cm frit spor tilbage. Et andet eksempel er en sporvifte, hvor et spor grener af fra hovedsporet, og fortsætter i en ret linie fra hjertestykket. Her vil sporskifternes længde og fritrumsprofilen sætte en naturlig grænse for hvor mange spor, der kan føres ud fra det afgrenende spor og videre parallelt med hovedsporet.

Nu kender vi de værste af vanskelighederne og kan med nogenlunde sikkerhed give os i kast med rentegningen. På fig. 1 og 2 ser Du mit resultat af dette arbejde. Der kunne have været foretaget forskellige mindre ændringer, men da det dels ikke griber ind i den egentlige linieføring og da det er muligt at den samme ide skal anvendes i en anden sporvidde end den illustrerede (spor H0), så har jeg ladet det være som det er. Tidligere omtalte station A 2 er heller ikke tegnet ind, men da den også blot kommer til at bestå af ringbanens spor som spor 1 og 3 overhalingsspor, har jeg ikke fundet det nødvendigt.

Fig. 1 A -



Som bordplader havde jeg tænkt mig 19 mm spånplader, stillet op i lighed med det tidligere beskrevne arbejdsbord, og hvis man vil have en slagplan for det videre arbejde, foreslår jeg pladen A bygget helt færdig med spor og det hele før vi begynder på pladen B.

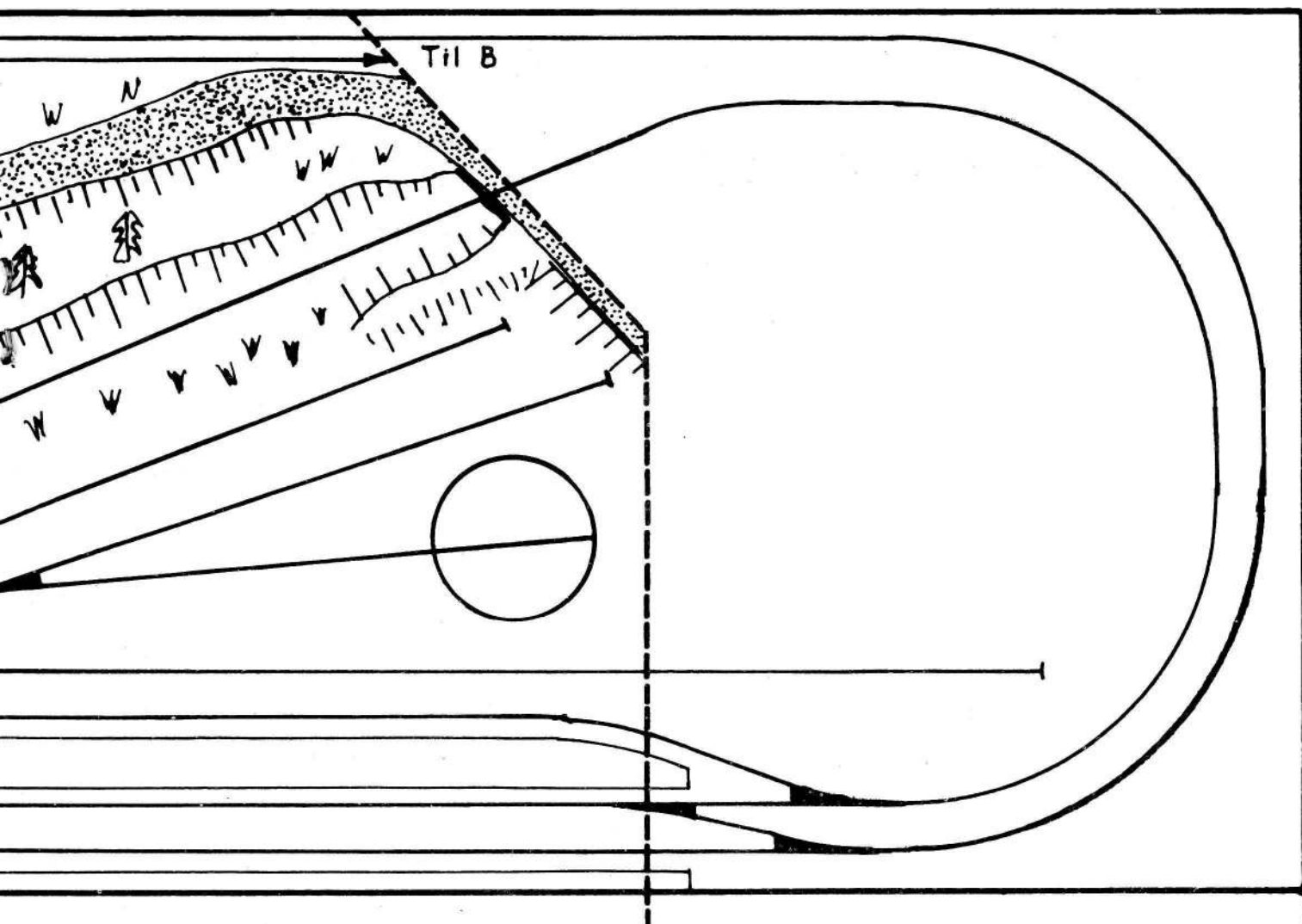
Imidlertid udgør pladen A - før sporelægningen - et glimrende arbejdsbord, så det ville være fristende at bruge den til at anlægge plade B, som derpå kunne staves af vejen, men da det kan være et økonomisk spørgsmål, vil jeg overlade til den enkelte selv at tage sin beslutning.

Station A 2's spornet anlægges som noget af det første i ringen. Den skal jo senere overdækkes og må derfor også så snart som ringen er sluttet afprøves efter alle kunstens regler. At den ikke er synlig for det blotte øje kan vi udnytte

ved på denne station at anvende spor og skifter, som nok er driftssikre, men alligevel ikke er på højde med de krav, vi stiller til et forbilledligt udseende. Station A 1 anlægges gradvis, idet vi går frem efter den udvikling man må forestille sig har fundet sted, når en holdeplads med tiden vokser op til at blive en rigtig jernbanestation. Ringsporet ligger der allerede og venter på sit overhalingsspor og udtrækssporet vil følge lige efter. I stationens østlige ende benytter vi det spor som senere vil blive privatbanens tilslutning som udtræksspor, og fører vi det helt igennem så det går fri af B's senere overdækning, skabes der samtidig muligheder for allerede på dette tidspunkt at kunne påbegynde opbygningen af det bakkede terræn.

Den del af pladen A som bagtil af-

Pladen



grænses af station A 2 og fortil af privatbanens fri strækning, udsaves således at vi ad denne vej fra bordets underside har adgang til at foretage afhjælpning ved afsporinger o.l. på den "lukkede" station. Her vil det nok være fornuftigt med det samme at installere den nødvendige belysning.

Anskaffelsen af det rullende materiel lader vi bestemme af udviklingen således at forstå, at ringbanen i sin første tid er trafikeret af to- eller trekoblede lokomotiver med fast kulkasse, to-akslede personvogne og et beskedent antal åbne og lukkede godsvogne. Efterhånden som "årene går" udveksles trækraften med større og hurtigere loko, samtidig med at den øvrige vognpark også moderniseres. Det "udrangerede" materiel puttes i mølpose efter et grundigt eftersyn, for så

atter at komme til ære og værdighed igen, den dag vi åbner privatbanen. Det skulle i denne sammenhæng ikke volde større vanskeligheder at omlittrere, ændre skorstensbåndets farver, eller på anden vis illustrere forskellen på stats- og privatbane - de meget dygtige vil måske endog gå så vidt som til at foretage en total ombygning, men disse muligheder har jo allerede været behandlet her i bladet.

I kommende numre af SIGNALPOSTEN vil emner som betragtninger over stationerne, køreplanskørsel, signaler og hele det elektriske kapitel blive behandlet.

Vel mødt næste gang.

ADAM

Til A

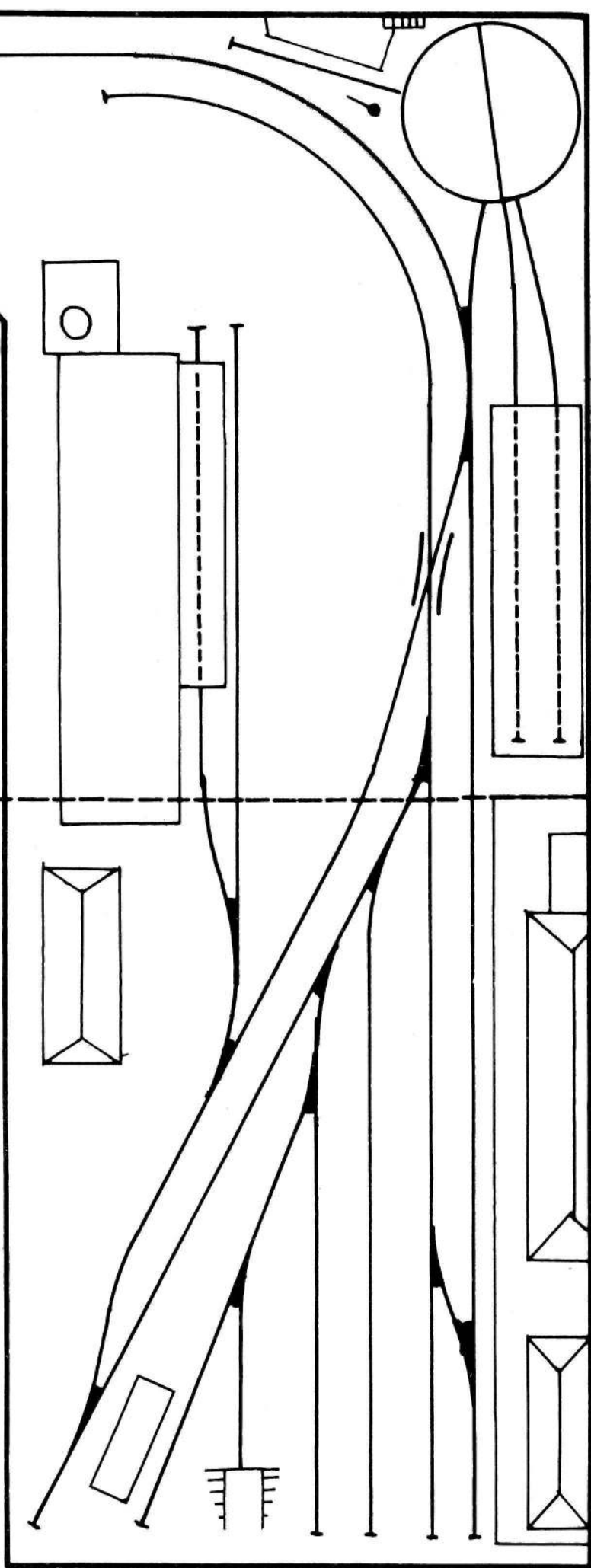


Fig. 2 B - Pladen

TRÆKKROGEN

Herr Hans Gram Alkjær, Holte, der havde begået tegningen af ØG nr. 1, der har været i tegningsarkivets tilbudsliste har nu også - på opfordring af undertegnede - beriget os med tegning af VG nr. 2, der tilbydes under tegningsarkivet i dette nummer, samt ØGs kulvogne, der kommer senere som tilbud.

Tegningerne, der står særdeles rene og tydelige er velegnede for modelbyggere, men bør også være af interesse for andre kategorier af jernbanevenner. Som medarbejder ved SIGNALPOSTEN og formand for JS/DMJK siger jeg derfor herr Alkjær tak for den beredvillighed og det smukke resultat, der præger hans indsats.

VG nr. 2 og ØG nr. 1 er nu solgt til henholdsvis DJK og HgJK - pris pr. stk. kr. 5.000,- og der er således håb om; endnu en gang at se de to maskiner i drift. Pudsigt nok var det Helsingørfolkens tredie maskine nr. 1: SVJ nr. 1, KS nr. 1, senere ØSJS nr. 7 og nu ØG nr. 1. Vi lykønsker de to foreninger med deres nyerhvervelser og føjer dertil vore bedste forhåbninger om fortsat god trivsel og samarbejde. HgJK har forresten omsider opnået ministeriel tilladelse til veteranbanedrift på HHGB og med den energi, der udfoldes i både syd og nord, så har "vi andre" også noget at glæde os til.

I det brev, der ledsagede de første tegninger af VG nr. 1, fortæller Alkjær, at han som dreng lavede nogle frihåndsskitser af VG-kulvogn nr. 8 og VG åben godsvogn nr. 21. Kulvognen ligner ØGs meget, men sider og ender var forhøjet med et stykke lodret vognkasse i lighed med de tidligere ZK-vogne fra Det danske Kulkompagni (forsvundet efter krigen - hvornår?). Godsvognen var i stil med DSBS gamle K-vogne med spidsgavl og eventuelt presenningbom fra gavl til gavl.

Selv erindrer jeg ikke de åbne VG-vogne, men jeg ved at Valby Gasværk, når særligt hårde isvintre lukkede Københavns havn, via DSB i åbne godsvogne måtte hente sine kul i nærmeste bejlige isfri havn. Når vognene var kørt "på broen" måtte de tømmes ved håndkraft, hvorpå de atter returneredes.

Herr H.E. Pedersen, Borup, der har beskæftiget sig meget med VG, fortæller, at den i krigsårene slunkne opladsplads for kul og koks delvis blev benyttet til oplagring af tørv. Et læssespor blev så stukket ind på pladsen. Tørvene fik man



KIRK
CHEMICALS

Skære- og boreolie
aerosol

NYHED PÅ SPRAY TIL BORE- OG GEVIND-ARBEJDE...

til alle metaller skåner Deres værktøj

SPØRG DERES GROSSIST

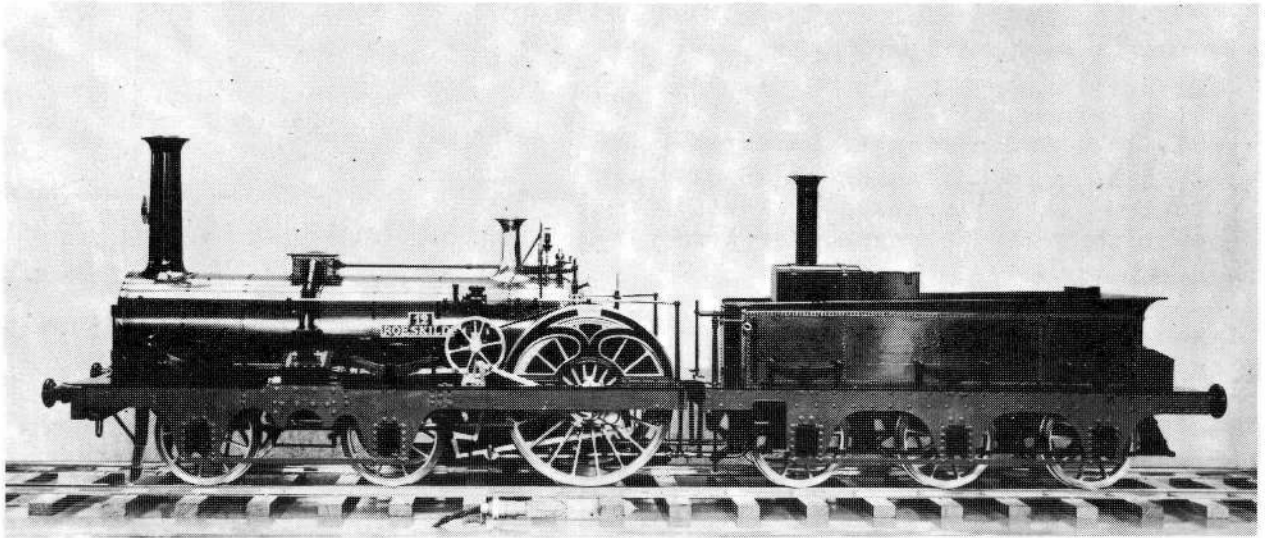
FABRIKATION: KIRK CHEMICALS, SKELSTEDET 16, 2950 VEDBÆK, TLF. (01) 891233

fortrinsvis fra Bodal og én overgang var der endog dagligt tørvetog i fast tur mellem tørvefabrikken og gasværket. Kørslen foregik over HTJ-Holbæk-København og vi må vel have lov at gætte på, at de åbne godsvogne kan have været privatbanemateriel, eventuelt lejet af VG og påført værkets initialer.

Hvis jeg forstår herr Alkjær ret, så efterlyser han fotos og tegninger af de nævnte vogntyper og er der blandt vore læsere mulighed for at indhente disse, så er adressen: H.G. Alkjær, Birkebakken 12, 2840 Holte.

For de jernbaneinteresserede er - eller rettere - var - Valby Gasværk det rene eventyrland, men selv om flere i tidens løb har forsøgt sig med artikler om gasværkets historie, så har vi endnu ikke set en artikel, der yder fuld fortjeneste.

Vi har imidlertid i redaktionens nærmeste omgangskreds et "medie" som vi ved ville være i stand til at løse denne opgave, og da vi sjældent forsømmer en lejlighed til - i al venskabelighed - at puffe til ham i denne forbindelse, så har vi de bedste forhåbninger for fremtiden.



JERNBANEMUSEET

Tanken om oprettelse af et dansk jernbanemuseum fremkom omkring århundredskiftet, hvor nogle interesserede jernbanemænd tog initiativet til indsamling af genstande af jernbanehistorisk interesse.

De første jernbaner i Danmark var taget i brug i 1844 (Altona-Kiel) og 1847 (København-Roskilde), og i årene derefter bredte jernbanerne deres net ud over det ganske land. Men mange ting af jernbanehistorisk interesse fra banernes første tid var gået tabt på grund af den hurtige tekniske udvikling, og måske også på grund af manglende forståelse for disse tings værdi.

Ved et energisk arbejde af fremsynede og interesserede mænd - maskindirektør Busse, signalinspektør Wolf, stationsforstander H.G. Hansen og ikke mindst overtrafikkontrollør Ohmeyer, museets stifter m.fl. - lykkedes det dog at tilvejebringe betydelige samlinger af genstande med jernbanehistorisk værdi. Endvidere skabtes der interesse for selve museumssagen ved oplysning blandt personalet igennem den jernbanefaglige presse m.v.

I 1930 blev så jernbanemuseet grundlagt af A. Ohmeyer og nogle loftslokaler i generaldirektoratet i Sølvgade 40, København, blev indrettet til museum. Man samlede så her egnede genstande, og med senere udvidelser, danner de så den del af jernbanemuseet som vi kender det i dag og som dækker ca. 465 m² af loftsetagen i fløjen ind mod Polyteknisk læreanstalt.

De "store" genstande, som lokomotiver og vogne m.m., er anbragt i forskellige lokomotivremiser, men hovedparten af materiellet er anbragt i Odense, i de tidligere privatbaners remise og værksteder, og mange vogne står i den nedlagte omladehal i Fredericia.

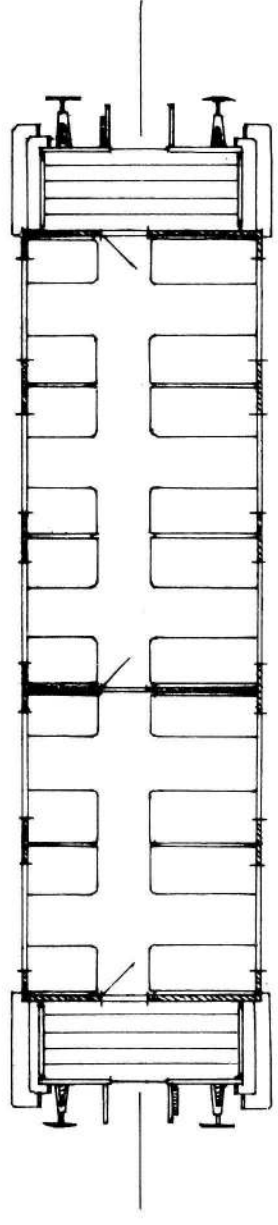
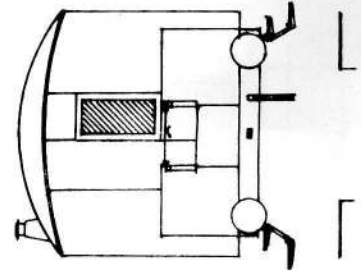
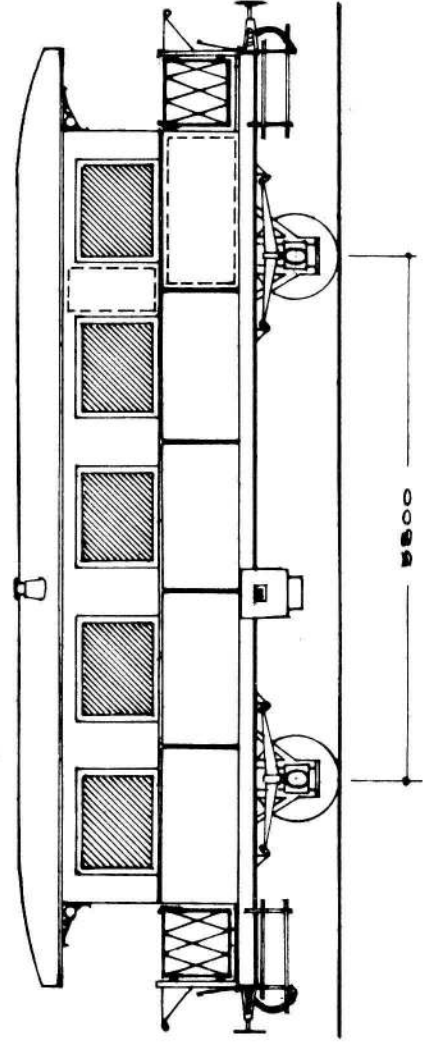
For Odenses vedkommende er der tale om en ny og stor remise og lokomotiver og vogne står under ideelle forhold, med god udenomsplads, stor drejeskive og med de gode, og for museet nødvendige, sporforbindelser et nyt maskindepot giver.

Det er da også museets håb, at der her må kunne arrangeres en udstilling, tilgængelig for publikum, at dette meget værdifulde og seværdige materiel så længe det befinder sig i Odense.

Af øvrigt udstillet materiel er to mindre lokomotiver, gl. rangerloko ltr. 0 og ltr. H fra 1868 og en toakslet kupevogn samt nogle modeller af lokomotiver og færges m.v. udlånt til Teknisk museum i Helsingør. Derudover har jernbanemuseet fået reserveret mange, gode effekter rundt omkring i landet, hvor de opbevares indtil videre.

Men nu lidt om hvad lokalerne i Sølvgade 40 rummer: Der er ialt 6 lokaler, 1: et lokale for broer, bygninger, fotografier m.m., 2: for spor, signaler og sikkerhedsanlæg, 3: med modeller af rullende materiel, 4: med portrætter, billeder og lignende, 5: om stationstjeneste i almindelighed, malerier og møbler, telegrafap-

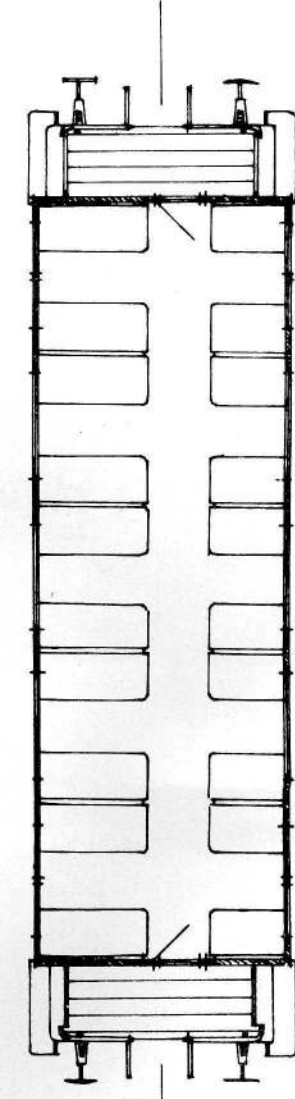
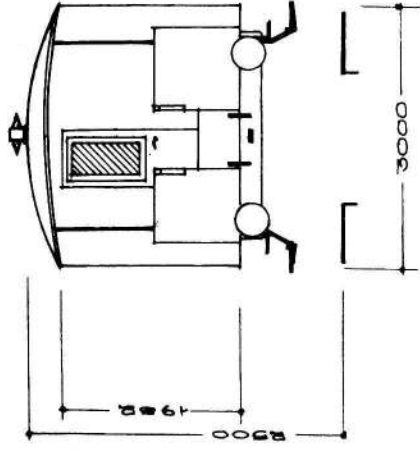
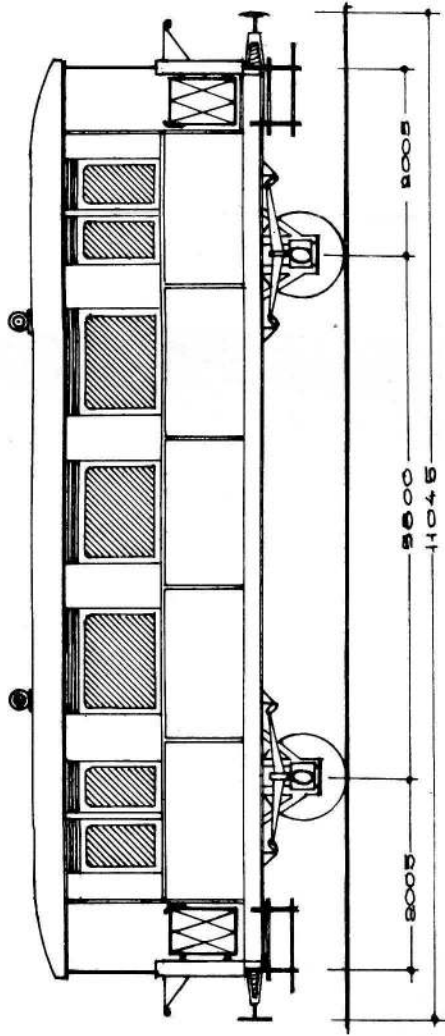
AALBORG - HVALPSUND - BANEN.



AKSELAFS.: 5800 MM.
 TARA: 10400 KG.
 ---- GUL STAFFERING

A.H.B.	PERSONVOGNE MÅLT: S. JØRGENSEN. TEGN: GRAMO	C. 46-47. 24-1-54 10-B-70	BYGGET 1904 AF SCANDIA, 1909 AF ARLOF. D. S. TEGNINGS NR: LBNR: 381014/1.	MÅL 1:67	H.O.
--------	---	---------------------------------	---	----------	------

AALBORG - HADSUND - JB.



III KL PERSONVOGN MED 50 PL.
 MEN UDEN TOILET.
 (ER ANTAGELIG DEN SAMME
 SOM TEGN. LBNR 32114/R.)
 TEGNET EFTER SKITSE FRA
 ORIGINALTEGNING NR 7478.

A.H.J.	PERSONVOGN.	2	BYGGET 192 AF SCANDIA	H.O.
MÅLT: S. JØRGENSEN.	MÅLT: S. JØRGENSEN.	3 - 5 - 55	J.S. TEGNINGS NR:	
TEGN: GRAMO.	TEGN: GRAMO.	30 - 1 - 70	LBNR.: 32114/3	MÅL 1:87

parater m.m., og 6: om Søfartsvæsnet, modeller af færger og skibe o.l.

Af de mange udstillede genstande kan bl.a. nævnes 3 modeller af Københavns 1., 2. og 3. hovedbanegård, fotografier af det gamle banegårdsterræn i København, bromodeller m.m. Der vises også forskellige sportyper, lige fra 1847 og op til vore dage. Kurvesignal fra 1847 og centralapparater fra ca. 1900. Af modeller af det rullende materiel kan nævnes: Kupevogne fra 1847, 2-etages personvogn, 4-akslet kupevogn ltr. CK og en fin model af damploko ltr. K nr. 586. Alle modeller er i målforhold 1:10.

Til museets samlinger hører også nogle møbler, betrukket med rødt fløjl. Disse møbler stammer fra banernes første egentlige kongevogn fra 1854, tilhørende Kong Frederik VII. Vognen kørte oprindeligt på de sydslesvigske jernbaner fra 1854 til 1864.

Endvidere er der malerier forestillende Rensborg station og Klampenborgstationen i København. Her må også nævnes Dannebrogssflaget fra Rensborgs danske station fra 1854. Museet råder også over en meget fin samling af telegrafapparater, telefoner, billetter og uniformer. Søfartsafdelingen har mange fine detaljer og modeller af færger og skibe. Men her skal blot nævnes modellen af den første Lillebæltsfærge fra 1872 og modellen af dampfærgen SJÆLLAND fra 1887.

Museet rummer endvidere en større samling af bøger, gamle reglementer, lærebøger af alle arter om jernbanevæsen, udenlandske jernbanebøger og dertil kommer et meget stort arkiv med mange forskellige jernbanesager. I arkivet findes også en større billedsamling, mange fotografier og portrætter m.v.

Vi, der arbejder med museet, er glade for hvad museet rummer og vi er endnu mere glade for at vise det frem for alle interesserede. Jernbanemuseet fortæller jernbanehistorie på en levende og anskuelig måde og i år, 50-året for genforeningen med Sønderjylland i 1920, har museet arrangeret en særudstilling om denne begivenhed i dansk jernbanehistorie, da De danske Statsbaner overtog banerne i Nord-slesvig.

Vi på JERNBANEMUSEET byder DEM velkommen i Sølvgade 40, opgang F, og vi har

åbent om onsdagen fra kl. 12.00 til 16.00 i månederne april-oktober.

W.E. Dancker-Jensen
leder af jernbanemuseet

SIGNALPOSTENS LÆSERSERVICE:

HO ★ ★ ★ byggetegninger

Også dette nummers tegningsark rummer vogne fra APB, tegnet på grundlag af skitser af Svend Jørgensen.

Flere har fortalt GRAM0, at de har tegninger, der må lånes til kopiering. Vi vil meget gerne høre fra alle læsere, der har tegninger eller fotos om danske jernbaner - og vi vil gerne låne materialet til affotografering.

Skriv herom til redaktionen - tak!

Holtrup

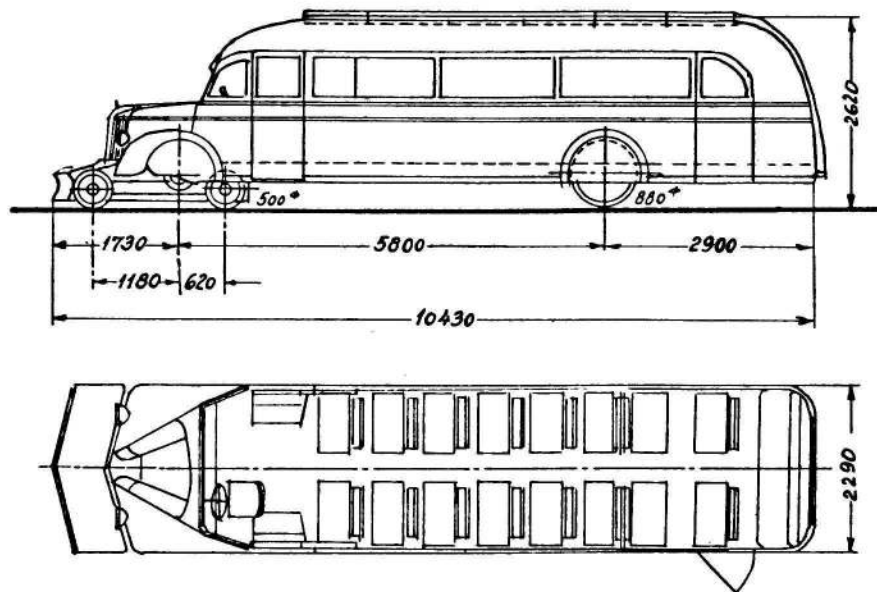


I midten af tyverne var der i det sydlige Wales ligefrem dannet bänder, hvis formål var at plyndre kultogene. En af minerne beregnede tabet, der tilføjes gennem tyverier fra vogne på sidespor til 300 t om måneden end skønt den har indrettet særlig polititjeneste for at forebygge tyverierne.

I mange tilfælde kender tyvene de steder, hvor togene ofte plejer at standse for stopsignal. På sådanne steder står en hel flok parat, og hvis toget standser entrer flokken vognene og kaster mængder af kul ned for senere i fred og ro at fjerne dem. Tabet mellem afsender og modtager beløber sig ofte til 2-3 t kul på én vogn. Tyvene har indrettet sig med en særlig vagttjeneste, og derfor er foreløbig kun få af dem blevet fanget og straffet og der klages over, at straffene har været for milde og derfor ikke virker tilstrækkelig afskrækkende.

fortsat
fra
side
73

M1212, 1213, 3204, 5204



FFJ M 1212, 1213, AHB M 3204, AHJ M 5204 1942 Scandia 90 hk Frichs 6·100⁴·130 37 pl. ⁴⁸⁻⁵² → Vejbus

SP 8-9 og i 1953 FFJ SB 11-12.

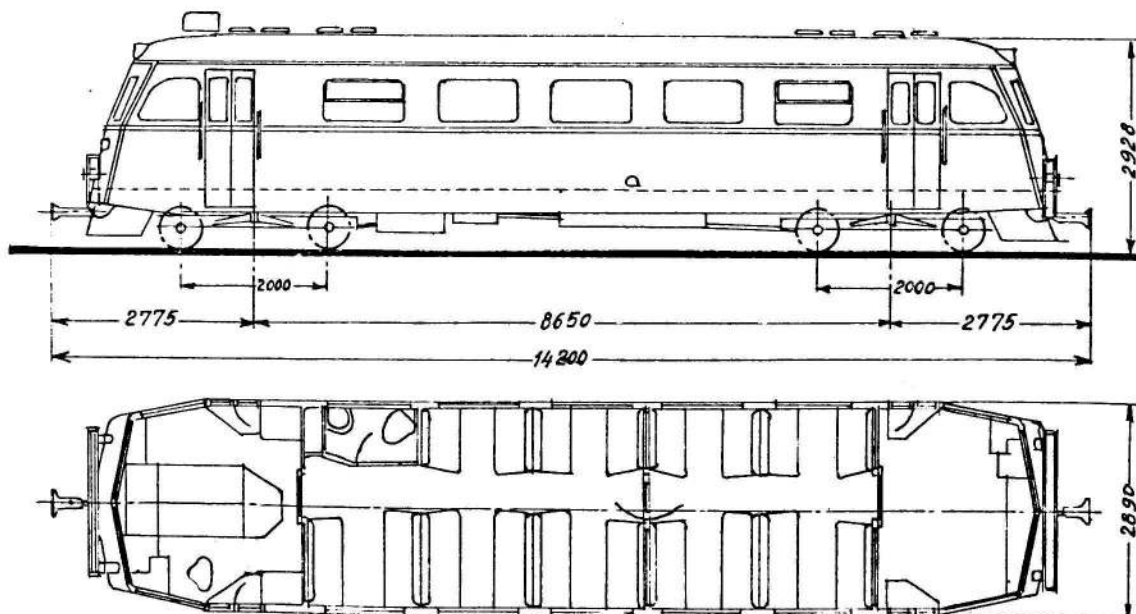
I 1955 begyndte man at indsætte Leylandmotorer, 152 HK, i skinnerbusserne, først i SM 3 og 7.

I løbet af 1960'erne har der været handlet skinnerbusmateriel i stor stil. Det er salg fra de nedlagte privatbaner og det berørte også Ålborg Privatbaner,

hvor der skete følgende:

1961: AHB SM 13,	ex NPMB SM 2
1962: FFJ SP 5,	ex NPMB SP 52
AHJ SP 10,	ex HTJ SP 37
1964: FFJ SM 15,	ex OHJ SM 16
FFJ SP 13,	ex HTJ SP 39
FFJ SB 16,	ex OHJ SB 239
1966: AHJ SM 7 udr.	

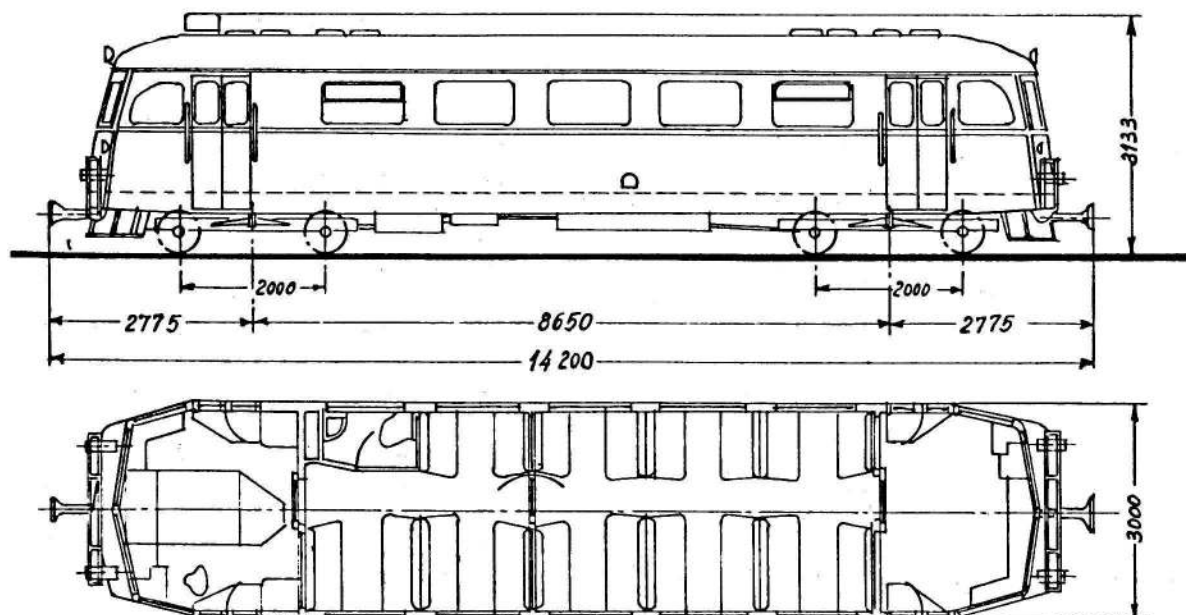
SM 2-6



FFJ SM 2-4, AHB SM 5, AHJ SM 6 1948 Scandia 160 hk Frichs 8·115⁴·140

48 pl.

SM 7-10



AHJ SM 7, AHB SM 8, FFJ SM 9, 10 1952 Scandia 160 hk Frichs 8x115⁺x140 48 pl.

FFJ SB 16 udr.

AHJ ny SM 7, ex SVJ SM 6

AHJ SB 18, ex SVJ SB 6

AHB SB 17, ex SNNB SB 10

FFJ ny SB 16, ex SNNB SB 11

AHB SM 16, ex MFVJ SM 11

FFJ SP 14, ex MFVJ SP 12

1969: FFJ SM 15 solgt til VaGJ

AHB SM 17 solgt til DJK

Efter at banerne er nedlagt er en del materiel solgt til andre baner. Oplysningerne herom har - da dette skrives - været noget svævende, så jeg gengiver dem med et vist forbehold. Når hele likvidationen er tilendebragt, var det måske en ide til den tid at søge at bringe en samlet oversigt over det rullende materiels skæbne.

M 1216 er gået til OHJ, 5206 til SB (som M 8) og 5203 til HTJ. Af traktorer har OHJ og SB købt hver 1. 1 skinnestog er gået til Holbæk, hvor det skal ombygges til brug for baneafdelingen. M 1206 har været anvendt til sporoptagning af Sæbybanen, derefter hensat i Sæby og senere bragt til Ålborg ad landevejen.

Person-, post og rejsegodsvogne

Der henvises principielt til det efterfølgende skema, hvori er søgt anbragt alle relevante oplysninger. Rubrikken: anskaffelsesår og -sted er angivet efter banens driftsmaterielfortegnelser og til

de tekniske data er benyttet disse samt Statsbanernes fortegnelse over privatbanevogne, der kan løbe på statsbanestrækninger - dog sådan, at uvæsentlige ændringer er udeladt. Hvor der i rubrikkerne er anført to tal (eks. under akselafstand) - er det højeste og laveste af de i kilderne anførte tal.

Til rubrikken: belysning kan føjes: Belysningen var oprindeligt petroleum eller gas; efter 1910 ændret til elektrisk belysning for en del vognes vedkommende.

Bremser: Enkelte vogne fra 1930'erne havde vacuumbremse. En del havde skruebremse og nogle blev forsynet med trykluftbremse eller trykluftledning.

Varme: Vognene var forsynet med almindeligt varmeanlæg, men i begyndelsen af 1930'erne fik nogle egenvarme.

Der anskaffedes kupevogne indtil 1900, men allerede i 1898 anskaffedes de første side- og midtgangsvogne. Banernes eneste boggievogne, ANSJ A 11-12 fra 1899 afhændedes i 1902 til VNJ og VLJ, og dermed var de egentlige boggievognes saga ude.

En del af kedelvognene var 3-akslede vogne med 1 fast aksel plus 1 boggie.

Som det fremgår af skemaerne er praktisk talt hele vognparken anskaffet før 1920 - og var vel nok på den tid up-to-date. Banernes dårlige økonomi og anskaffel-

PERSON-, POST- & REJSEGODSVOGNE

Litra-nr	opr. litra-nr	ansk år	Fabrik	Art	Kupeer		Pladser		Bdfl. m ²	Aks- ler	Akselafstand mm	
					II	III	II	III				
<u>FFJ</u>												
A	1-2	1897	Güstrow	K	2	3	16	30	-	2	4200	
A	3-6	1898	Scandia	S	2	2	12	16	-	2	4800	
A	7-8	1909	Arlöf	S	2	3	12	24	-	2	5700	
B	31-32	B 1-2	1897	Güstrow	K	1	4	8	40	-	2	4200
B	33-34		1899	Scandia	K	1	4	8	40	-	2	4500
B	35-36		1899	Scandia	S-M	1	2	8	24	-	2	4800
C	68-70	D 123-25	1899	Scandia	M	-	2	-	43	-	2	5500
C	71	C 1	1897	Güstrow	K	-	5	-	50	-	2	4000
C	72-76	se bem.	1898	Scandia	M	-	2	-	50	-	2	5700
C	77		1913	Scandia	M	-	1	-	60	-	2	7200
C	78-80		1913	Scandia	M	-	1	-	60	-	2	7200
C	81		1914	Scandia	M	-	2	-	60	-	2	7200
C	82		1923?	Scandia?	M	-	1	-	60	-	2	7200
CV	101-06	se bem.	1898	Scandia	S-V	-	1	-	37	-	2(3)	6210(+T1750)
CV	107		1913	Scandia	M-V	-	2	-	46	-	3	6800+T1750
CV	108-09		1923?	Scandia?	M-V	-	1	-	46	-	3	7685+T1750
CF	195-96		1925?	Scandia?	M	-	1	-	60	-	2	7200
C	198		1930?	Scandia?	K	-	5	-	50	-	2	4200
CE	121-22		1897	Güstrow	K+R	-	2	-	20	10,5	2	4000
D	121-22	D 1-2	1897	Güstrow	K+P	-	2	-	20	10,5	2	4000
D	123-25	D 3-5	1899	Scandia	M+P	-	2	-	16	-	2	5500
DA	123-24		1920	Scandia	K+P	2	2	16	20	13	2	7800
DC	125		1923	Scandia	K+P	-	4	-	40	13,4	2	7200
DC	126-28		1914	Scandia	K+P	-	4	-	40	13	2	7200
E	156-57		1923?	Scandia?	R	-	-	-	9,7	2	3000	
E	158		1923?	Scandia?	R	-	-	-	12,6	2	3000	
E	159-60		1923?	Scandia?	R	-	-	-	17,0	3	6100	
E	161-62	E 1-2	1897	Güstrow	R	-	-	-	11,5	2	3700	
E	163	E 3	1898	Scandia	R	-	-	-	12,4	2	4700	
E	164-65	E 4-5	1898	Scandia	R	-	-	-	14,6	2	4700	
E	166		1911	Scandia	R	-	-	-	14,5	2	4700	
E	167		1913	Scandia	R	-	-	-	14,6	2	4700	
E	168-69		1914	Scandia	R	-	-	-	14,6	2	4700	
E	170		1914	Scandia	R	-	-	-	14,6	2	4700	
E	180		1923	Scandia	R	-	-	-	16,8	3	5300+875	
<u>AHB</u>												
A	11-12		1899	Maribo	o p l y s n i n g e r s a v n e s							
A	21		1899	Maribo	S	2	3	12	21	-	2	5700
BV	66		1910	Arlöf	S-V	1	2	8	16	-	2	5280
C	91-94	C 11-14	1899	Maribo	S	-	5	-	37	-	2	5700
C	95-96		1910	Arlöf	M	-	1	-	50	-	2	5800
C	97		1914	Scandia	M	-	2	-	60	-	2	7200
C	98		1915	Scandia	M	-	2	-	60	-	2	7200
CV	99		1909	Arlöf	S-V	-	3	-	24	-	2	5280

PERSON-, POST- & REJSEGODSVOGNE

Litra-nr	længde over puffere mm	tara kg	bremser	belysning	bemærkninger
<u>FFJ</u>					
A 1-2	9250 9230	9860	-	E (12)	
A 3-6	9400 9290	9100	-	E (12)	
A 7-8	10850	11025	-	G (10)E	
B 31-32	9250 9230	9290	-	E (12)	
B 33-34	9250 9290	9600	-	E (12)	
B 35-36	9250 9290	9120	-	E (12)	1910: 8 + 30 pladser
C 68-70	10210	9350	-	E (12)	Ombygget 1915 (fra D 123-125)
C 71	8950	8970	-	E (12)	
C 72-76	10700 10500	9400	-	E (12)	C 72-73 opr. C 2-3
C 77	13000	10430	-	E	1934: 56 pladser
C 78-80	13000 13050	10400	-	E	1934: 56 pladser
C 81	13000	10400	-	E	1934: 56 pladser
C 82	13030	10500	-	E	1934: 56 pladser
CV 101-06	11190 11200	16125	S	E (12)	101-5 opr. CV 1-5. Omb. 1909, 1910: aks.afst.: 7100 mm
CV 107	13460	16740	S	E	
CV 108-09	13460	16740	S	E	1932: tara 18000 kg.
CF 195-96	13030	11200	S	E	
C 198	9230	9290	-	E	A 1 eller A 2 ombygget??
EE 121-22	8600	8200	S (32)	E	121 omb. fra D 121 i 1923, 122 omb. fra D 112 i perioden 1925- se bem. til CE 121-22. 31
D 121-22	8600	8200	-	E (12)	
D 123-25	10300 10210	8500	-	E (12,14)	Omb. 1915 til C 68-70. Udv. si- 1934: 4 - III, 40 pl. degang.
DA 123-24	13610	12225	-	E	
DC 125	13230	11580	-	E	
DC 126-28	13000	11475	bem	E	128: TL i 1933
E 156-57	6000	5250	TB, S	E	omb. godsvogn
E 158	6000	5800	TB, S	E	omb. godsvogn
E 159-60	9830	12200	S	E	Dynamo
E 161-62	7200	7830	S	E, P	Akk.batteri
E 163	9500 8960	8300	S	E	Akk.batteri
E 164-65	9500 8960	8300	S	E	Akk.batteri. Åbne endeperroner
E 166	8960	8000	S	E	Akk.batteri
E 167	8960	9000	S	E	Akk.batteri. 1934: Vacuumbremse
E 168-69	8960	9000	S	E	Akk.batteri. 1934: Vacuumbremse
E 170	8960	9000	S	E, P	Akk.batteri. 1934: Vacuumbremse
E 180	9160	12300	S	E	Akk.batteri. Axaf. egentlig: 4425 + T 1750.
<u>AHB</u>					
A 11-12	o p l y s n i n g e r s a v n e s				11 til VNJ, 12 til VLJ - 1902
A 21	11000 10850	10800	-	E (14)	1910: 12 + 24 pl. Købt 1902 VLJ
BV 66	9810	13100	S	E (14)	1912: tara 11700.
C 91-94	10250 10320	10087	-	E (14)	1923: Tara 10400 kg.
C 95-96	11040	10025	-	E (12)	1931: Tara 10000 kg.
C 97	13000	10400	VB, S	E	1934: 56 pladser
C 98	13000	10400	VB, S	E	1934: 56 pladser
CV 99	9510 9810	13300	S (32)	G, E	

PERSON-, POST- & REJSEGODSVOGNE

Litra-nr	opr. litra-nr	ansk. år	Fabrik	Art	Kupeer		Pladser		Bdf1. m ²	Aks- ler	Akselafstand mm	
					II	III	II	III				
<u>AHB</u>												
CV	100	1909	Arlöf	S-V	-	3	-	24	-	2	5280	
C	100	1909	Arlöf	M-V	-	1	-	50	-	2	6230	
CV	113	1916	Scandia	M-V	-	2	-	46	-	3	6800+T1750	
CV	114	1922	Scandia	M-V	-	2	-	46	-	3	6800+T1750	
DA	131-32	DA 11-12	1899	Maribo	S-P	2	-	12(16)	-	2	6100	
E	181	E 11	1899	Maribo	R-K	-	-	-	16,2	3	3665+T1750	
E	182	E 12	1899	Maribo	R	-	-	-	16,2	3	3665+T1750	
E	183	E 13	1899	Maribo	R	-	-	-	16,2	3	3665+T1750	
E	184		1910	Arlöf	R	-	-	-	12,7	3	4350+875	
<u>AHJ</u>												
A	25-26		1900	Scandia	K	2	3	16	30	-	2	4600
B	51-54		1900	Scandia	K	1	4	8	40	-	2	4500
BV	61-62		1900	Scandia	K-V	1	2	8	20	-	2	4200
C	83		1912	Scandia	M	-	1	-	50	-	2	5800
C	84		1912	Scandia	M	-	1	-	47	-	2	5800
C	85-87		1904	Scandia	M	-	1	-	50	-	2	5800
C	88		1907	Scandia	M	-	1	-	47	-	2	5800
C	89		1909	Arlöf	M	-	1	-	47	-	2	5800
C	90		1910	Arlöf	M	-	1	-	47	-	2	5800
CV	111		1913	Scandia	M-V	-	2	-	46	-	3	6800+T1750
CV	112		1915	Scandia	M-V	-	2	-	46	-	3	6800+T1750
C	191-92		1900	Scandia	K	-	5	-	50	-	2	4500
DB	141-42		1900	Scandia	K-P	1	2	8	20	-	2	4600
D	143-45		1916	Scandia	M-P	-	1	-	25	11	2	7200
E	171-73		1900	Scandia	R	-	-	-	-	12,8	2	4100
E	174		1916	Scandia	R	-	-	-	-	16,9	3	5300+875
E	175		1923?	Scandia	R	-	-	-	-	9,7	2	3000

K=kupevogn, S=sidegangsvogn, M=midtgangsvogn, P=postvogn (-afdeling), R=rejsegodsvogn -afdeling, V=Varmekedel

sen af motorvogne og skinnebusser bevir-
kede, at anden fornyelse ikke fandt sted.

Der blev derimod foretaget en del
ombygninger og forbedringer (polstrede
sæder, bedre belysning, rullelejer, brem-
ser), men det løste ikke det egentlige
problem, at de vogne, der anvendtes i lo-
komotivtrukne tog, var håbløst forældede.
Det gjaldt specielt efter 2. verdenskrig;
skal man transporteres dårligt kan man
lige så godt blive det i en bus, der ofte

har den fordel, at den kan standse lige
uden for passagerens dør!

Med skinnebusdriftens indførelse
blev en del af personvognsmateriellet
overflødig, hvorfor nogle af de ældste
og dårligste vogne udrangeredes kort ef-
ter SM-leverancen. De vogne der er tilba-
ge nu ved standsningen er der vist ingen
andre baner, der interesserer sig for,
men nogle af dem er solgt til brug på ve-
teranbanerne.

PERSON-, POST- & REJSEGODSVOGNE

Litra-nr	længde over puffere mm		tara kg	bremser	belysning	bemærkninger
<u>AHB</u>						
CV 100	9510	9810	13300	S	G, E	omb. 1914/15 til C 100
C 100	10685	10700	10000	S	E	- - fra CV 100
CV 113	13460		16800	S	E	
CV 114	13460		18000	S	E	
DA 131-32	10700	10690	10800	-	E (14,23)	1910: aksaf. 6000
E 181	9740		11900	S	E	1912: tara 8625, akk.batt.
E 182	9740		11900	S	E	akk.batt. omb. 1912
E 183	9740		7900	S	E	omb. 1913
E 184	8330		11125	S	E	akk.batt. Aksaf. 3475 + T1750
<u>AHJ</u>						
A 25-26	9160		9200	-	P, E	omb. 1915 fra DB 141-42
B 51-54	9000		9100	-	P, E	53-54 omb. 1915 til C 191-92
BV 61-62	8300	8290	10125	S	P, E	
C 83	11040		9465	S, TB	P, E	1931: Tara 10450 kg.
C 84	11040		9665	S, TB	P, E	1931: Tara 10450 kg.
C 85-87	11040	11100	9400	-	P, E	
C 88	11100	11140	9750	TL (34)	P, E	
C 89	11100	11040	10175	-	bem	G (10), P (23), E (34)
C 90	9810	11040	10050	-	bem	P (23), E (34)
CV 111	13500		16725	S	bem	E (14), P (23)
CV 112	13460		16675	S	bem	E (14), P (23)
C 191-92	8950		9100	S	E	omb. 1915 fra B 53-54
DB 141-42	9200	9160	9200	-	-	omb. 1915 til A 25-26
D 143-45	12900		10750	bem	E, P	143: S (32). Udv. sidegang.
E 171-73	8200	8220	7350	S	P (23)	173 omb. fra QS 445 i 1906
E 174	9830		10925	S	P	Aksaf. egentlig 4425 + T 1750
E 175	6000		5250	TB, S	E	Omb. godsvogn

ANSJ og AHB er slået sammen under AHB

Bremser: HB = håndbremse, S = skruebremse, TB = trykluftbremse, TL = trykluftledning,
VB = vacuumbremse, Bh = bremsehus, Bk = bremsekupe

Belysning: P = petroleum, G = gas, E = elektricitet, () angiver inst.år.

Godsvogne

Herom kan vist kun siges, at de alle var af de dengang gangse typer. Nogle er købt brugt i Tyskland - andre er bygget på værksteder i Ålborg (APB).

Enkelte ombygninger har fundet sted. Forøget lasteevne er nået ved at give nogle vogne sværere fjedre. Også godsvognene er bygget i tiden op til ca. 1920. I slutningen af 1950'erne er en del vogne udrangeret og samtidig har man fra nedlagte baner (f.eks. HP) købt ca. 30 vogne. Ved banernes standsning er langt de fleste vogne nærmest kassable.

Iøvrigt henvises til skemaet.

Hermed har GREGERSEN så sluttet gennemgangen af Ålborg Privatbaner (på de følgende sider finder De - som afslutning - en oversigt over godsvogne).

Det har været en hård nød at knække, for der er jo meget stof i APB. Vi håber, vi har fået det vigtigste med, og at vi hermed har imødegået kritik i en hel del læserbreve, der "insinuerede", at vi vil le gå let hen over APB. Husk iøvrigt, at fotohefterne 1 og 2 supplerer denne artikelserie om APB.

Holtrup

GODSVOGNE

L i t r a		numre	bygge år	Fabrik	Bdf1. m ²	Lasteevne		Aks.afs. mm	L.o.P. 1910 mm øvr.	
øvr.1923	1925					øvr.	1923			
FFJ										
Q	QA	201-5	1897	Maribo	12,6		7,5	3000		6500
Q	QA	206-11	1897	Maribo	11,3		7,5	3000		6000
Q	QA	212-14	1898	Maribo	11,3		7,5	3000		6000
Q		215-28	1898	Scandia	11,2		10	3000		6000
Q		229-33	1899	Maribo	11,4		10	3000		6100
Q		234-48	1899	Scandia	12,5		10	3100		6500
Q	QF	249-52	1906	Scandia	16,3	10	12,5	3700	7800	7750
Q	QB	253-58	1907	Scandia	15,4	10	12,5	3700		7750
Q	QF	259-62	1911	Scandia	16,3	10	12,5	3660		7700
Q	QF	263-79	1914	Scandia	16,3	10	12,5	3660		7700
	QF	280-310	1915	Scandia	16,3		12,5	3660		7700
	QF	311-16	1916	Scandia	16,3		12,5	3660		7700
	QF	317-31	1917	Scandia	16,3		12,5	3660		7700
H	HA	400-3	1905	APB	14,2		7,5	3700	7800	7750
H		404-6	1905	APB	13,9		10	3700	7800	7750
H		407-8	1906	APB	14,2		10	3700	7800	7750
H		409-11	1907	Scandia	14,1		10	3700		7750
H		412-13	1907	APB	14,3		10	3700	7800	7750
H		414-15	1910	Scandia	14,3		10	3700		8010
H		416-19	1911?	Scandia	14,3		10	3700		8010
QS		441-46	1898	Scandia	13,4		10	4000	8000	7940
K	KA	501-4	1897	Maribo	15,0		7,5	3500		7200
K		505-12	1899	Scandia	15,0		10	3500		7250
P	PA	601-2	1896*	Maribo	16,4		7,5	3700	7800	7750
P		603-15	1897*	Maribo	16,4		7,5	3700	7700	7750
P		616-23	1899	Scandia	16,4		10	3700		7750
P	PB	771	1899	Scandia	16,1		10	3700		7750
P	PB	772-80	1899	Scandia	16,2		10	3700		7750
PL	PF	801-8	1898	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8250	8290
PL	PF	809-13	1899	Maribo	18,0	10	12,5	4200	8250	8290
PL	PF	814-23	1900	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8250	8290
PL	PF	824-25	1888/89	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250	8480
PL	PF	826-43	1888/89	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250	8480
PL	PF	844-49	1907	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8250	8790
PL	PF	850-53	1911	Scandia	18,0	10	12,5	4200		8960
PL	PF	854-55	1912	APB	18,0	10	12,5	4200	8250	8790
PL	PF	856-59	1912	Scandia	18,0	10	12,5	4200		9020
PL	PF	860	1914	Scandia	18,0	10	12,5	4200		9020
PL	PF	951-66	1914	Scandia	18,0	10	12,5	4200		9020
	PF	967-72	1916	Scandia	18,1	10	12,5	4200		9020
	PF	973-97	1917	Scandia	18,1	10	12,5	4200		9020
T	TA	1009-15	1908	APB	12,4		10	3500	6970	7030
T	TA	1016	1908	APB	12,4		10	3800		7770
T	TA	1024	1911	Scandia	12,2		10	3450		7020
T	TA	1025	1911	Scandia	12,2		10	3450		7020
T	TA	1027-28	1913	Scandia	12,2		10	3450		7020

GODSVOGNE

numre	Tara kg	Bremser	Bemærkninger
<u>FFJ</u>			
201-5	5500	HB	1923: 201 indrettet som hjælpevogn
206-11	5500-6000		Opr. Q 1-6
212-14	5500-6000	HB	Opr. Q 21-23
215-28	5800-5900	HB	219-28 opr. Q 24-33, 215-18 opr. Q 17-20.
229-33	5900	HB	Opr. Q 34-38. 224-33 hvidmalede 1910-12.
234-48	6000	HB	
249-52	6900	HB	
253-58	6900	HB	
259-62	6650-6980	HB	
263-79	6650-6980	HB	
280-310	6650-6980	HB	
311-16	6650-6980	HB	
317-31	6650-6980	HB	
400-03	6700	S, Bk	
404-06	7100	S, Bk	Omb. fra P 613-15
407-8	7100	S, Bk	
409-11	7300	S, Bk	
412-13	7000	S, Bk	
414-15	7000	S, Bk	Bdfl. også nævnt 14,2; Aks.afs. også 3600.
416-19	7000	S, Bk	Bdfl. også nævnt 14,2; Aks.afs. også 3600
441-46	7000	S, Bk	441-45 opr. QS 12-16. Pakvogne.
501-04	5200	HB	Opr. K 1-4. Spidsgavl. Sidehøjde 1270 mm.
505-12	5500	HB	Opr. K 5-12. Spidsgavl. Sidehøjde 1250 mm.
601-02	5900	S, Bh	Sidehøjde 770 mm. * bygget 1896 eller 1897.
603-15	5300	HB	Sidehøjde 770 mm. 613-15 ombygget til H 404-06. 604 kan påsættes løs sneplov.
616-23	5500	HB	Opr. P 16-23. Sidehøjde 725-745 mm.
771	6000	S, Bh	Sidehøjde 735 mm. Ballastvogn, løse sidestykker.
772-80	5250	HB	Sidehøjde 735 mm. Ballastvogne, løse sidestykker.
801-08	5400	HB	Sidehøjde 725-730 mm. Opr. PL 41-48.
809-13	5400	HB	Sidehøjde 725-730 mm. Opr. PL 49-53.
814-23	5400	HB	Sidehøjde 725-730 mm.
824-25	6350	HB, SB, Bh	Købt 1904. Sidehøjde 840-780 mm.
826-43	5600	HB	Købt 1904. Sidehøjde 840-780 mm.
844-49	5800-5890	HB	Sidehøjde 710-720 mm.
850-53	5850	HB	Sidehøjde 730 mm.
854-55	5800-5890	HB	Sidehøjde 710-720 mm.
856-59	5850-5890	HB	Sidehøjde 730 mm.
860	5850-5890	HB	Sidehøjde 730 mm.
951-66	5850-5890	HB	Sidehøjde 730 mm.
967-72	5900-6000	HB	Sidehøjde 730 mm.
973-97	5900-6000	HB	Sidehøjde 730 mm.
1009-15	4300-4500	HB	Sidehøjde 350 mm.
1016	5400-5200	SB, Bh	Sidehøjde 350 mm.
1024	4350-4200	HB	Sidehøjde 300 mm.
1025	4175	HB	Sidehøjde 300 mm.
1027-28	4250	HB	Købt 1918. Sidehøjde 300 mm.

GODSVOGNE

L i t r a		numre	bygge år	Fabrik	Bdfl. m ²	Lasteevne		Aks.afs. mm	L.o.P.	
øvr.1923	1925					øvr. t 1923			1910	mm øvr.
<u>FFJ</u>										
	T	1029-32	1910	?	10,3	10		2630	6400	
	T	1033	1910	?	10,3	10		2630	6920	
	T	1034-36	1910	?	10,3	10		2630	6920	
	T	1037	1910	?	10,3	10		2630	6920	
	T	1038-42	1910	?	10,3	10		2630	6400	
	T	1043-44	1910	?	10,3	10		2630	6920	
	T	1045-47	1910	?	10,3	10		2630	6400	
	T	1048	1910	?	10,3	10		2630	6920	
	T	1049-52	1910	?	10,3	10		2630	6400	
I		1101-8	1899	Zypen	18,6	10	12,8	4000	8500	
I	IS	1109-16	1899	Zypen	18,6	10	12,8	4000	8500	
	PJ	1301-10	1923	Deut.Werke	18,0		15	4000	8130	
<u>AHB</u>										
Q	QF	2301-3	1899	Maribo	16,1	10	12,5	3660	8100	8110
Q	QF	2304-7	1899	Maribo	16,1	10	12,5	3660	7700	
Q	QF	2308-9	1900	Scandia	16,2	10	12,5	3660	7700	
Q	QF	2310-11	1902	Scandia	16,2	10	12,5	3660	8100	8110
Q	QF	2312-13	1903	Scandia	16,2	10	12,5	3660	7700	
Q	QF	2314-15	1906	Scandia	16,2	10	12,5	3700	7800	7750
Q	QF	2316-17	1907	Scandia	15,5	10	12,5	3700	7700	7750
Q	QF	2318-19	1911	Scandia	16,3	10	12,5	3660	7700	
Q	QF	2320-22	1913	Scandia	16,3	10	12,5	3660	7700	
	QF	2323-34	1915	Scandia	16,3	10	12,5	3660	7700	
	H	2421	1906	APB	14,3	10		3700	7800	7750
	H	2422	1907	Scandia	14,2	10		3700	7750	
	H	2423	1907	APB	14,3	10		3700	7800	7750
	H	2424-27	1908	APB	14,3	10		3700	7800	7750
	K	2531-32	1899	Maribo	15,0	10		3500	7200	7250
	K	2533-34	1903	Scandia	15,0	10		3500	7200	7250
P	PF	2671-72	1899	Maribo	16,2	10	12,5	3660	7750	7200
P	PF	2673-76	1899	Maribo	16,2	10	12,5	3660	7750	7200
P	PF	2677-78	1900	Scandia	16,2	10	12,5	3660	7750	7200
PL	PF	2891	1888	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250	8480
PL	PF	2892	1889	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250	8480
PL	PF	2893-94	1907	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8250	8790
PL	PF	2895-96	1911	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8960	
PL	PF	2897	1912	APB	18,0	10	12,5	4200	8250	8790
PL	PF	2898-99	1912	Scandia	18,0	10	12,5	4200	9020	
PL	PF	2900-07	1913	Scandia	18,0	10	12,5	4200	9020	
	PF	2908-17	1917	Scandia	18,1	10	12,5	4200	9020	
T	TA	3001-04	1908	APB	12,4	10		3500	6970	7030
T	TF	3017-18	1910	Arlöf	17,3	10	12,5	3760	8930	
T	TF	3019-22	1910	Arlöf	17,3	10	12,5	3760	8930	
T	TA	3023	1911	Scandia	12,2	10		3450	7020	
T	TA	3029	1913	Scandia	12,2	10		3450	7020	

GODSVOGNE

numre	Tara kg	Bremser	Bemærkninger
<u>FFJ</u>			
1029-32	4500	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1033	5500	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1034-36	5000	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1037	5300	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1038-42	4700	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1043-44	5450	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1045-47	4650	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1048	5400	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1049-52	4500	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
1101-08	7600	HB	Købt 1912 fra Deutsche Wagon Leih-anstalt.
1109-16	7600	HB	Købt 1912 fra Deutsche Wagon Leih-anstalt. Hvidm.
1301-10	7600	HB	Sidehøjde 1000 mm.
<u>AHB</u>			
2301-03	7400	SB, Bh	Opr. Q 301-3. ANSJ 66,67,61.
2304-07	6800	HB	Opr. Q 304-07. ANSJ 62-65.
2308-09	6900	HB	Opr. Q 308-09
2310-11	7700	SB, Bh	Opr. Q 310-11
2312-13	6900	HB	Opr. Q 212-13
2314-15	6900	HB	Opr. Q 314-15
2316-17	6900	HB	Opr. Q 316-17. 2317 udr. 1921.
2318-19	6670-6980	HB	Opr. Q 318-19.
2320-22	6670-6980	HB	Opr. Q 320-22.
2323-34	6670-6980	HB	
2421	7000-7300	SB, Bk	Opr. H 421
2422	7300	SB, Bk	Opr. H 422
2423	7000-7750	SB, Bk	Opr. H 423.
2424-27	7000-7300	SB, Bk	Opr. H 424-27
2531-32	5600	HB	Opr. K 531-32, ANSJ K 31-32. Spidsgavl. Sidehøjde 1270 mm.
2533-34	5600	HB	Opr. K 533-34. Sidehøjde 1250 mm.
2671-72	6400	SB, Bh	Opr. P 671-72, ANSJ P 105-6. Sidehøjde 900 mm.
2673-76	5600	HB	Opr. P 673-76, ANSJ P 101-4. Sidehøjde 900 mm.
2677-78	5600	HB	Opr. P 677-78. Sidehøjde 900 mm.
2891	6300	SB, Bh	Opr. PL 891, købt 1904. Sidehøjde 840-780 mm.
2892	5250	HB	Opr. PL 892, købt 1904. Sidehøjde 840-780 mm.
2893-94	5800-5890	HB	Opr. PL 893-94. Sidehøjde 710-720 mm.
2895-96	5850	HB	Opr. PL 895-96. Sidehøjde 730 mm.
2897	5800-5890	HB	Opr. PL 897. Sidehøjde 710-720 mm.
2898-99	5850-5890	HB	Opr. PL 898-99. Sidehøjde 730 mm.
2900-07	5850-5890	HB	Opr. PL 900-07. Sidehøjde 730 mm.
2908-17	6000	HB	Sidehøjde 730 mm.
3001-04	4300-4100	HB	Opr. T 1001-04. Sidehøjde 350 mm.
3017-18	5500-5600	HB	Opr. T 1017-18. Sidehøjde 350 mm.
3019-22	5500-5600	HB	Opr. T 1019-22. Sidehøjde 350 mm.
3023	4225-4200	HB	Opr. T 1023. Sidehøjde 300 mm.
3029	4250-4200	HB	Opr. T 1029. Sidehøjde 300 mm.

GODSVOGNE

L i t r a		numre	bygge år	Fabrik	Bdf1. m ²	Lasteevne øvr. t 1923	Aks.afs. mm	L.o.P.	
øvr.1923	1925							1910	mm øvr.
<u>AHB</u>									
	I	3141-44	1899	Zypen	18,6	10	12,5	4000	8500
I	IS	3145-48	1899	Zypen	18,6	10	12,5	4000	8500
<u>AHJ</u>									
Q	Q	4331-33	1900	Scandia	12,3	10		3100	6800 6900
Q	Q	4334-37	1900	Scandia	12,3	10		3100	6500
Q	Q	4338-39	1904	Scandia	12,3	10		3100	6800 6900
Q	Q	4340-43	1904	Scandia	12,4	10		3100	6500
Q	QF	QC	4344-45	1906	Scandia	16,3	10	12,5	3700 7800 7750
Q	QF	QB	4346-47	1907	Scandia	15,4	10	12,5	3700 7700 7750
Q	QF		4348-49	1911	Scandia	16,3	10	12,5	3660 7700
Q	QF		4350-52	1913	Scandia	16,3	10	12,5	3660 7700
	QF		4353-59	1915	Scandia	16,3	10	12,5	3660 7700
	QF		4360-62	1917	Scandia	16,3	10	12,5	3660 7700
	H	4431	1906	APB	14,3	10		3700	7800 7750
	H	4432	1907	Scandia	14,2	10		3700	7250
	H	4433	1907	APB	14,3	10		3700	7800 7750
	H	4434-37	1908	APB	14,3	10		3700	7800 7750
	QS	4461-64	1900	Scandia	14,2	10		4100	8200 8220
	K	4541-44	1900	Scandia	15,1	10		3500	7200 7230
P	PB	4701-05	1900	Scandia	16,4	10	12,5	3700	7750
PL	PF	4861-65	1900	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8800 8790
PL	PF	4866-71	1889	Malines?	18,1	10	12,5	4000	8250 8480
PL	PF	4872	1888/89	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250 8480
PL	PF	4873-74	1888/89	Breslau	18,1	10	12,5	4000	8250 8480
PL	PF	4875-76	1907	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8250 8790
PL	PF	4877-78	1911	Scandia	18,0	10	12,5	4200	8960
PL	PF	4879-81	1912	Scandia	18,2	10	12,5	4200	9000
PL	PF	4882	1912	APB	18,0	10	12,5	4200	8250 8790
PL	PF	4883-90	1913	Scandia	18,0	10	12,5	4200	9000
PL	PF	4921-23	1913	Scandia	18,0	10	12,5	4200	9020
	PF	4924-35	1917	Scandia	18,0	10	12,5	4200	9020
T	TA	5005-07	1908	APB	12,4	10		3500	6970 7030
T	TA	5008	1908	APB	12,4	10		3800	7770
T	T	5009	1910	?	10,3	10		2630	6400
T		5010	1910	?	10,3	10		2630	6920
T		5011-14	1910	?	10,3	10		2630	6400
T		5015	1910	?	10,3	10		2630	5350?
T		5016-17	1910	?	10,3	10		2630	6400
T		5018	1910	?	10,3	10		2630	6920
T		5019-20	1910	?	10,3	10		2630	6400
T	TA	5026	1911	Scandia	12,2	10		3450	7020
T	TA	5030	1913	Scandia	12,2	10		3450	7020
I		5171-74	1899	Zypen	18,6	10	12,5	4000	8500
I	IS	5175-78	1899	Zypen	18,6	10	12,5	4000	8500

GODSVOGNE

Numre	Tara kg	Bremser	Bemærkninger
<u>AHB</u>			
3141-44	7600	HB	Opr. I 1141-44. Købt 1912 fra Deutsche Wagon Leiha.
3145-48	7600	HB	Opr. I 1145-48. Købt 1912 do. do. Hvidmalede.
<u>AHJ</u>			
4331-33	6500-6700	SB, Bk	Opr. Q 331-33.
4334-37	6000	HB	Opr. Q 334-37.
4338-39	6500-6700	SB, Bk	Opr. Q 338-39.
4340-43	6000	HB	Opr. Q 340-43.
4344-45	6900	HB	Opr. Q 344-45.
4346-47	6900	HB	Opr. Q 346-47.
4348-49	6650-6980	HB	Opr. Q 348-49.
4350-52	6650-6980	HB	Opr. Q 350-52.
4353-59	6650-6980	HB	
4360-62	6650-6980	HB	
4431	7000-7300	SB, Bk	Opr. H 431
4432	7300	SB, Bk	Opr. H 432
4433	7000-7300	SB, Bk	Opr. H 433
4434-37	7000-7300	SB, Bk	Opr. H 434-37
4461-64	7100	SB, Bk	Opr. 461-65, 465 ombygget.
4541-44	5900	HB	Opr. K 541-44. Sidehøjde 1270 mm.
4701-05	5400	HB	Opr. P 701-05. Sidehøjde 720-725 mm.
4861-65	5400	HB	Opr. P 861-65. Sidehøjde 735-750 mm.
4866-71	5700-6000	HB	Købt 1902. Opr. P 866-71. Sidehøjde 840 mm.
4872	6250	SB, Bh	Købt 1904. Opr. P 872. Sidehøjde 780-840 mm.
4873-74	5700-6000	HB	Købt 1904. Opr. P 873-74. Sidehøjde 840 mm.
4875-76	5800-5890	HB	Opr. P 875-76. Sidehøjde 710-720 mm.
4877-78	5850	HB	Opr. P 877-78. Sidehøjde 730 mm.
4879-81	5950	HB	Opr. P 879-81. Sidehøjde 730 mm.
4882	5800-5890	HB	Opr. P 882. Sidehøjde 710-720 mm.
4883-90	5900	HB	Opr. P 883-90. Sidehøjde 730 mm.
4921-23	5890-6000	HB	Opr. P 921-23. Sidehøjde 730 mm.
4924-35	5890-6000	HB	Sidehøjde 730 mm.
5005-07	4300-4500	HB	Sidehøjde 350 mm. Opr. T 1005-07.
5008	5400-5300	SB, Bh	Sidehøjde 350 mm. Opr. T 1008.
5009	4650	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5010	5400	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5011-14	4700	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5015	5350	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5016-17	4700	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5018	5400	SB, Bh	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5019-20	4600	HB	Købt 1918. Sidehøjde 480 mm.
5026	4400-4875	HB	Opr. T 1026. Sidehøjde 300 mm.
5030	4250-4200	HB	Opr. T 1030. Sidehøjde 300 mm.
5171-74	7600	HB	Opr. I 1171-74. Hvidmalede. Købt 1912 fra DWL
5175-78	7600	HB	Opr. I 1175-78. Hvidmalede. Købt 1912 fra DWL

HB=håndbremse, SB=skruebremse, Bk=bremsekupe, Bh=bremsehus.

SCANDIA 1898

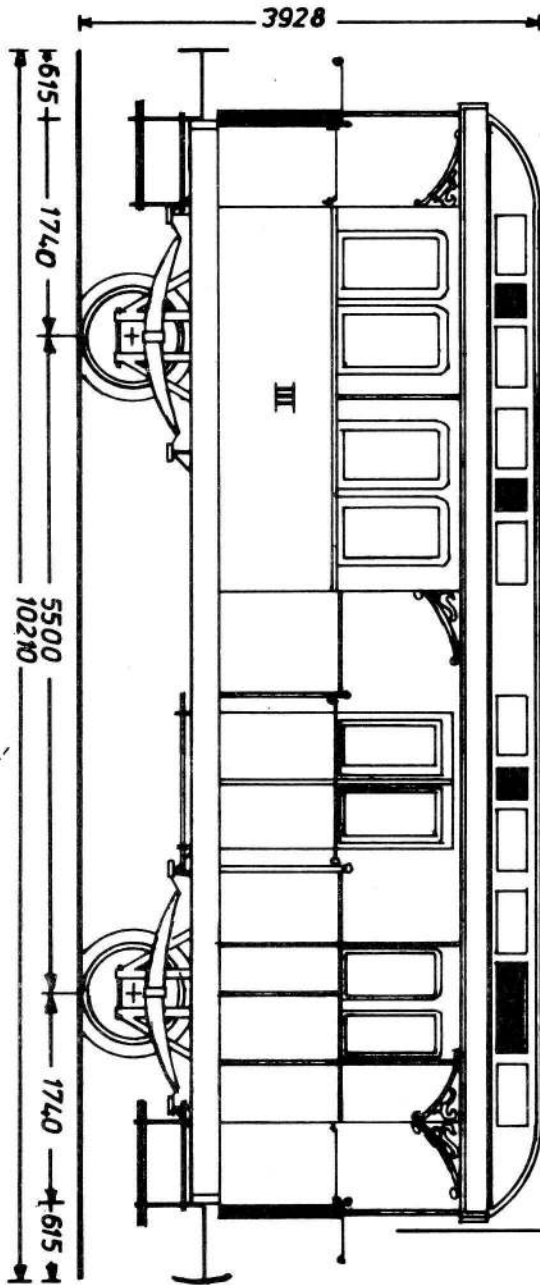
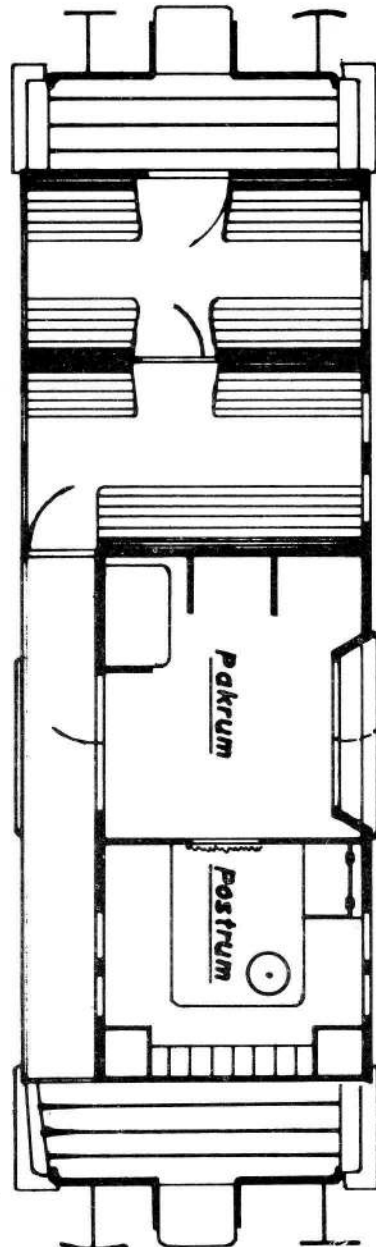
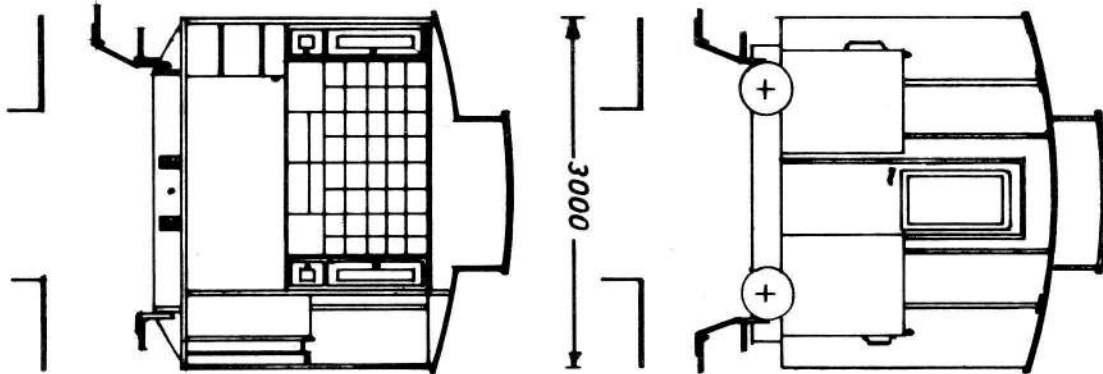
NORRESUNDBY-SÆBY
BANEN

SKALA HO 1:87

ombygget 1971 til C 68-70

D 123 124

bs



bs

fortsat fra omsl. 2

tekst og med foto af den viste vogn - enten af selve forbilledet eller af en modelvogn.

Vi håber De efter denne smøre vil bestille bogen - eller i hvert fald sætte den på ønskesedlen. På forhånd tak.

MOROP-KONGRES 1970

Flere abonnenter har spurgt om nærmere detaljer vedrørende tilmelding til MOROP-kongressen og reservation af hotelværelse. Desværre er det i dette tilfælde ikke nok "bare" at være SIGNALPOSTabonnet, idet deltagelse i kongressen er betinget af medlemskab af en under DMJU hørende foreninger. Af disse skal jeg nævne de største: Dansk Jernbane Klub, Helsingør Jernbaneklub, Kolding Lokomotiv Klub, Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model Jernbane Klub, Slagelse Modeljernbane Klub, Odense Modeljernbaneklub, Jydsk Modeljernbane Klub, Århus, og Ålborg Modeljernbane Klub.

Er man medlem i en af unionens foreninger sker tilmeldelse til kongressen ved udfyldelse af en tilmeldingsblanket, og bestilling af hotelværelse ved udfyldelse af en hotelreservationsblanket; begge blanketter fås ved skriftlig henvendelse til: DMJU, hr. E. Beyer, Bremensgade 25, 2300 København S.

Sidste frist for tilmelding er 20/6 1970.

GAMLE ÅRGANGE OG JUBILÆUMSSKRIFTER m.v.

Nu er det også sket med 3. årgang - sådan at forstå, at den er udsolgt som komplet sæt. Det samme gælder jo 1. og 2. årgang, og jeg benytter derfor lejligheden til at rekapitulere, hvad SIGNALPOSTENS forlag p.t. er leveringsdygtig i:

SIGNALPOSTEN:

1. årgang, nr. 1,2,4,5,7,10,11ákr.	1,-
Kun få eksemplarer af hver.	
2. årgang, nr. 1, 6	- - 2,-
2. årgang, nr. 4 (Nordbanen)	- - 3,-
2. årgang, nr. 8 (tyndt!)	- - 1,50
3. årgang, nr. 1, 2	- - 4,-
3. årgang, nr. 5/6	- - 6,-
4. årgang komplet	- - 25,-
4. årgang, nr. 2, 3, 4	- - 5,50
5. årgang komplet	- - 25,-
5. årgang, nr. 1,2,3,4,5,6	- - 5,50

JUBILÆUMSSKRIFTER

Skive-Vestsalling-Jernbane	- - 6,-
----------------------------	---------

Skagensbanen (snart udsolgt)	- - 8,-
Hirtshalsbanen	- - 7,-
Hornbækbanen	- - 11,-

FOTOHEFTER

1: APB - FFJ	- - 12,-
2: APB - AHB og AHJ	- - 12,-

BOGEN OM VOGNBYGNING	- - 77,50
(udkommer ca. 1. august 1970)	

Bestilling af ovennævnte sker ved indbetaling af beløbet enten på postgiro 94722 Jernbanetidsskriftet SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, eller pr. postanvisning eller check til samme adresse. På venstre talon eller i brev anføres, hvad indbetalingen dækker.

Til det aktuelle beløb skal lægges returporto, for tiden kr. 0,80 pr. ordre. Undertaget herfra er alene ordrer, hvori bogen om vognbygning indgår.

MODELBYGGER KONKURRENCEN

Nu er det i sidste øjeblik, hvis De skal nå at deltage i denne konkurrence.

Fristen for indsendelse udløber den 30. juni 1970 og der kan ikke gives henstand. Inde i bladet vil De finde et kort resume af betingelserne - her skal jeg kun lige nævne, at jeg vil gøre alt for, at resultatet kan bringes i næste nummer. Men tidsintervallet er meget lille, så love noget, det vil jeg ikke!

Der var meget mere, jeg gerne ville have fortalt om, men jeg har allerede brugt alt for meget af vor kostbare spalteplass.

Derfor kort:

6. årgang, nummer 4 påregnes udsendt lige før MOROP-kongressen, d.v.s. sidst i juli måned.

På genhør!

Holtrup

SLUTSIGNALET

Denne gang har jeg bl.a. måttet udskyde fortsættelserne på Københavnske banegårde og Damplokomotivets udvikling og nye artikler i nogle af vore andre serier. Jeg håber det bedste for de kommende numre. Billedet på bagsiden er fra turen den 19/4 1970 på HFHJ og det er taget af C.Schwarz.

