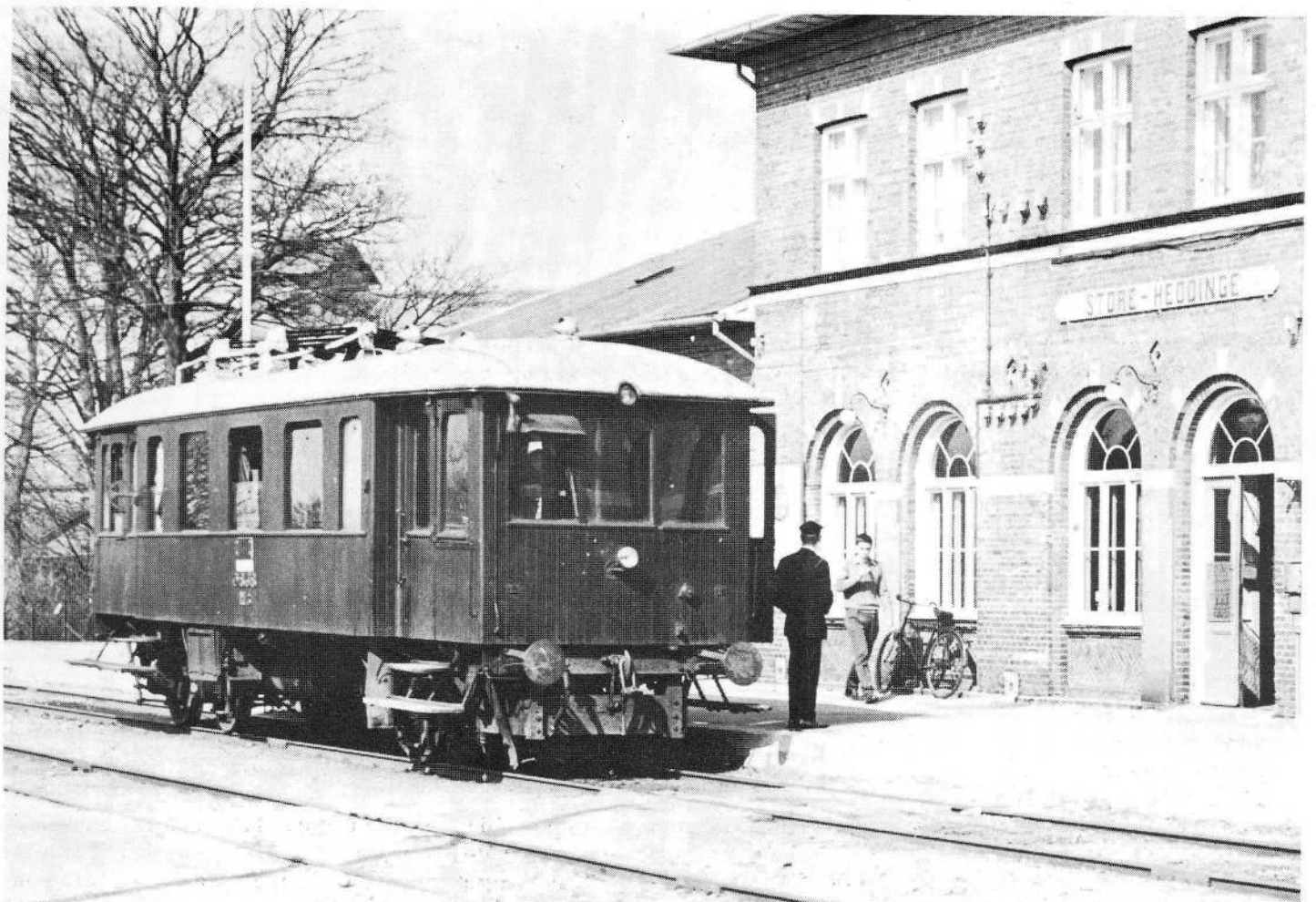
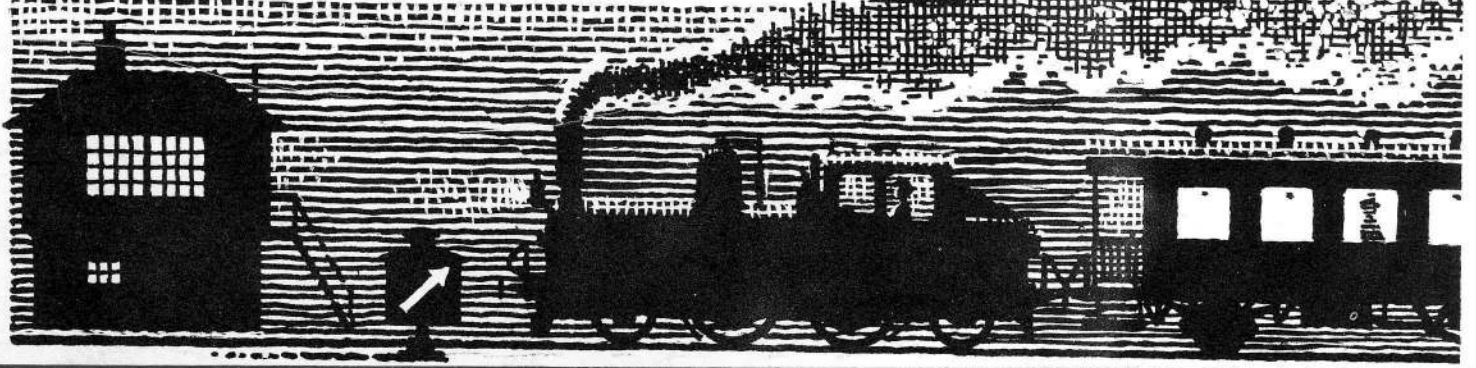


SIGNALPOSTEN



6. årg.

DECEMBER 1970

nr. 6

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

FORNYELSE AF ABONNEMENT

Endnu et år er henrundet, og SIGNALPOSTEN skal atter til eksamen - med Dem, kære læser, som censor.

Med dette nummer følger et giroindbetalingskort til brug ved Deres fornyelse af abonnementet. Girokortet skulle være påtrykt Deres adressefelt - dels for at gøre det lettere for Dem, men også for vor mangeligheds skyld, idet Deres SP-nummer er vor bedste ledetråd, når vi skal afkvittere Deres indbetaling.

Girokortet kan også anvendes direkte i såvel Sverige som Norge og skulle De have egen girokonto, kan det ligeledes benyttes.

Såfremt De anvender andre veje til Deres indbetaling, bedes De venligst anføre Deres SP-nummer på betalingsmidlet - og i alle tilfælde bedes De anføre eventuelle rettelser på bagsiden af kupon til modtageren.

En lille redegørelse for Deres syn på bladet, dets emnevalg - og forslag o.s.v. vil være meget velkomment på kuponen.

Vi håber Deres bedømmelse bliver: bestået og at De foretager Deres fornyelse som en julegave til os - tak.

PRISSTOP

De bemærker utvivlsomt, at abonnementsprisen er forhøjet til 30 d.kr. Det er i overensstemmelse med vort tidligere givne avis - men der er jo altså det med den prisstoplov for tiden 22/9 1970 til 28/2 1971, der er vedtaget i mellemtiden.

Vi vil meget nødig være lovbrudere, og vi har derfor spurgt os for i Monopoltilsynet, der fortæller, at vi ikke er underkastet den nævnte lov alene af den grund, at SIGNALPOSTEN ikke er et erhvervsforetagende. Vore indtægter anvendes alle til udgivelse af bladet og der er ikke tale om fortjeneste til nogen.

Altså kan vi med god samvittighed "kræve" kr. 30 for 7. årgang - et beløb, der antagelig vil give vore abonnenter omkring 300 sider i årgangen alt i alt (heraf ca. 250 nummererede).

Endnu et år er henrundet. Et år med stærk aktivitet i vore "cirkler" og med store arrangementer, der blev kronet med succes. Til store arrangementer er vi ubeskedne nok at henregne vor udgivelse af en stor håndbog: DSB OLD-TIMERE i model - om vognbygning i 1:87 (H0). Det er den største bog om dette emne, der endnu er udgivet, og også langt den dyreste: d.kr. 79,50. Selv om vi endnu er et stykke vej fra at have fået hele vort "udlæg" hjem, er vi godt tilfredse - ikke mindst med den positive modtagelse, bogen har fået alle vegne.

Skulle De være i den situation, at De mangler en julegave til en jernbaneinteresseret eller/og modelbygger - måske Dem selv? - vil De ved indbetaling af beløbet på giro 9.47.22 senest 14/12 kunne nå at få bogen inden jul.

Denne bogudgivelse - tillige med andre udgivelser, heftet: Danske Model- og Jernbaneklubber 1970 (der iøvrigt er næsten helt udsolgt) og Fotchefterne I og II - hjælper med til at sprede kendskabet til vort hjertebarn SIGNALPOSTEN, og det er efterhånden meget tit, at redaktøren har en glædelig stund. En opringning fra en, der bekymret spørger om han kan "få lov til at" tegne abonnement? (OM han kan!), eller en indbetaling fra en fuldstændig ukendt eller et brev med bestilling.

Vi er nu nået op over 540 abonnenter, hvilket er en stigning fra 5. årgang på mere end 20%; - er det ikke glædeligt?

Vi håber inderligt, at fremgangen må holde også i 7. årgang.

KUPESNAK

Som tidligere nævnt får redaktionen mange hyggelige breve fra læserne. Indholdet er mange gange så smigrende, at vi rødmer ved læsningen og glædes dybt og inderligt. Andre giver gode forslag og positiv kritik og atter andre korrektioner til bladets artikler.

I hovedsagen besvarer vi brevene direkte, men nogle kræver ikke direkte svar og andre føler vi bør bringes til almindelig kendskab her i bladet, og derfor vil De med mellemrum finde den ovennævnte overskrift i denne rubrik.

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

6. årgang nummer 6

december 1970

Indhold i dette nummer:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Endestationer.....		190
Sikringsanlæg på modelbanen: 8: overkørselsanlæg, fortsat...		194
Tegningsarkivet.....		196
Fotoarkivet.....		197
Damplokomotivets udvikling, overheder.....		198
Snestorm.....		202
ADAMS hjørne: læserbrev om planlægning af anlæg.....		207
Bog anmeldelser.....		212
Tips (om indbinding).....		215
Aalen-Neresheim-Dillingen.....		217

Forsidebilledet: Forårsstemning; ØSJS M 3 i St. Heddinge,
21. april 1968 (foto: Jesper)

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 7. årgang er kr. 30,- incl. MOMS. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller evt. på postanvisning eller 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.

ENDESTATIONER

I SIGNALPOSTEN 5. årgang nummer 6 havde jeg en artikel om forgreningsstationer, og jeg er siden blevet opfordret til at supplere denne med artikler om andre stationstyper. Da artiklerne er stærkt afhængige af mine ret beskedne muligheder for at besøge de stationer, jeg skriver om, kan disse artikler dog næppe ligefrem betragtes som en artikelserie.

Jeg vil i denne artikel kort omtale et antal endestationer for enkeltsporede baner af forskellig størrelse, idet jeg ganske som ved forgreningsstationerne vil søge at ridse en udvikling fra de mindste til de større op. For endestationer gælder det dog i særlig høj grad, at sporplanen har forbindelse med køreplanen.

Ingen af de af mig omtalte stationer er færgestationer, men nogle af dem har naturligvis sidespor til havn og industri-virksomheder. Sidespor er iøvrigt en af de ting, der sætter kolorit på et anlæg, hvis de blot anbringes nogenlunde rimeligt og i et ikke for stort antal.

Det har været vanskeligt at finde endestationer at omtale, idet antallet af stikbaner her i landet er begrænset, og en del endestationer har endog tidligere været bragt i SIGNALPOSTENS jubilæums-skrifter. Jeg har derfor ikke været i stand til at videreføre princippet fra den sidste artikel, hvor jeg drog paralleller mellem de forskellige stationer.

Som det første eksempel har jeg valgt den nye station i Nærum. Den gamle station i Nærum, der indtil for nylig var posthus, lå midt i byen, men da Hørsholm-vejen skulle bygges, blev Nærumbanens yderste ende omlagt, idet man derved kunne spare en bro til banen over vejen. Banen forkortedes ca. 500 m og yderligere et

stykke forlagdes mod vest, hvorefter den nye station byggedes ved Skodsborgvejs overføring over Hørsholmvejen.

Stationen stod færdig i 1954 og må - som så meget andet på Nærumbanen - afgjort betegnes som skræddersyet til denne banes særlige trafik, og da den samtidig frembyder det simplest mulige eksempel på en endestation må den nødvendigvis med i denne artikel.

Banen har ingen godstrafik (den driver dog en lastbilrute), og stationen er derfor udelukkende udstyret med et omløbsspor til brug for de personførende tog, når disse er på to vogne. I de tidsrum, hvor dette er tilfældet, er stationen betjent, idet sporskifteomstillingen sker fra et centralapparat i stationskontoret, men i aftentimerne sørger et automatisk signalsystem for at sætte signal for togene idet man dog naturligvis ikke kan køre med tovognstog i disse perioder.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes endestation er ikke Thyborøn, som man umiddelbart måtte antage, men derimod Thyborøn havn. Dette er for så vidt naturligt, idet byen er delt i to dele, hvoraf den sydligste ligger omkring kirken og den nordligste og største ved havnen. Banens endestation ligger ved den ældre del af havnen, og derfra går banen ind over tangen til Harbøre med station ved Rønland og trinbræt i Thyborøns sydlige del. Indtil 1955 lå banen på det yderste dige, men den blev derefter flyttet ind på beskyttelsesdiget ca. 1 km længere tilbage, hvilket har givet en meget krøllet linieføring gennem Thyborøn, hvor trinbrættet ved samme lejlighed blev flyttet.

Sporplanen giver indtryk af, at det for denne bane er godstrafikken til og fra

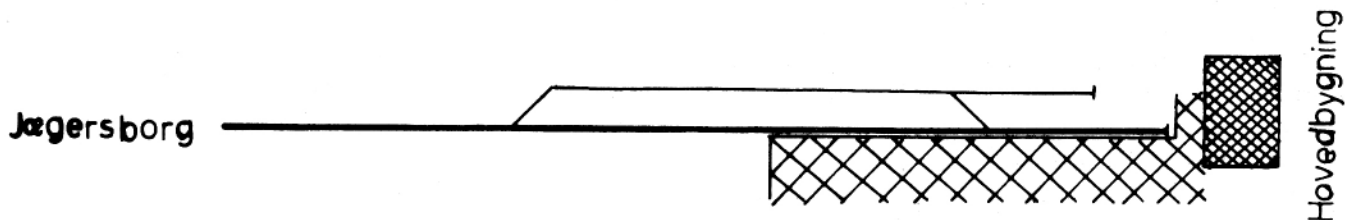


Fig. 1

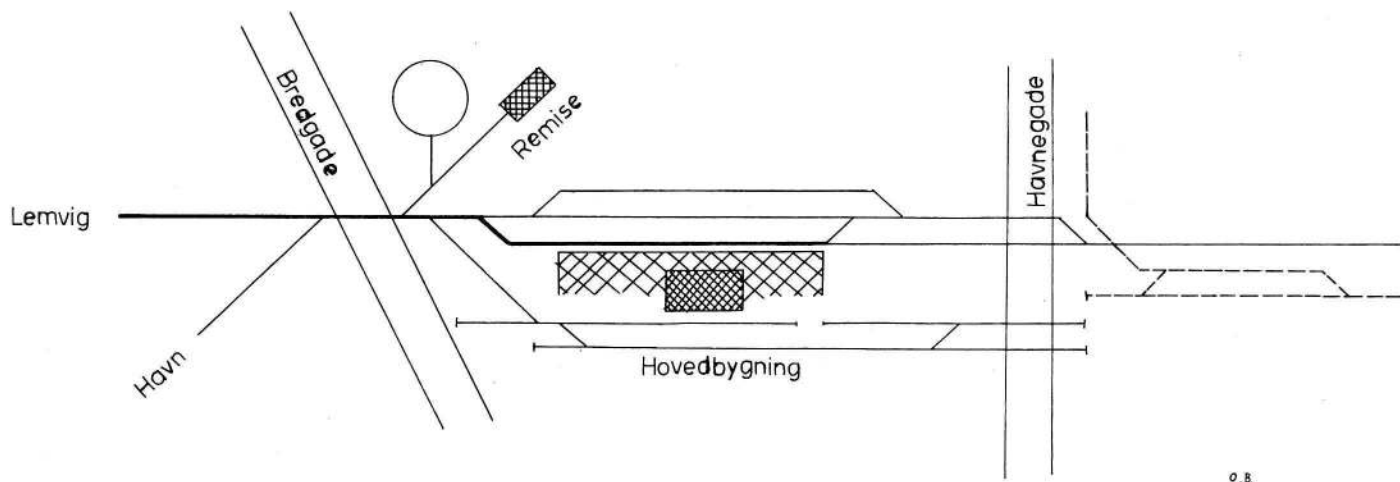


Fig. 2

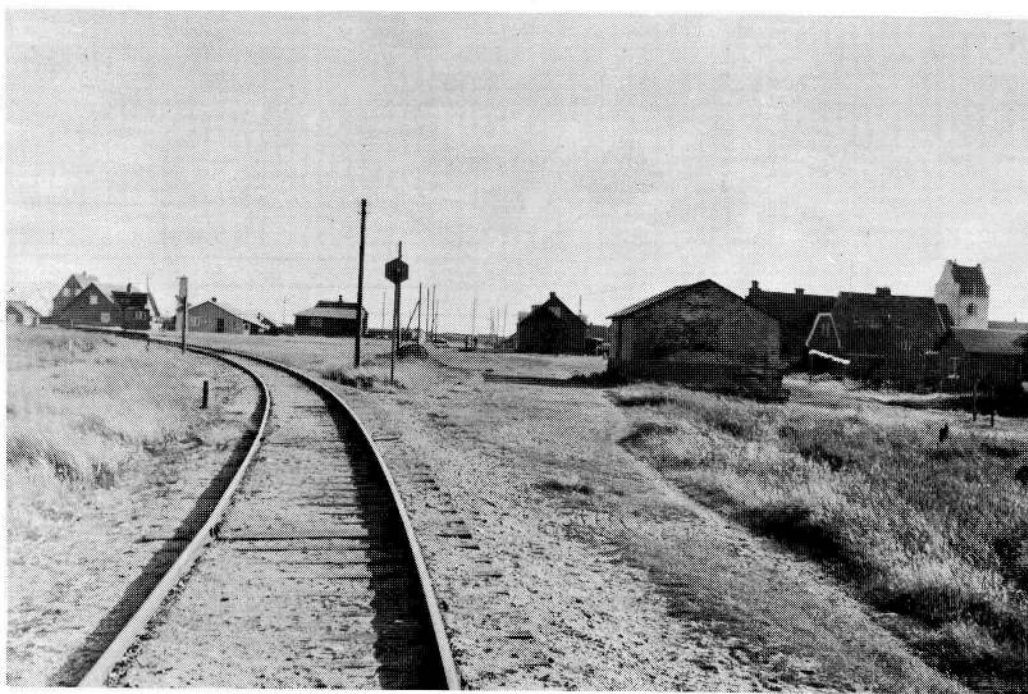
Thyborøn, der var bestemmende for stationens indretning, men en del af de for godstrafikken bestemte anlæg har siden fået lov at forfalde, og jeg tvivler da også på, at man for tiden kan køre overalt på de spor, jeg har angivet på planen.

Området omkring Thyborøn er ret udsat for Vesterhavet, og tangen har da også i tidens løb været oversvømmet adskillige gange på flere forskellige steder. Yderligere sker der i og især lige inden for Thyborøn kanal en betydelig tilsanding, og man har tidligere fra lovgivningsmagtens side ofret disse forhold betydelig opmærksomhed. Det tilbagetrukne dige, hvorpå banen nu løber, er resulta-

tet af denne opmærksomhed, men lige for tiden er det jo unægtelig på en noget anden måde, at Thyborøn er i søgelyset på Christiansborg, idet man har fremsat forslag til lov om ophævelse af en lov fra 1946 om udførelse af visse foranstaltninger til sikring af Thyborøn havn og kanal mod havet. Foranstaltningerne er endnu ikke blevet udførte, og da der yderligere siden er sket en omvurdering af hele spørgsmålet om sikring af området, vil man nu bringe realiteterne og loven mere i samklang. Noget sådant ville også være ønskeligt på andre områder.

På sporplanen har jeg også antydende nærmeste dele af Klitvæsnets smalspors-

Thyborøn. Det nye spor til venstre med læskur på perronen. Midt i billedet banens tidligere trace. De ser gavlen af varehus og længere borte den tidligere stationsbygning (Foto: Holtrup).



bane og det lange sidespor uden om den nordlige bydel ned til havnen, men jeg vil dog ikke yderligere omtale disse to ting. Derimod vil jeg bemærke, at man her har ét af de tilfælde (der findes flere), hvor der er ført spor ud på gaden foran stationsbygningen, og noget sådant kan jo være meget fornøjeligt på en modelbane, hvor man så måske kan anbringe en hel stationsbygning på en station, hvor der ellers kun havde været plads til en halv bygning op mod en væg. Man bør iøvrigt hele tiden være opmærksom på, at man næsten ikke kan lave noget i model, som det ikke er muligt at finde et forbillede til, og udnytte det ved sin planlægning.

Stationen mangler et decideret rangerhoved, men man kan naturligvis anvende sidesporet til havnen til dette formål. Rangeringen vil dog alligevel spærre hovedsporet, så hvis dette er tilstrækkelig langt, kan man i og for sig lige så godt benytte det. En sådan flaskehals som hovedsporet ved overskæringen for Bredgade, kan iøvrigt gøre en modelbane mere interessant, idet den tvinger til omhyggeligere planlægning af rangeringen.

En tilsvarende flaskehals findes på Assens station, der er den næste, jeg vil omtale. Sporplanen er optegnet i 1967, og der er derfor ikke mindste rest tilbage af den metersporede forbindelse, der før anden verdenskrig gik fra sukkerfabrikken til færgelejet, idet man dengang transporterede sukkerroer fra Sønderjylland til Assens med Amtsbanen og en smalsporet

jernbanefærge fra Årøsund. Selv om der således har været jernbanefærgeforbindelse fra Assens, har denne aldrig været reelt forbundet med stationen, så man har en "reel" endestation på trods heraf.

Stationen er forholdsvis kort og er således velegnet for modelbaner. Yderligere er den et eksempel på en station med drejeskive for enden af perronsporene; en type, der ellers er hyppigere i model end i virkeligheden. Sluttelig vil jeg henlede opmærksomheden på den morsomme detalje med det spor, der er indlagt for enden af anden perron.

Det er iøvrigt ved indkørsel i spor 1, at togene til tider har haft lidt vanskeligt ved at standse til tiden, så de er havnet inde i forretningen på den anden side af gaden. Men det er jo en ganske anden historie.

Som det sidste eksempel vil jeg nævne den nye station i Sønderborg. Den er måske nok i visse henseender ikke så typisk som endestation, men til gengæld er den et ganske godt eksempel på stationsplanlægning på et meget beskedent område. Stationen ligger helt nede "på stranden", og dens ene sidebegrænsning udgøres af en stejl skrænt, hvoraf endog noget måtte bortgraves ved den sidste udvidelse af stationen.

Stationen er i høj grad bygget ud fra antagelser om trafikken, der er relevante på et modelbaneanlæg. Man regner således med ret korte tog, og for persontrafikkens vedkommende er der yderligere

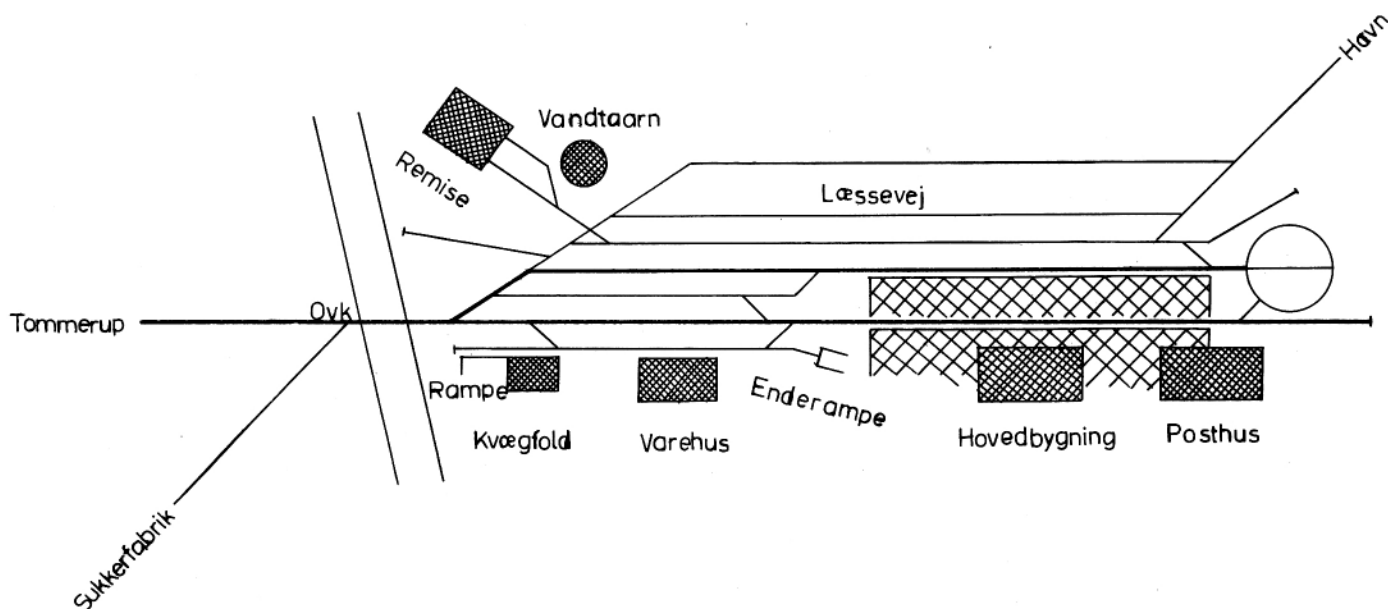


Fig. 3

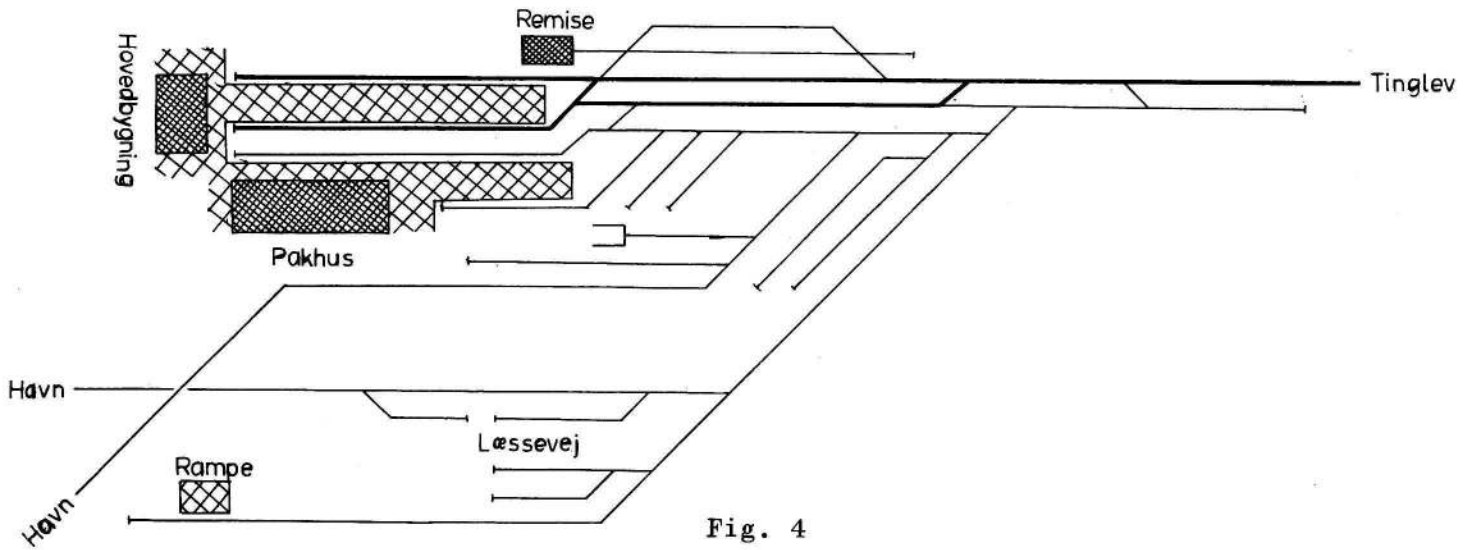


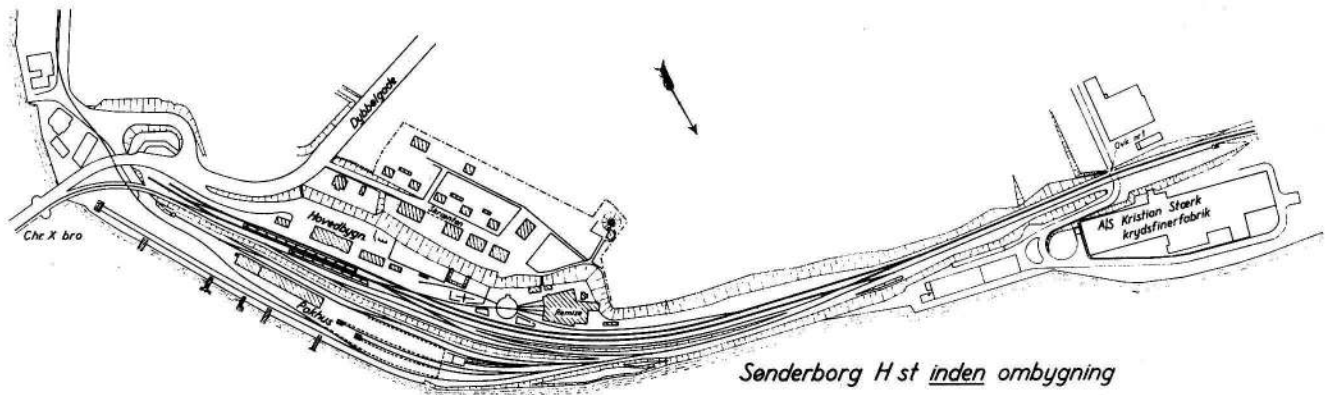
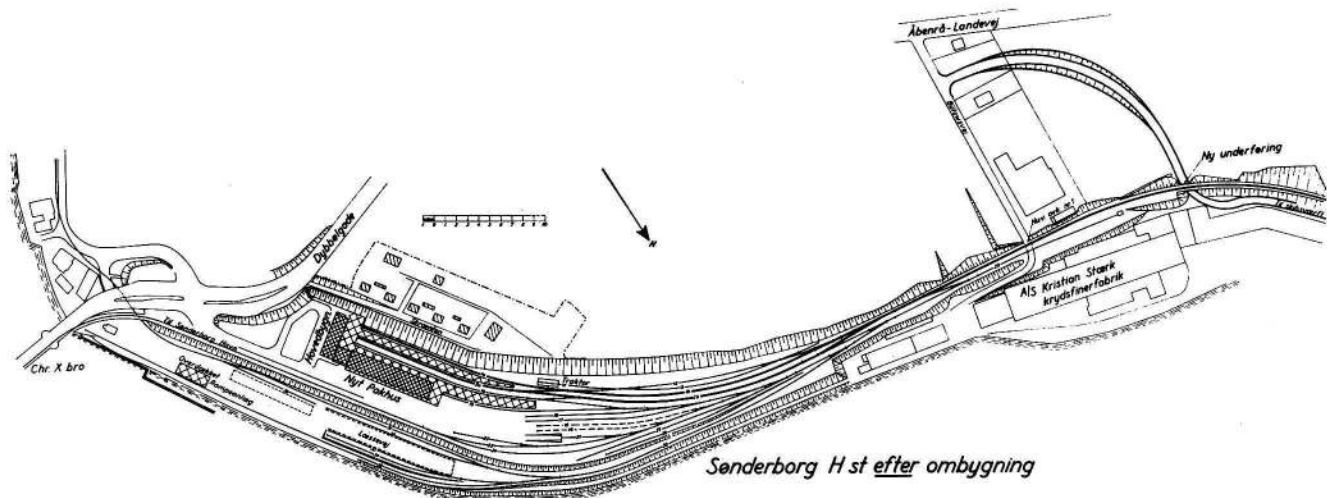
Fig. 4

især regnet med styrevognstog. Det er dog næsten mere vigtigt, at anlæggene for godstrafikken er et godt eksempel på den mindst pladskrævende ordening for en ikke alt for stor endestation.

Foruden den skematiske sporplan har

jeg for Sønderborg station yderligere medtaget en plan over stationen (fra Vingehjulet), så man kan se tilpasningen til pladsforholdene.

O. Buskgaard

Sønderborg H st *inden* ombygningSønderborg H st *efter* ombygning

Overigtsplaner, der viser anlæggene før og efter ombygningen

SIKRINGSANLÆG PÅ MODELBANEN

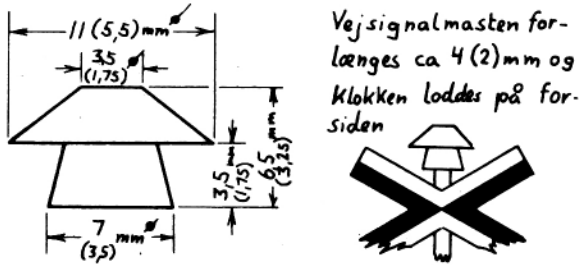


Fig 8.17

8. afsnit: OVERKØRSELS- OG BOMANLÆG, fortsat.

Denne gang skal vi igang med strømskemaerne, men først vil jeg undskylde, at klokken på vejsignalet på fig. 8.8 i første del af dette afsnit (i nr. 4), var faldet ud. Jeg skynder mig at bringe klokken og dens anbringelse på vejsignalet i fig 8.17. Klokken kan enten files (eller drejes) ud af noget rundmessing eller skæres i træ. Farven er sølvbronce (det, der kan ses er en beskyttelsesskærm der er galvaniseret, selve klokken sidder inde under - den er til gengæld af bronze).

Vi kaster os så lige ud i det. Fig 8.18 viser selve "styringen" af et advar-

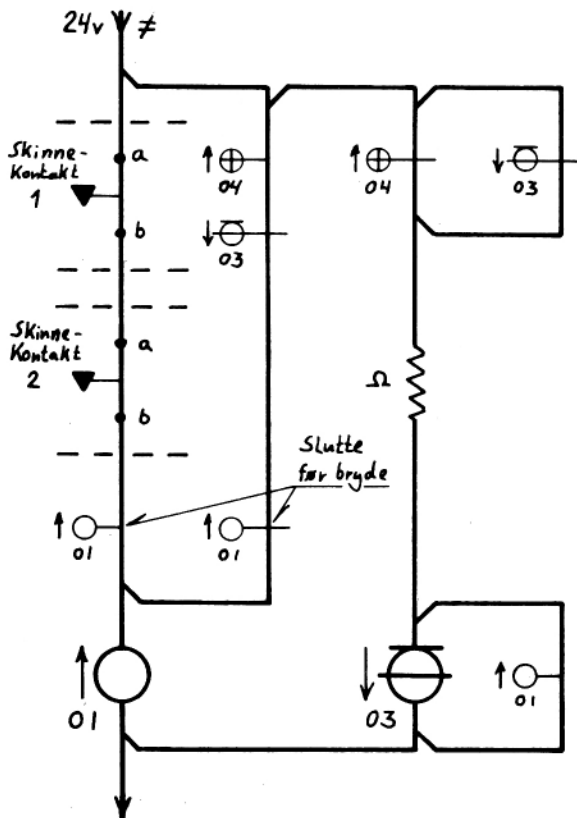


Fig 8.18

selssignalanlæg, idet jeg med hensyn til signaturer og kontakter henviser endnu en gang til SIGNALPOSTEN, 4. årgang nummer 2. Det vil ses, at fastlægningsrelæet 01 er trukket i normalstilling og at det får spænding igennem skinnekontakt 1 og 2 - en egenkontakt. Anlægget er selvfølgelig i normalstilling slukket - d.v.s. passage for vejtrafik - men hvis én af skinnekontakterne afbrydes af tog, falder relæet fra og anlægget går igang; og selv om skinnekontakten slutter igen, kan relæet ikke trække den vej på grund af egenkontakten - relæet kan kun trække gennem den anden gren (trækkegrenen). Men derom senere, lad os først se på den første gren, som vi kan kalde tændegrenen.

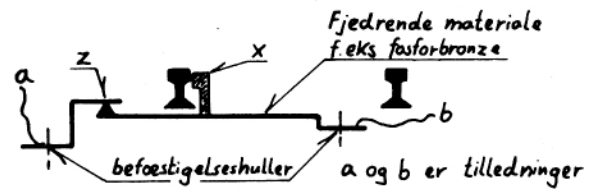


Fig 8.19

Skinnekontakten bruges som nævnt til at tænde anlægget med ved togpassage, og på fig 8.19 ses en måde (let skematisk) at lave en sådan på. Togets hjulflange trykker under passage knoppen X (af isoleringsmateriale) ned, således at kontakten Z brydes. Placeringen af skinnekontakterne på anlægget er vist på fig 9.20. Vi ved fra første del af artiklen, at man skal kunne se overkørselssignalet fra keningsmærke nr. 115s plads, og at anlægget da skal være i gang. Skinnekontakten skal derfor ligge foran 115-mærket, 0,2 m (0,1 m) vil være passende. Nu er der den ulempe ved det viste strømløb, at et tog, når det har passeret overkørslen, vil tænde anlægget igen når det passerer skinnekontakten for den anden køreretning (bagtænding). Vi må derfor forhindre dette.

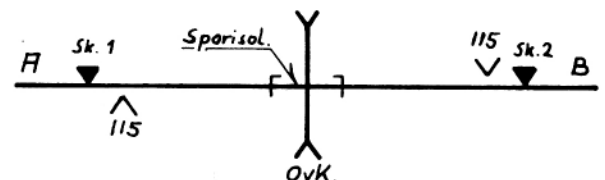


Fig 8.20

I virkeligheden sker dette ved hjælp af tidsrelæer, men da sådanne ikke kan fås til modelbanebrug må vi lave nogle fiduser. Det letteste er at indføre et "retningsrelæ" som vist på fig 8.21. Dette relæ kan styres fra en betjeningspult således at det er frafaldet ved tog i køreretningen A-B og trukket ved tog i køreretningen B-A. (Kontakter på relæet kan indføres i styrerelæet for udkørselssignalerne på stationerne A og B, således at udkørsel kun kan stilles når relæet står rigtigt). Tændekredsen kommer så til at se ud som vist på fig 8.22. Retningsrelæet (Å) er frafaldet, d.v.s. tog fra A mod B. Når skinnekontakt 1 befæres vil vort relæ 01 blive spændingsløst og anlægget går igang.

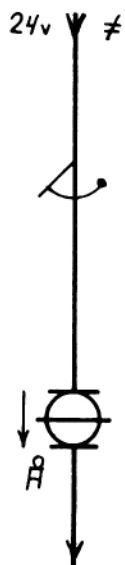


Fig 8.21

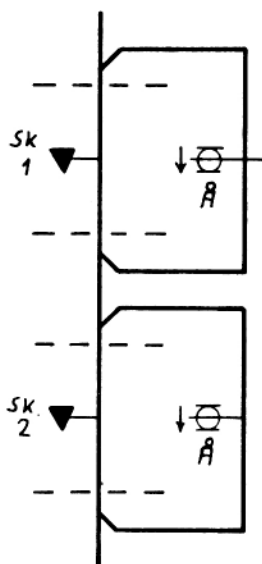


Fig 8.22

Når toget efter passage af anlægget (der så kommer i normalstilling) befæres skinnekontakt 2 sker der intet, idet relæ 01 får spænding via kontakten på retningsrelæet, og tilsvarende i modsatte køreretning, når relæ Å er trukket.

Nu har vi fået anlægget igang, hvordan slukker det så? Vi ser igen på fig 8.18 og beskæftiger os nu med "trækkekredsen". I selve overkørslen skal der være en sporisolation lavet efter opskriften i SIGNALPOSTEN, 4. årgang, nummer 4, side 81, fig 3.6. Sporisolationen skal være så lang, at den er længere end afstanden mellem akslerne på modelanlæggets længste vogn (ved 0,3 m (0,15 m) skulle man være dækket ind - men mål lige efter). Dette sporrelæ er på fig benævnt 04. Når toget kommer til overkørslen og kortslutter sporrelæet, falder dette fra. Herved får relæ 03 spænding (gennem modstanden) og

trækker. Når hele toget så har passeret overkørslen og forlader sporisolationen, trækker relæ 04 igen, og vi kan nu se, at relæ 01 får spænding gennem trækkekredsen (gennem kontakten på relæ 04, kontakten på relæ 03 og egenkontakten). Relæ 01 trækker - og anlægget er i normalstilling.

De to egenkontakter på relæ 01 skal endelig være en slutte-før-bryde-kontakt, ellers falder relæet fra igen inden det får holdestrøm gennem tændekredsen. Når relæ 01 er trukket falder relæ 03 igen fra (dette relæ er som signaturen viser et opløsningsrelæ), idet relæspolen bliver kortsluttet af kontakten på relæ 01. Modstanden i kredsen for relæ 03 skal være så stor, at relæet kan trække, men ikke mindre end at der løber for stor strøm i den, når spolen på relæ 03 kortsluttes. (Relæ 03 blev som det kan ses, "hængende" da sporrelæet faldt fra og indtil relæet blev kortsluttet igennem egenkontakten parallel med kontakten på sporrelæet).

På fig 8.23 ses så selve lampestrømløbene for vejlanterne og uordens- og overkørselssignalerne. Dette strømløb behøver vist ikke nærmere forklaring. I normalstilling er der gult lys i uordenssignalerne (begge lanterner) og i overkørselssignalerne, mens der, når anlægget er i gang, er rødt blinklys i vejsignalerne

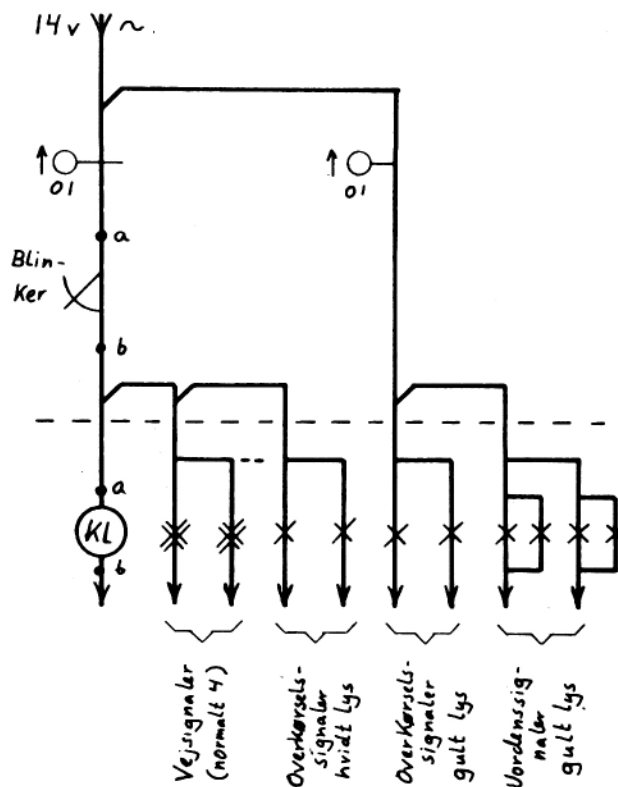


Fig 8.23

og hvidt blinklys i overkørselssignalerne. (I virkeligheden kan der ikke komme hvidt blink i de sidst nævnte signaler uden at der er rødt blinklys i alle vejsignaler, men vi må jo forenkle i model). Den viste blinkkontakt er nok det, der vil volde flest kvaler, men den er jo højst nødvendig. Et sådant blinkrelæ man kan købe i handelen kan ikke bruges; det er kun beregnet til én lampe, så vi må finde på noget andet. Den simpleste løsning er, at man fremstiller en "blinkmaskine", hvor en motor via en udveksling driver et tandhjul. I forbindelse med dette tand-

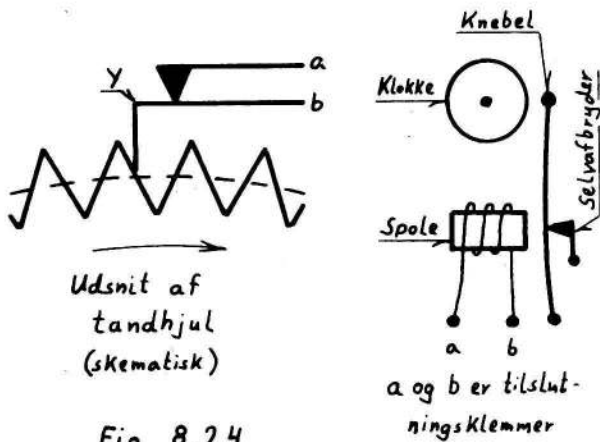


Fig 8.24

Fig 8.25

hjul skal der anbringes en kontakt som vist på fig 8.24. Den øverste kontakt skal være fast, mens den nederste skal bevæge sig op og ned i tænderne på tandhjulet. Denne kontakt skal være justeret således, at kontakten er afbrudt, når kontakt-tappen Y er neden for den på fig viste stiplede linie, og sluttet, når tappen er over linien. På figerkontakten vist efter den lige har sluttet. Udvekslingen laves sådan at kontakten slutter og afbryder (blinker) 60 gange i minuttet.

En sådan blinkmaskine kan jo også bruges til andet på modelanlægget (fremskudt signal f.eks.). Den på fig 8.23 viste klokke - der kan anbringes skjult under anlægget lige ved overkørslen - kan være en almindelig dørklokke, hvor man sætter selvafbryderkontakten ud af drift, så at klokken kun giver ét slag pr. blink. Systemet er vist på fig 8.25; husk at justere klokkeknebelen således, at den går en lille smule tilbage efter slaget, ellers lyder det skurrende.

Det var så nok til at begynde med, næste gang følger lidt om tænding af anlæg der ligger på eller ved en station samt anlæg med bomme.

Ole Faurhøj

TEGNINGSARKIVET

Siden sidst har tegningsarkivet haft tilgang af bl.a. følgende:

A 3 05 T 028	SVJ M 1, 1924 nedtegnet kr. 3,-	sb, ls, fr. 1:45	A 7 14 T 008	Århus Sporveje, åben bi- nedfot. kr. 4,-	nedfot. 1:45
A 4 16 T 002	RAJ 25-26, 1901, nedtegnet kr. 3,-	sb, ls, gv. 1:45	A 7 14 T 009	Århus Sporveje, bivogn nedtegnet kr. 4,-	1945/46, sb, ls, fr. 1:45
A 7 09 T 010	Århus Sporveje, motorvogn nedfot. kr. 4,-	24-28, 1942, sb, ls, ts, fr. 1:45	A 7 19 T 001	Århus Sporveje 1903, under- nedfot. kr. 4,-	vogn til mtv. 11-23, sb, ts. mm, 1:45
A 7 09 T 011	Århus Sporveje, motorvogn nedfot. kr. 4,-	53-56, 1942, sb, ls, ts, fr. 1:45	A 7 19 T 002	Århus Sporveje 1921, under- nedfot. kr. 4,-	vogn til mtv. 24-28, sb, ts, mm. 1:45
A 7 09 T 012	Århus Sporveje, motorvogn nedtegnet kr. 3,-	13 m.fl. 1946/47, sb, ls, fr. 1:45	A 7 19 T 003	Århus Sporveje 1945, panto- nedfot. kr. 4,-	graf til mtv. 1-20, sb, ts, mm. 1:45
			A 7 41 T 001	Århus Sporveje 1904, plan nedfot. kr. 5,-	over remise, Dalgas Avenue 1:200
			A 7 41 T 002	Århus Sporveje 1931, plan nedfot. kr. 5,-	over remise, Dalgas Avenue 1:200

A 744 T 001 Århus Sporveje 1904, div.
nedfot. køreledningsmaster
kr. 4,- 1:45

Noter venligst, at tegningerne med registreringsnumrene: A 3 14 T 015, A 3 14 T 016 og A 3 14 T 017 udgår indtil videre.

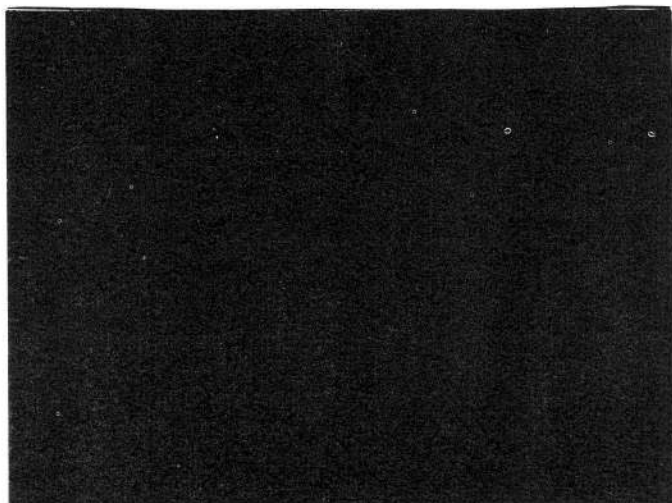
Tegningerne koster enkeltvis som angivet i listen + porto kr. 0,80 pr. ordre. Ønskes tegningerne leveret ufalset d.v.s. i rulle, er portoen dog kr. 2,-.

Bestilling sker til giro 12.55.06, adresse: Jernbanehistorisk Selskab, tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 N, idet de ønskede registreringsnumre anføres på bagsiden af venstre talon.

Med venlig hilsen
Jesper Reinfeldt.



Ved en beklagelig "fejltagelse" blev der i nummer 4 bragt et forkert foto til illustration af fotoarkivaren i arbejde. Vi skynder os at gøre fejlen god igen, og bringer her det rigtige billede af vor fotoarkivar i arbejde:



MØRKEKAMMERARBEJDE!

Det i nummer 4 viste foto forestiller en af vore "tidlige medarbejdere", årgang 18?? i arbejde. Han anede dog næppe, at han senere skulle få den triumf at få sit billede i SIGNALPOSTEN.

T I L B U D S L I S T E nr. 23.

Denne gang har vi en ny tilbudsliste til vore læsere. De nedennævnte fotos tilbydes interesserede i størrelsen 9 x 14 cm i sort/hvid. De koster (endnu) kr. 1,- pr. stk. + porto kr. 0,80 pr. ordre. Hele listen koster kr. 10,- + porto.

Bestilling sker ved indsendelse af beløbet på giro 12.53.05, adresse: Jernbanehistorisk Selskab, fotoarkivet, Nørrebro station, 2200 København N.

På bagsiden af venstre talon anføres de ønskede registreringsnumre.

A 3 01 F 068 1958	TFJ 7, Thisted.
A 3 01 F 069 21/8 1964	RHJ 2, Randers privatb.
A 3 04 F 040 21/8 1964	RHJ DL 41, Øster Tørslev
A 3 05 F 057 1943?	RHJ M3 ex DSB ME 47, ?
A 3 05 F 068 20/8 1964	RHJ M 1, Hadsund N.
A 3 05 F 069 29/3 1969	RHJ SM 51, Randers privatb.
A 3 06 F 003 maj 1956	RHJ traktor, Randers privatb.
A 3 14 F 002 jan. 1956	RHJ B 8, Randers privatb.
A 3 18 F 002 21/8 1964	RHJ H 8, Øster Tørslev
A 3 21 F 006 21/8 1964	RHJ P 14, Randers privatb.
A 3 24 F 030 21/8 1964	RHJ F 19, Øster Tørslev
A 3 24 F 031 21/8 1964	RHJ QA 101, Spentrup

Med venlig hilsen
Erik V. Pedersen

DAMPLOKOMOTIVET OVERHEDER

Dampens vej fra kedel til cylindre - og den måde hvorpå det sker blev kort berørt i sidste artikel.

Vandpartikler i dampen er ikke alene unyttige - men direkte skadelige, idet de "river" gliderspejlet og er med til at frenkalde tæring. Ved at udtage dampen fra kedlens øverste del - fra domens top - eller ved at lade dampen stige op i én dom og derfra føre den igennem et rør til en anden dom og derfra lade den gå ud i hoveddamprøret, undgår man kun i nogen grad at føre vandpartikler med i dampen; dertil kommer, at vandpartikler i våd damp, såvel som i våd mættet damp meget let udskilles, når dampen/dampstrålens vej brydes i et knærør e.l. (stil en fløjtekedel med tuden ind mod en væg; når vandet koger og dampen strømmer ud bliver væggen våd).

Mange fremragende teknikere beskæftigede sig i tidens løb med våddampproblemet og fandt mere eller mindre gode løsninger. De bedste og mest udbredte overhedertyper skylder vi den tyske ingeniør Wilhelm Schmidt. Hans overhedere vandt hurtigt indpas i hele verden, selv om andre - og gode - typer er anvendt, især i England, USA og Rusland (og i de senere år tillige i Frankrig). Men lad os nu først se på Schmidts overhedere.

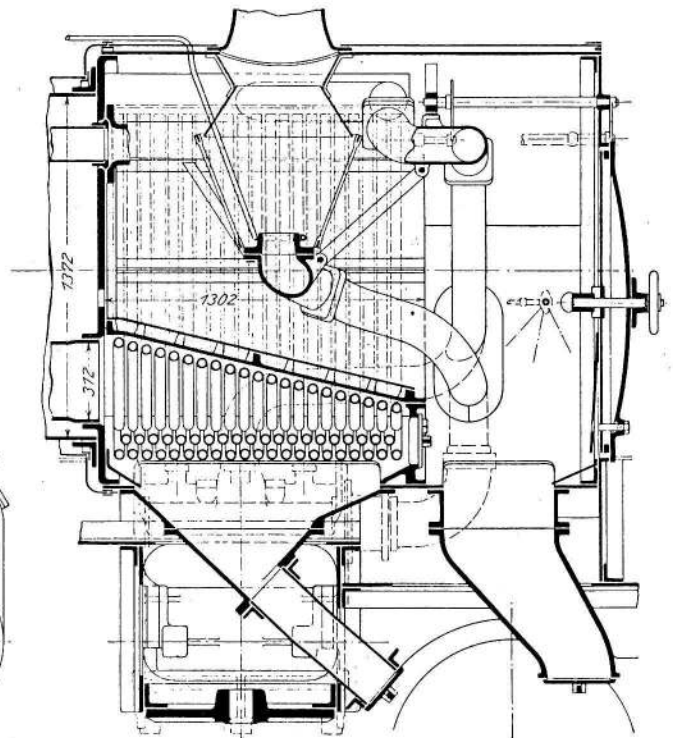
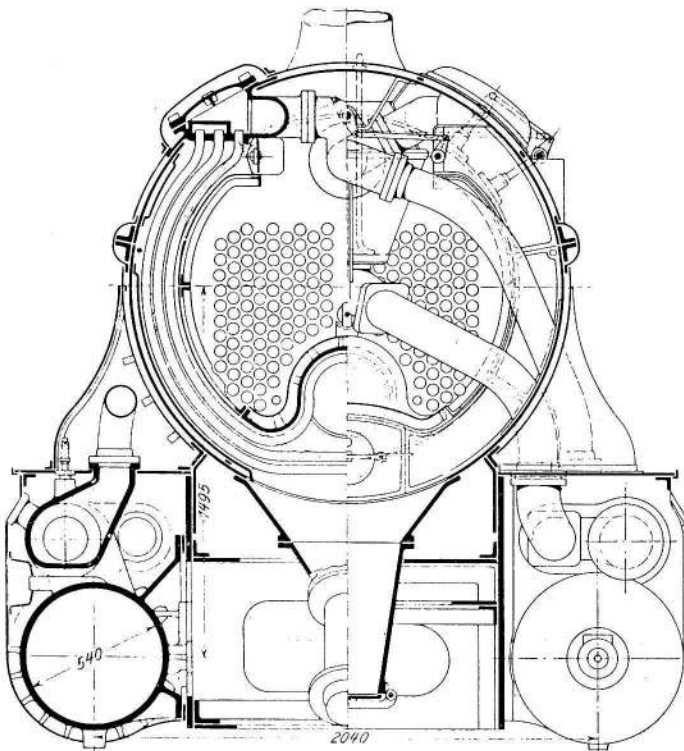
A. Schmidts første overheder - en langkedeloverheder - stammer fra 1898:

Et 445 mm Ø flammerør forbandt fyrkassens forkant med røggkammeret; i dette rør var indlagt 12 rørslinger af diameter 30/35 mm, lagt uden om et fra røggkammeret indsat rør. Dette rør tjente til at lede røggassen ind imellem rørbundtet.

B. Schmidts røggkammeroverheder - se fig. Besvær med at tæte det svære flammerør ved indføringerne førte til at Schmidt opgav denne type og i stedet byggede en røggkammeroverheder ca. ét år efter.

Denne overheders indretning kan beskrives således: 3 rækker hver med 19-20 overhederrør anbragt i røggkammeret i 3 koncentriske cirkler. Rørene er foroven indvalset i 2 dampkamre (ét på hver side). Den inderst liggende rørrække er fornedet i røggkammeret forsynet med en opadvendende lyrebøjning - mindst på de rør, der vender mod røggkammerdøren, størst mod rørvæggen.

Den våde damp træder ind i højre øverste dampkammer, strømmer gennem det inderste rør til venstre dampkammer, herfra over i det mellemste rør, tilbage til højre dampkammer, herfra over i det yderste rør og gennem det til venstre dampkammer hvorfra den - nu som overhedet damp



- går gennem en rørforbindelse til gliderkassen.

Et ca. 300 mm flammerør forbinder fyrkassen med røggasseret og udmunder her udfør det rum, der er dannet af lyrebøjningen og mellemste rørrække. Fra flammerøret går røggassen ind i hulrummet, trænger op mellem rørene og passerer dampsamleren på sin vej mod skorstenen.

Typen blev anvendt i tiden 1899-1906 især på KPEV.

Også her havde man kvaler med at tætnede det svære flammerør, men derudover virkede overhederen godt. Det bedste resultat nåede Schmidt dog med sin

C. Røgrørsoverheder - først anvendt i 1902 af de belgiske statsbaner og året efter på et ICT-loko til Lokalbahn A/G, München.

I røgrørsoverhederen overhedes dampen ved på sin vej fra kedlen til gliderkassen at passere et system af overhederør, som optager varme fra røggassen, idet de er anbragt inden i to eller flere rækker overhederkedelrør med større diameter end de almindelige kedelrør.

Man skelner mellem størrørs- og smårørsoverheder. Størrørsoverhederens overhederkedelrør har en sådan diameter, at hvert af dem kan optage 4 overhederrørstrenger; til gengæld har den kun overhederrør i nogle få af de øverste rørrækker. Da det således kun er en del af forbrændingsprodukterne (røggassen) der medvirker til overhedningen, vil overhedertem-

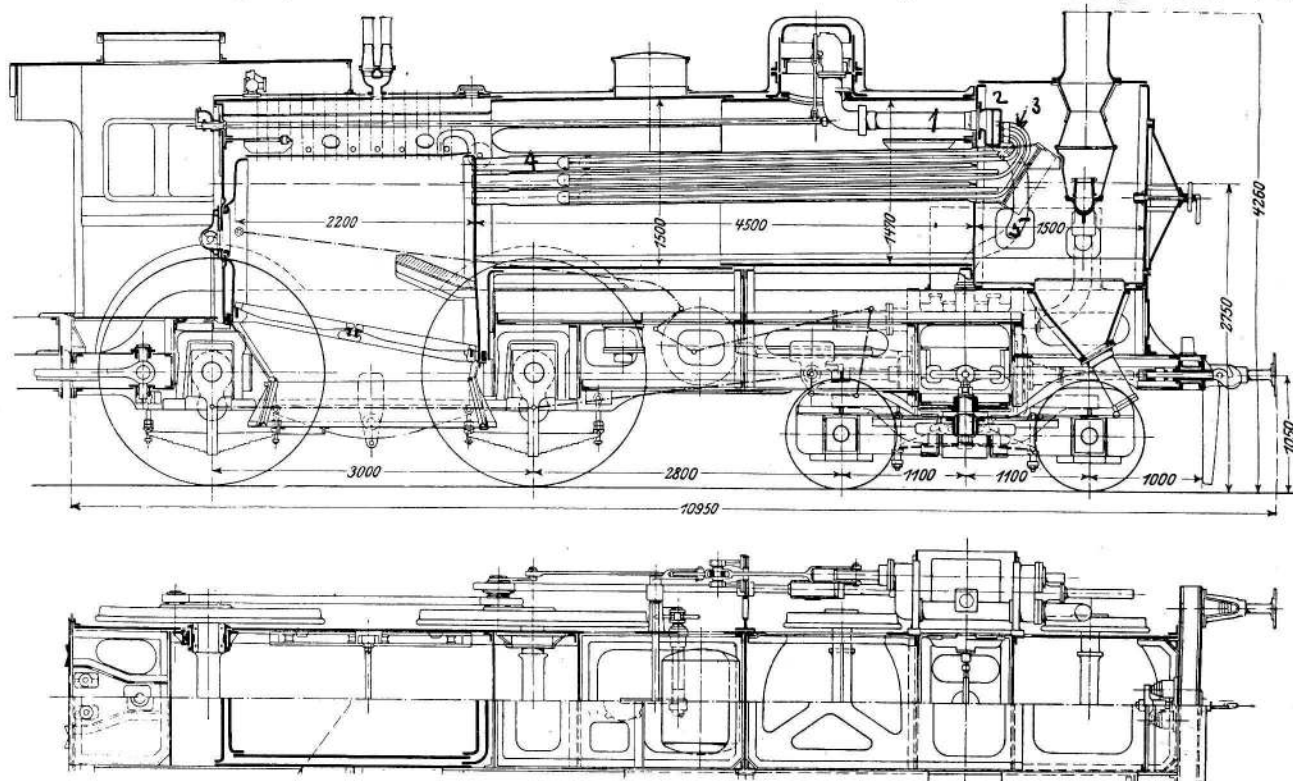
peraturen stige ret langsomt efter en afspærring for dampen - eller et stop. Derfor er typen bedst egnet for tog med relativt få stop.

Smårrørsoverhederens overhederkedelrør kan kun optage 2 rørstrenger, til gengæld er der så anbragt overhederrør i næsten alle - eller alle - rør (fuldbesat overheder). Denne overheder skulle være bedst egnet til hyppigt standsende tog, men det har i adskillige tilfælde vist sig, at loko med smårrørsoverheder er mindre effektive end den samme lokotype med størrørsoverheder (det var bl.a. tilfældet med DSBs A-maskine). Ved begge overhedertyper føres hvert overhederrør 2 gange frem og tilbage gennem det tilsvarende kedelrør.

Størrørsoverheder, fig. 2.

Våd mættet damp strømmer fra hoveddamprøret (1) til dampsamlekassen (2), der er delt i to fuldstændig adskilte rum. Fra dens ene rum går dampen nu ind i overhederrørene (3), der er indesluttet i overhederkedelrørene (4), opvarmes her af røggassen og vender som overhedet damp tilbage til samlekassens andet rum og herfra videre gennem damprøret (5) til gliderkassen.

Smårrørsoverhederen er enten indrettet som størrørsoverhederen - eller også har den 2 samlekasser, lodret anbragt én i hver side af røggasseret. Fra damprøret strømmer våd, mættet damp til venstre



Samlekasse, går herfra gennem overheder-rørene, hvor overhedningen finder sted, til højre samlekasse, nu som overhedet damp og herfra til glideren.

Temperaturen af den overhedede damp aflæses på Pyrometeret.

På de ældste loko med storrørsoverheder var enderne af overhederrørene indesluttede i en pladejernskasse, i hvis bund fandtes en klap - den såkaldte overhederklap - som ved en trækstangsforbindelse kunne åbnes og lukkes fra førerhuset. I lukket tilstand fandt der ingen overhedning sted, idet røggassen da kun kunne passere de rør, der ikke var forsynet med overhederrør.

Andre røgrørsoverhedertyper:

Schenectady-Cole: I hvert overhederkedelrør er der 4 dobbeltrør, der hver består af et ydre i den ene ende lukket rør, samt et indre rør, der er åbent i begge ender. Dampen passerer som våddamp det indre rør, går tilbage gennem det ydre og som overhedet damp til overheder-kammeret. (Anvendes i USA).

Notkin: I overhederkedelrørene er indsat et Serve-rør, hvori der igen er indsat et glat rør, hvilende på ribberne i Serve-røret; mod fyrkassen er begge rør sammen-svejst, i røgekammeret indvalset i et specielt formet "hoved", der sætter den ene halvdel af det ringformede rum mellem Serve-røret og det glatte rør i forbindelse med våddampkammeret og den anden halvdel med kammeret for overhedet damp. Røggassen passerer Serve-rørets ydervæg og går tilbage igennem det glatte rør. (Anvendt i Rusland og Frankrig (PLM)).

Jeg skylder vist læserne en forklaring på et Serve-rør: Medens almindeligt benyttede kedelrør er glatte er Serve-røret forsynet med et antal indvendige ribber, idet man forventede en bedre varmeoverførsel fra røggas til vand. Var meget anvendt i Frankrig omkring århundredskiftet, men blev dog hurtigt opgivet, da rørene havde meget stærk tilbøjelighed til at tilstoppe.

Kulikowsky: I overhederkedelrørene er anbragt 2 stk. 30 mm rør hvorigennem røggassen strømmer. Udenom disse rør er anbragt 2 stk. 43 mm rør. Gennem mellemrummet af det ene rørpar strømmer den våde damp mod fyrkassen og gennem det andet rørpars mellemrum strømmer den overhedede damp mod røgekammeret. (Anvendt i Rusland)

Neumayer: Våddampen fra samlekassen passerer gennem røgekammervæggen i retning mod fyrkassen i et 27/34 mm rør, går over i 2 stk. 20/27 mm rør og som overhedet damp tilbage til røgekammeret og herfra til samlekassen for overhedet damp. Disse 3 rør danner 1 element og hvert overhederkedelrør indeholder kun 1 element. Svært at holde tæt. (Kun anvendt i Rusland).

Franske østbane: I hvert overhederkedelrør er indsat et rør hvorigennem den våde damp strømmer ind i retning mod fyrkassen. Uden om dette rør er anbragt et større rør, og i mellem de 2 rør strømmer den overhedede damp tilbage mod røgekammeret. Ved hjælp af ribber foregår tilbagestrømningen spiralformet. (Anvendt i Frankrig).

Mestre: Hvert element består af 1 stk. 36/44 mm rør i hvilket den våde damp strømmer ind; desuden af 9 stk. 13/20 mm tilbagestrømningsrør for den overhedede damp. Disse rør er anbragt midt imellem overhederkedelrøret og indstrømningsrøret og er forbundet med dette ved fyrkassen. (Anvendt af den franske østbane på 2C hurtigtogsloko og 1D1 og 1E1 TL).

Churchward (Swindon): 2 rækker overhederkedelrør. 3 overhederrør i hvert element. Støbt dampsamlekasse. Våd damp foroven, overhedet damp forneden. (Anvendt af GWR i England).

Robinson: Adskiller sig fra Schmidts overheder ved 1) rørene er valset fast i damp-samleren og 2) ingen overhederklap. I stedet for denne er der anbragt et lille blæserrør i hvert overhederkedelrørs røgekammerende; når der spærres af for dampen - eller blæseren åbnes - vil der samtidig blive åbnet for en dampstråle igennem hvert af de små blæserrør hvorved røggassen helt eller delvis forhindres i at passere gennem overhederkedelrørene. (Anvendt af GCR i England).

Hughes (Horwich): I hvert overhederkedelrør er der 1 element bestående af et rør, der går 2 gange frem og tilbage. Overhederkedelrørene er anbragt i 2 lodrette rækker i hver side af kedlen.

1) 2 dampsamlekasser, foroven våddamp, forneden - hvilende lige over gliderkassen - overhedet damp (top and bottom superheater),

2) 1 dampsamlekasse anbragt lodret; våddamp på forkant, overhedet damp på bag-

kant (twin plug superheater). (Anvendt af L&YR i England).

Ved de foran nævnte overhedere berører kun en del af røggassen overhederen; men der findes også en del overhedere, hvor hele røggasmængden berører overhederen:

Pielock: I kedlen er indbygget et damprum (hele rørbundtets højde og bredde og ca. 3/4 m langt) beliggende under domen. Den våde damp føres gennem et svært rør fra dom til damprør og ledes ved hjælp af skilleplader rundt om kedelrørene og overhedes og føres tilbage til domen gennem et andet svært rør. (Anvendt i Holland).

Clench-Gölsdorf: Ca. 1-1,3 m bag røggammervæggen er der anbragt en rørvæg; i det mellem disse 2 vægge opståede dampkammer er der indsat 1 eller flere skilleplader (lodrette). Den våde damp føres ind foroven i kammerets bagende, passerer rundt omkring kedelrørene og overhedes; forlader kammerets forende foroven (i regulatoren). Forskellige mekaniske nuancer. (Anvendt i Østrig-Ungarn på ca. 300 loko indtil 1911).

Haugton: Dampkammer lige bag rørvæggen. 2 lodrette, med kedelaksen parallelle skilleplader. Tilgang for våd damp: 1 rør foroven i hver side; afgang for overhedet damp: 1 rør foroven i midten.

Lopuschinsky & Jakow: Lige bag røggammere 3 dampkamre efter hinanden. I højden når de kun lige over kedelrørene. Den våde damp ledes gennem et svært rør til det forreste kammer foroven, passerer gennem 1., 2. og 3. kammer og forlader dette som overhedet damp foroven i et svært rør. (Anvendt i Rusland).

Røggammereoverhedere.

Jacob: Stort røggammer, heri anbragt 2 cylindriske overhederelementer (med vandrette overhederrør, parallelle med kedelaksen), det ene foran, det andet bagved skorstenen. Den våde damp ledes til toppen af den forreste beholder, føres gennem labyrinter til bunden, over til bunden af den bageste og gennem en labyrint til toppen, hvorfra den overhedede damp gennem en her siddende ventilregulator og rørforbindelse føres til gliderkassen. Røggassen passerer først den bageste overheder, går gennem en jerncylinder i den

forreste overheder og passerer derefter denne. Ved HT- og LT-loko er overhederen indrettet således, at kedeldampen passerer den bageste overheder, går gennem HT-cylindren og den forreste overheder til LT-cylindren. (Anvendes i USA).

Verloop: I hver side af røggammere, tæt op ad sidevæggen, er anbragt 2 dampsamlekasser. Højre side: våddamp, forbindelse med kedlen; venstre side: overhedet damp, forbindelse med gliderne. Dampsamlekasserne er forbundet med 2 bundter stærkt krummede rør, følgende røggammere siden, således at udstrømningen af røggas fra kedelrørene holdes fri. (Anvendt i England og Holland).

Drummond: Består af 2 elementer, 1 i hver side af røggammere og anbragt op ad rørvæggen. Kedeldampen tilføres foroven og ledes ved hjælp af en skilleplade ned til bunden og op igen til afgang, der er anbragt foroven på forsiden. Udfør hvert kedelrør er anbragt et røgrør, hvorigennem røggassen passerer. (Anvendt på L&SWR i England).

Damptrørrere for compoundloko.

Er en røggammereoverheder efter deres indretning, men adskiller sig fra disse ved at afgangsdampen fra HT-cylindrene her overhedes og tørres før den føres i LT-cylindrene.

Klien: I øverste halvdel af røggammere, på langs af dette og tæt op ad siden er anbragt 2 cylindriske dampamlere, forbundet med et bundt af slanger. Afgangsdampen fra HT-cylindrene tilføres forenden af højre kammer, medens afgang fra overhederen (damptrørreren) til LT-cylindrene sker fra bagenden af venstre kammer. (Sachsische statsbaners compoundloko fra 1902).

Ranafier: I nederste halvdel af røggammere, på langs af dette og tæt op ad siden er anbragt 2 cylindriske dampamlere, forbundet med et bundt af \wedge -formede rør. Virkemåde som Klien. (Oldenburgske statsbaners compoundloko).

Enten dampen nu har passeret en overheder eller ej - er den færdigfabrikeret, og skal nu gøre nytte. Den går derfor videre gennem hoveddamprøret til lokomotivets gliderkasser, - men derom næste gang.

SNESTORM!

Vi er snart midt i vinterens hjerte med dertil hørende kulde og sne. På de dage, hvor vejret er rigtig slemt, hvor stormen tuder og sneen fyger, og vi hygger os inden døre - er der vist mange jernbaneinteresserede, der sender en tanke til de jernbanefolk, der nu prøver at få hjulene til at rulle. Og når aviserne så dagen efter sådan en snestorm bringer referat og måske billeder af begivenhederne, undersøger man nøje hvilke baner der har sejret over elementerne - og glæder sig - mens man ærgrer sig lidt, når kampen har været for hård og banen eller strækningen har måttet give op.

Det er sådan en dag i 1929, jeg her vil fortælle om; en dag, der både bød på sejre - selvom de tit var dyrekøbte - og nederlag.

Det startede i det små med en god omgang slud en lørdag i februar, og man troede det værste overstået da sluden de fleste steder gik over til at blive en rigtig omgang regn. Men det danske klima er lunefuldt og i løbet af natten bestemte vejrguderne sig om. Det begyndte at storme og regnen afløstes af sne, og tidlig søndag morgen var en veritabel snestorm igang. Det var især den nordvestlige del af Sjælland, der fik kærligheden at føle, men man var dog på banerne ret optimistiske og sendte stadig tog af sted men det varede nu ikke længe før de første nødråb indtraf - de kom fra Frederikssundbanen.

Kl. 07.21 afgik tog 1922 fra Frederikssund, trukket af en 0-maskine - og det var med nød og næppe at den slap igennem til København; på det tidspunkt sad det efterfølgende tog allerede fast. I Frederikssund var man efterhånden klar over, at hvis tog 1924 med afgang 08.27 skulle klare sig, måtte dette togs 0-maskine ikke have for meget at slæbe på, så man gjorde toget så let som muligt, og sendte det så rettidigt afsted. Men ved Oppe-Sundby kun 4 km. fra Frederikssund gik det galt - toget sad fast. På det tidspunkt var tog 1923 - også med en 0-maskine - på vej fra København. Det havde krydset tog 1922 på vejen, nemlig i Vanløse, og det skulle så gøre sig klar til næste krydsning i Måløv med tog 1924, som jo af gode grunde ikke var der.

Istedet koblede man nu 1923's maskine fra og sendte den alene videre mod Oppe-Sundby som hjælpemaskine for tog 1924. Trods befriet for sit påhæng kunne 1923 ikke klare opgaven, den kørte også fast før den bare nåede i nærheden af det indesneede persontog. Nu var man klar over, at det ikke var lutter lagkage mere. Alle motortog mellem København og Ballerup blev aflyst, og damptogene kørte kun til Ballerup. Men man gav ikke op endnu; man prøvede endnu at få sejren hjem. Derfor sendte man en sneplov fra København mod Frederikssund. Den kom igennem - til Ølstykke - så sad også den fast!

Efter sneploven havde man sendt et tog mod Ballerup, men det kørte fast ved Skovlunde. Her var man nu heldigere, for det lykkedes dette tog efter stort besvær selv at komme fri; kun én vej var nu mulig - turen tilbage til København. Alt dette havde taget tid, klokken var nu 22, og så opgav man Frederikssundbanen. Det var ikke nogen særlig morsom situation for de rejsende i de indesneede tog, især ikke for de, der var i tog 1924 på linien. Her optrådte den barmhjertige Samaritan i skikkelse af sognepræsten i Snostrup, som gav de fleste forplejning. Nogle havde fundet ind til en ledvogter, mens andre var så modige, at de begav sig ud i snestormen og alligevel fandt deres mål: den nærmeste kro. På disse måder klarede alle sig nogenlunde uden at fryse eller sulte. Først mandag morgen, da stormen var stilnet af, tog banerne atter kampen op. Et stort mandskab fik togene gravet fri, sporet blev ryddet og de rejsende blev bragt videre til deres bestemmelsessted. Herefter var driften på banen atter normal.

Men også Kalundborgbanen og Kalundborg-Slagelse fik en drøj søndag. Dagen startede nu nogenlunde kl. 05.20 med tog 154's afgang og selvom det ikke som sædvanlig nåede København kl. 08.33 (det var et såkaldt hurtigt persontog!), men først betydeligt senere, kom det dog igennem, hvad det efterfølgende tog fra Kalundborg til Slagelse ikke gjorde. Det var tog 224 et persontog med afgang kl. 07.50. Dette tog nåede ikke engang Varslev før det sad uhjælpeligt fast. Fra Kalundborg sendtes nu en hjælpemaskine ud for at assistere

224, men denne maskine - en D'er - kørte også fast. Igen sendte Kalundborg en hjælpemaskine ud (også en D); gæt resultatet: kørt fast.

Facit: 3 maskiner sad nu fast i sneen mellem Kalundborg og Vørslev - alt håb ude, men de rejsende blev nu reddet alligevel. Efter flere forsøg lykkedes det om eftermiddagen at nå de rejsende med slæder og med hestekraft gik det tilbage til Kalundborg.

På den anden side af Vørslev sad "avistoget", tog 2151 - afgang fra Roskilde 05.01 ordinær ankomst Kalundborg 07.20 - fast, så man fik ikke læst de københavnske søndagsaviser i Kalundborg den morgen hvad man måske har frydet sig over i Svebølle, der var den sidste station, der fik aviser den dag på denne strækning.

Hørve-Vørslevbanen holdt sig væk fra Vørslev selvom det ikke som i 1928 varede 13 dage (se SIGNALPOSTEN, 3. årgang nr. 5/6); man blev i remisen. Mens alt dette skete omkring Vørslev, dampede tog 1751 sin skæbne i møde. Dette tog var et af de såkaldte billige søndagstog man dengang havde, og som alle billige søndagstog blev det afsendt på et ukristeligt tidligt tidspunkt fra København, i dette tilfælde kl. 06.38 med ankomst i Kalundborg 10.13. Man fik virkelig noget for pengene når man brugte de billige søndagstog - man havde dem vist over hele landet i en periode - også på privatbanerne, der holdt fast på ordningen meget længe og delvis genoptog ordningen efter anden verdenskrig. Af gode grunde - der var jo nok at køre med for såvel DSB som privatbanerne under krigen - ophørte ordningen i den tid, krigen varede, men selv DSB glemte ikke helt dette gode, da krigen var ovre, og i en periode havde den gode ordning med week-endbilletter.

Men man fik som sagt noget for pengene når man benyttede de billige søndagstog og lad os da se, hvad man bød de rejsende, som man ville lokke over til banerne med billige billetter - vi holder os til tog 1751. Farten var yderst moderat, idet højeste hastighed var 60 km/t. Man holdt ved alle stationer, selv Enghave og Vridsløselille trinbrætter. På den anden side af Roskilde var man dog så large, at man strøg Kidserup, Skinnede og Tornved trinbrætter. Længste ophold var i Holbæk, hvor man holdt i 11 min., korteste Vridsløselille med $\frac{1}{2}$ min; gennemsnitlig var holdetiden 2 min, hvis man ikke skulle krydse, for så brugte man mindst

3 min, og man krydsede 4 gange - dog ikke i Holbæk med det lange ophold; dette var beregnet til forbindelse med OHJ! Men så nåede man også Kalundborg efter 3 timer og 35 minutters forløb. Man fik virkelig noget for pengene, men hvor mange der efter en sådan tur blev overbevist om barnernes fortræffelighed - det melder historien intet om. Denne minderige søndag var der 200 rejsende med tog 1751, og de fik virkelig endag ud af det, selv om de ikke nåede det oprindelige mål.

Ankomsten til Roskilde 07.36 var nogenlunde præcis, men derefter gik det langsommere og langsommere. Efter Holbæk var man over en time bagefter og nu blev situationen værre og værre, idet det med nød og næppe et par gange lige lykkedes at forcere nogle store driver. Men lidt før Knabstrup gik det helt galt, man sad fast for alvor. Da ingen-hverken rejsende eller togets personale - havde særlig stor lyst til at blive på linien under de forhold, forsøgte man at klare situationen ved at rykke tilbage. Efter flere forsøg lykkedes dette. Så koblede man de fleste af vognene fra; lokomotivet tog et godt tilløb, og så gik det atter fremad ind i driven. Sne og røg stod som en sky omkring maskinen, farten blev mindre og mindre, og lokomotivpersonalet havde næsten opgivet at komme igennem, men pludselig - lige før maskinen helt havde tabt pusten - var man igennem, og første del af toget kunne et øjeblik efter rulle ind på Knabstrup station; kl. var da godt 11, ordinær ankomst var 09.12. Ad fire gange får man hele toget ind til stationen, men da de sidste 5 vogne kommer ind, er klokken blevet 13.45, så helt nemt har det nok ikke været at få toget halet frelst igennem.

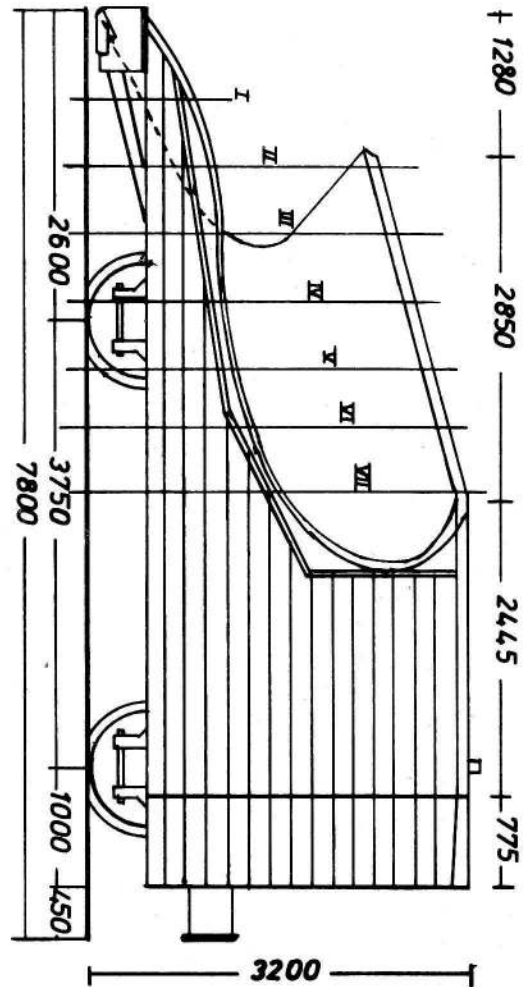
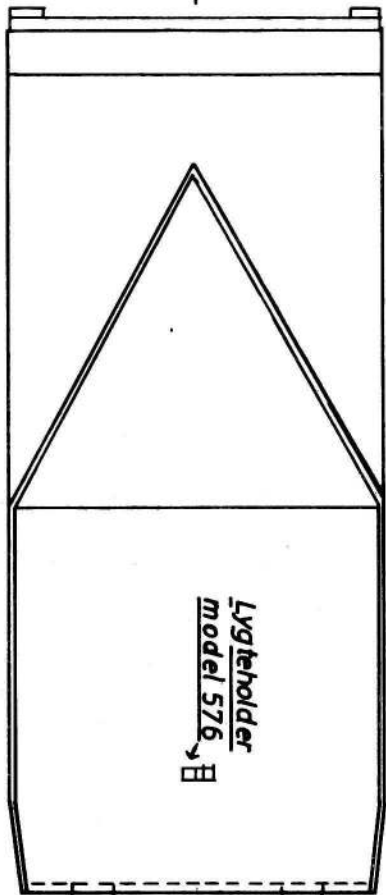
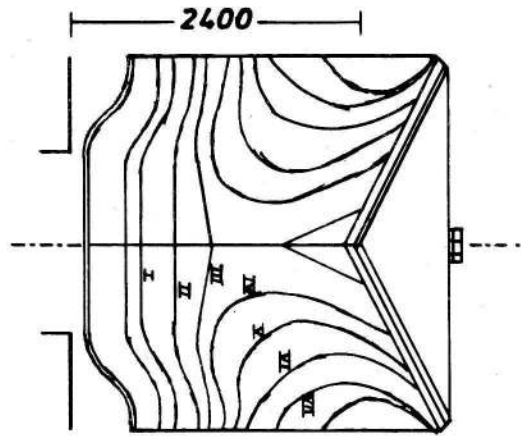
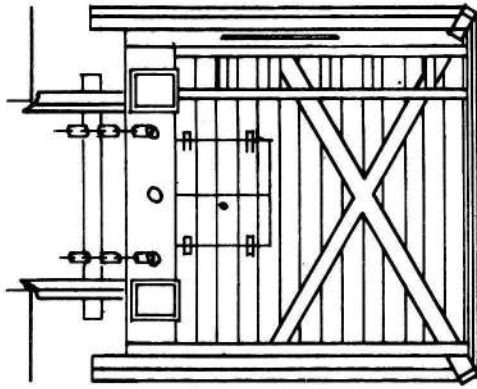
Det er udelukket at man kan komme videre, så stationen har gjort alt hvad man kan for at sørge for de rejsende. Man har givet kroen besked om, at der sikkert kan ventes en større invasion af sultne og frysende rejsende, men da det ikke kunne forventes, at alle i toget havde råd til at frekventere kroen, havde man formået byens handlende til at møde op på stationen, hvor man så til butikspris kunne købe brød, chokolade, frugt og tobak. De rejsende, der ikke var taget hen på kroen, forblev i toget i de 5 største vogne, som blev godt opvarmet af togets kedelvogn. Nu havde turen jo været betydelig længere end kedelvognens vandbeholdning var beregnet til, så hvis man fortsat ville have

SCANDIA RANDERS 1940

FFJ & LJ
TOAKSLET SNEPLOV

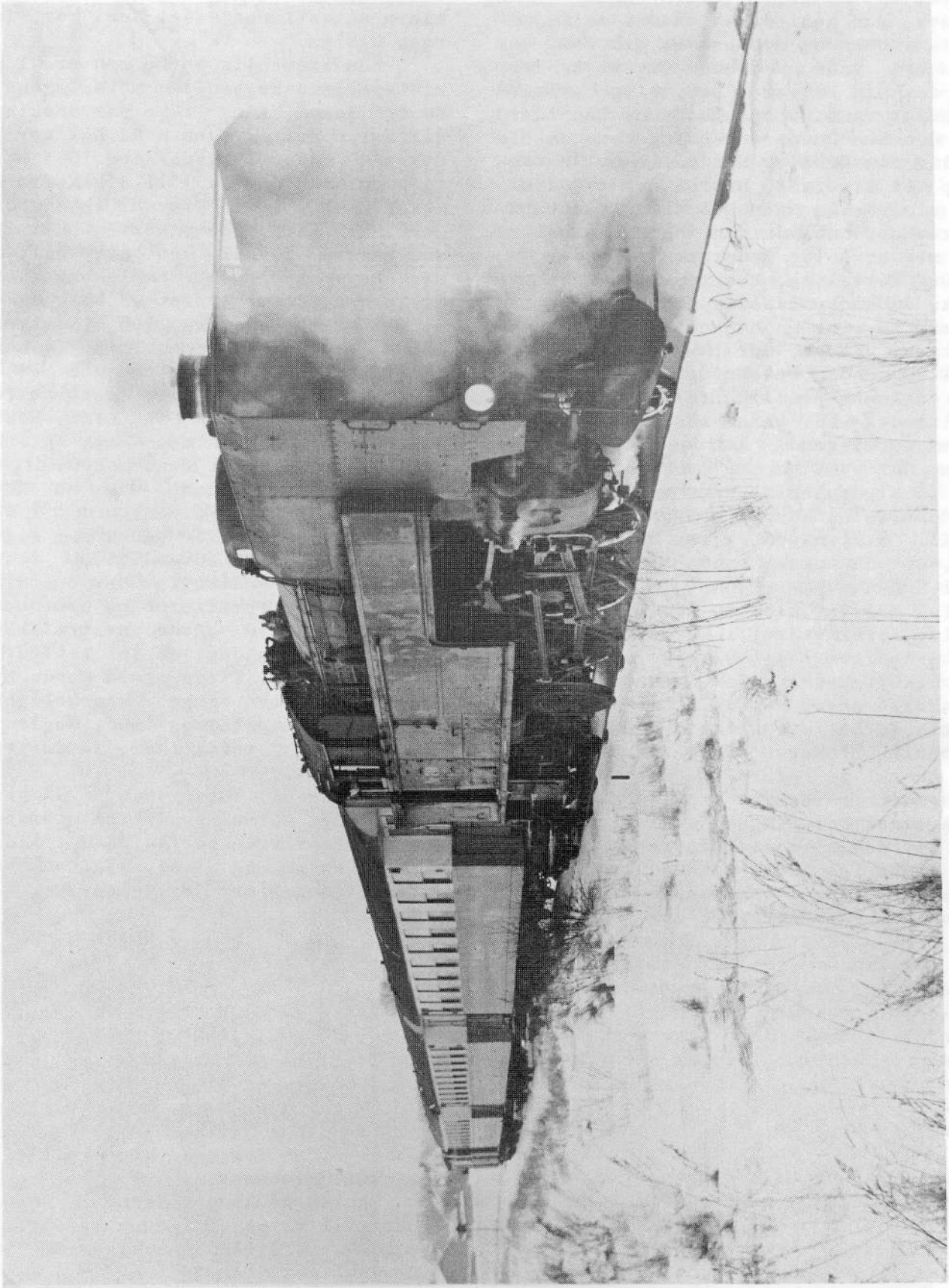
SKALA HO 1:87

bs



bs

3150
2930



Signalposten 6 år 1906

varme, måtte man skaffe vand og kul til vognen. Også lokomotivet var blevet meget tørstig af turen, men her havde man kul nok; så mange, at kedelvognen kunne forsynes. Man hentede så vand i mælkejunger ude i byen og medens det gik nemt nok med at få vand på lokomotivets tender, viste det sig at være betydelig sværere at få hældt vand på kedelvognens beholder, fordi den kun havde en åbning som en almindelig flaskehals. Man måtte hælde vandet op i et litermål, hvorpå man ved hjælp af en almindelig flasketragt fyldte beholderen op. Nu havde man ingen vanskeligheder med at holde god varme i toget.

Det fortælles, at kromanden nær var himlet, da han pludselig fik en så ekstraordinær søgning en højhellig søndag, og med et par udtryk, der ikke rigtig passede til en søndag konstaterede, at han kun havde et kvart pund kaffe; men situationen klaredes ved beredvillig assistance fra den nærliggende købmand, der sørgede for, at der var "bønner" nok til at alle kunne få al den kaffe, der ønskedes.

Opholdet i Knabstrup varede i 7 timer. Kl. 18.21 havde vejret bedret sig så meget, at man turde sende toget tilbage til København.

Tog 221 var klokken 06.47 afgået fra Slagelse, hvor vejret ikke var ret slemt. Efterhånden som toget nærmede sig Vørslev tog vanskelighederne fat, men med nogen forsinkelse nåede man da efterhånden denne station. Da strækningen fra Vørslev var totalt blokeret af de fornævnte tog, måtte man blive i Vørslev. Det var nu ikke den mest morsomme station at opholde sig på, idet der dengang var et par kilometer til den nærmeste forretning og man havde forøvrigt heller ingen kro, så man var godt hjulpen i den ødemark. Efterhånden som sulten meldte sig hos de rejsende måtte der jo gøres noget. Stationsforstanderen tog sig af de rejsende, der fik både frokost og middag på stationen, og da alle lagre var tømte, herunder en skinke, som en af de rejsende medbragte, var man da også blevet mætte. Først næste dag kl. 10, da linien var blevet ryddet efter at snestormen havde lagt sig, kunne stationsforstanderparret tage afsked med de rejsende - de har sikkert åndet lettet op.

Også på andre strækninger havde man indesneede tog. På Slagelse-Næstved kørte tog 188 fast, men kom ret hurtigt fri ved hjælp af en udsendt sneplov. På Sorø-Vedde indstillede man fra søndag middag toggangen helt, efter et par tog nær aldrig

var nået frem. Her måtte man også plovrydde før man kunne genoptage kørslen mandag morgen. På Nordbanen kørte tog 626 fast, men her kunne togets K-maskine selv klare situationen, idet den kom fri ved egen hjælp.

Som sædvanlig havde man vrøvl på den midtsjællandske bane med motortogene, selv om det denne gang ikke var maskineriet, der var noget i vejen med. Det var på underfuld måde lykkedes tog 1305 at komme igennem, men da tog 1311 afgik fra Frederikssund kl. 11.15 gik det ikke godt længere. Ved Kirke-Saabby kørte toget fast og som sædvanlig, når det gik galt, måtte man have hjælp af damplokomotiverne. I Næstved havde man været så klog af skade, at man erstattede tog 1308 (Næstved afg. 10.32 - Frederikssund ank. 13.17) som sædvanligvis var et motortog, med et damptrukket tog. Dette togs maskine reddede nu tog 1311, og fik det fri. Resten af dagen kørte man kun med damp, og det var vist ingen af de rejsende kede af, for så havde man da en chance for at nå frem; det var man ikke forvænt med til daglig, når motortogene havde banen for sig selv.

Det er vel unødvendigt at fortælle, at man som sædvanlig havde et farligt vrøvl med sporskifterne på København H., men til alt held havde nærtrafikken kun få rejsende den dag, så det lettede lidt på situationen. Til gengæld havde Syd- og Vestbanen næsten ingen vanskeligheder - man klarede snestormen med nogle få og ubetydelige forsinkelser, så det var nådigt sluppet.

Mandag kl. 10 var der så godt som alle steder normal trafik på statsbanerne men flere privatbaner lå på det tidspunkt stille endnu og landevejstrafikken kom først i gang flere dage efter.

J.G.

Billedet side 205 er taget søndag den 16. februar 1969 af H. Wachter.

Det er DJK udflugtstog med S 740 mellem Ølsted og Kregme.

Vi anvender dette billede til at illustrere denne artikel fordi vi rent faktisk er i nød for gode vinterbilleder fra Danmarks jernbaner.

Skulle De have sådanne i Deres samlinger vil vi meget gerne høre fra Dem - men husk, at billedet skal være egnet for reproduktion.

ADAMS HJØRNE

LÆSERBREV

Efter at have læst ADAMS indlæg om at lave køreplan til modeljernbanen, vil jeg gerne komme med min mening angående opbygning af et modeljernbaneanlæg.

Mit formål med at opbygge en modeljernbane er, at man skal have glæde af den under opbygningen, men man skal også have glæde af den, når man er færdig hermed. Som følge deraf skal planlægningen være særdeles grundig, da en køreplankørsel - også den første - gerne skulle forløbe nogenlunde glat, og det skulle heller ikke være helt umuligt at lave køreplanen.

Man må altså starte helt fra bunden ligesom i virkeligheden, dog med visse ændringer. I virkeligheden er landskabet og byerne jo givet, hvorefter man bygger banen ud fra et givet behov, medens vi i

model på grund af pladsmangel må lave landskabet, byerne og banen samtidig for at få det bedste resultat. Vi starter altså med en beskrivelse af, hvad vi ønsker med banen.

Mit mål er følgende: Så meget landskab som muligt, da det giver banen liv. Der er ikke meget ved at se på 3-400 m spor, 2 græsstrå, ét grantræ og et enkelt hus. På den anden side skal der også kunne afvikles en ordentlig køreplan, der forudsætter så meget spor som muligt i form af lange strækninger og mange og lange stationer. Oven i det hele kommer besværet med, at landskabet er dansk og som følge deraf må der ikke være tunneller; jeg ser her bort fra Boulevardbanen, der er helt speciel og som jeg helst ikke ser kopieret i model. Og sidst, men ikke mindst: Vi skal også selv være der og kunne komme til, så vi må have så meget gulvplads som muligt.

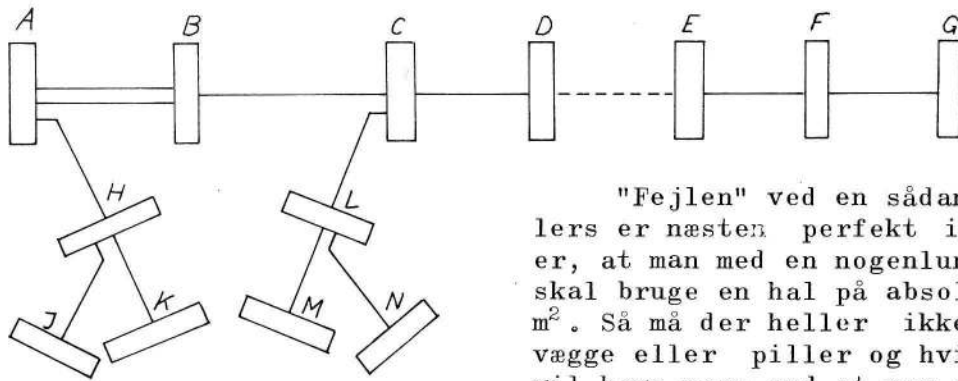
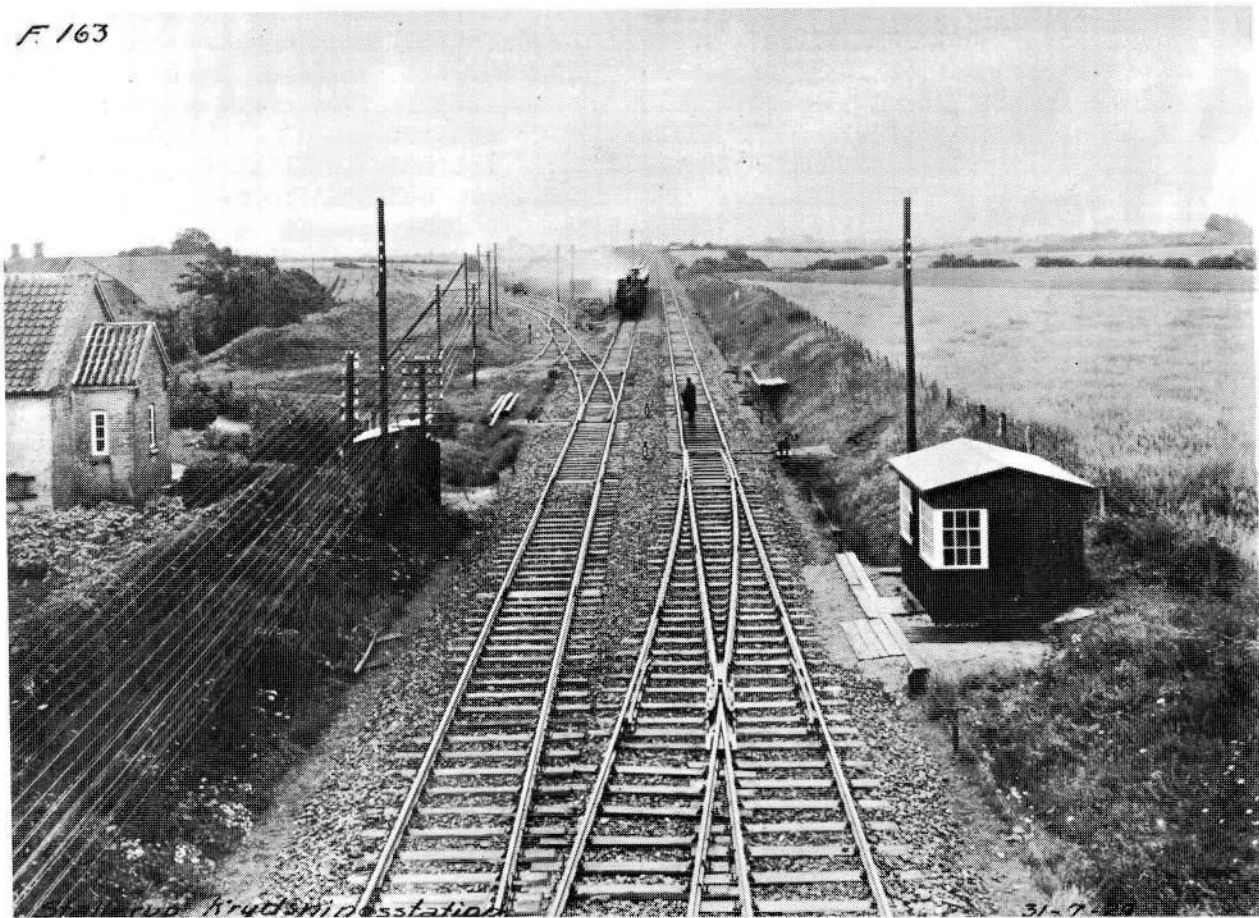
Som en begyndelse vil jeg lave en plan over hvordan stationerne ligger i forhold til hinanden, idet jeg med det samme tager hensyn til køreplanen og ikke laver sporkonfigurationer, der vil ødelægge enhver køreplan og gøre køreplanlæggeren til et nervevrag. Lad os tage et eksempel:

7. 78



Store Grævmaskine v. St. 913-14. 18-12-26.

F. 163



Strækningen A-D er en DSB hovedbane af moderne type, hvor man vil kunne køre nærtrafiktog A-B og ellers almindelige tog. Nærtrafiksporene er faktisk den eneste begrundelse for, at banen her anlægges dobbeltsporet. E-G er en Old-timer bane, hvor man vil kunne køre med det gamle materiel. Det ville se lidt forkert ud, at ODIN kører ind i krydsningssporet med et par personvogne, hvorefter MZ-A-3B kommer farende i modsat retning. A-K er en S-bane og H-J er en privatbane á la LNJ. C-M er en "ny" privatbane og C-N er en "gammel" privatbane. På L vil man have mulighed for at lave noget i retning af Kagerup station.

"Fejlen" ved en sådan bane, der ellers er næsten perfekt i sin opbygning, er, at man med en nogenlunde tæt trafik skal bruge en hal på absolut minimum 300 m². Så må der heller ikke være generende vægge eller piller og hvis man derudover vil have mere end et par græsstrå midt i sporet på Old-timer banen - på den nye sprøjtes der mod ukrudt! - og et enkelt træ, når vi op på en pæn stor håndboldhal. Alle størrelser gælder for spor 0. Da jeg ikke kender nogen med rådighed over en håndboldhal el.l. til modeljernbane, må man lære at begrænse sig. Så må hver prøve at finde ud af, hvad han helst vil skære bort.

Da vi nu har en ide om, hvad vi ønsker os, må vi til at overveje, hvordan vi har tænkt os at køre på anlægget, og her må vi se mange år frem i tiden. Hvilke krav vil vi stille om 10 år og hvilke krav stiller vi i dag? I dag kan vi med det samme sige, at vi gerne skulle have noget at køre med. Derfor må vi have løs-

sevej, pakhusspor og andre specialspor. Vi skulle gerne have nogle industrier med godstrafik. Når vi så ser frem i tiden, kan vi med det samme fastslå, at vi ikke kan forudse alt. Hvem drømte for 10 år siden om at afsætte plads til en containerterminal - for ikke at sige to? Det gjorde ikke engang DSB. Vi må altså forudse alt og afsætte plads til det uforudsete, og ikke sige som Phileas Fogg i Jordan rundt i 80 dage: Det uforudsete eksisterer ikke!

En anden ting er centralkobling. Når DSB indfører koblingen, vil vi også gøre det på det nybyggede materiel og som følge deraf må vi nu overveje, hvad der skal gøres. Det lyder meget usandsynligt, at det skulle være muligt at koble med den nuværende kobling, så de to typer skal holdes adskilt. Det bedste var selvfølgelig, at man havde 2 linier, så man kun på fællesstationen blander koblinger, men det vil måske være umuligt, hvis man vil opretholde S-bane, Old-timer bane, privatbane og så en stor hovedbane. Er det ikke muligt, må man altså indrette flere stationer til at give mindst muligt besvær ved rangering. Et tredje problem er elektrisk drift - altså med luftledning. Vi bør nok med det samme udbygge "nye" baner med "elektrisk" profil, der er noget hø-

jere end almindeligt profil, d.v.s. især broer skal være lidt højere.

Eventuelle problemer med sikringsanlæg og strømforsyning bør også forudses. Der vil med sikkerhed kunne nævnes mange flere problemer, der skal tages stilling til før man begynder at bygge, og alt bør nøje overvejes. Derfor bør der være plads tilovers, eventuelt som landskab, til senere udvidelser.

Inden vi går videre med projekteringen, bør vi lige kikke på køreplanen. Hvordan en køreplan ser ud, kan man læse i ADAMs artikel i forrige nummer, så jeg vil blot nævne opbygningen af den. Allerede først må vi vælge den tidsfaktor, vi vil bruge.

ADAM nævner en faktor på 12:1, d.v.s. at 12 modelminutter svarer til ét virkeligt minut, men det synes jeg er lidt for meget. Jeg har erfaring fra OMJK om, at 7,5:1 er meget passende, men lad os se lidt nærmere på problemet. Togene skulle gerne køre med skalahastighed, der i spor 0 er 22,2 meter/minut ved 60 km/t. Vil vi derfor have tiden til at gå hurtigere, må vi gange afstandene med det samme tal. Her har vi altså fat i noget af det rigtige: Strækningen bliver længere jo hurtigere tiden går. Men der er et stort minus. Rangeringen på stationerne tager et be-



stemt tidsrum, uanset hvad vi ganger tiden med, så hvis en enkelt rangerbevægelse ikke skal tage flere timer, må vi gøre tiden så langsom som muligt. Vi skal altså lave et kompromis og på et anlæg af OMJKS størrelse er 7,5:1 meget passende. I den køreplan vi nu laver inden den endelige projektering for at skaffe os viden om, hvor mange hovedspor, depotspor, læssevejsspor, pakhusspor m.m., der vil blive nødvendige, må vi altså prøve at beregne køretiden mellem stationerne nogenlunde og afsætte passende tid til rangeringen. Med hensyn til rangeringen er der næsten ikke andet at gøre end at prøve det på et eksisterende anlæg. Når den endelige køreplan laves, afprøver man tiderne i praksis og justerer dem, så de passer, hvis man vil køre efter ur, hvad der afgjort er det sjoveste.

Det viser sig altså, at man ikke bare skal lægge nogle spor og så håbe det bedste. Man skal derimod tænke sig meget grundigt om, før man begynder, og faktisk have planlagt spornet, køreplan, landskab og elektrisk udstyr med det samme. Det kan synes en uoverkommelig opgave, men hvis man starter med noget som givet, er det hele ikke så slemt.

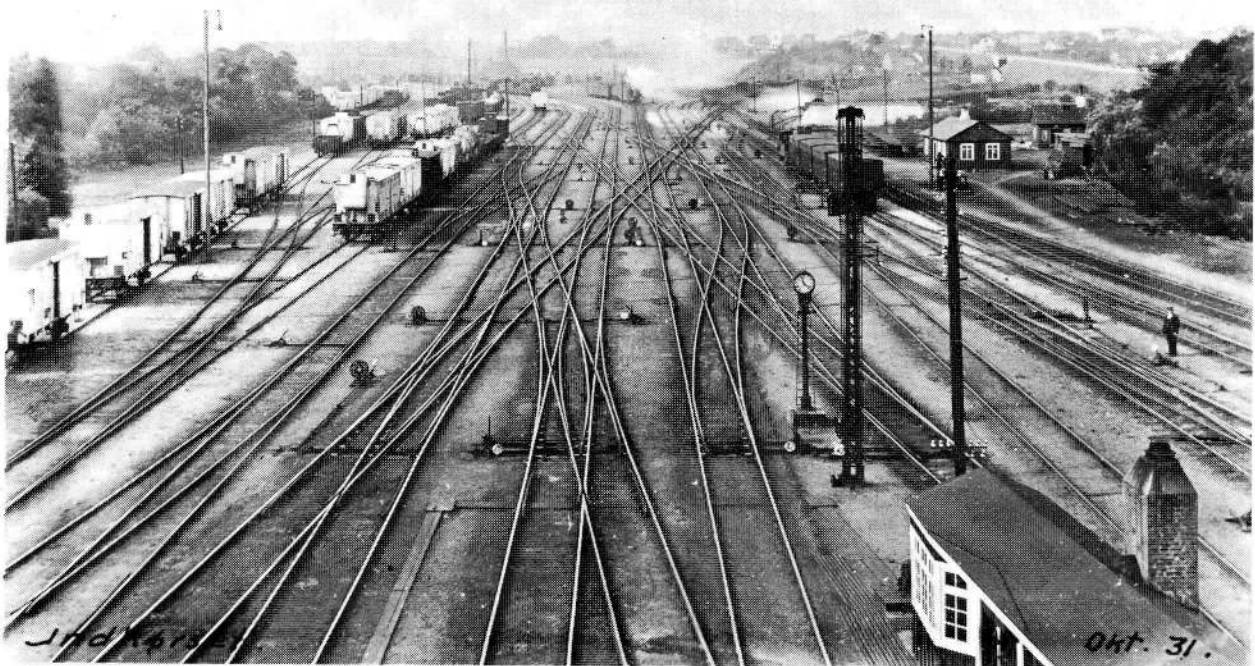
Lad os starte med de grundlæggende ting ved spornlægning: Radius må helst ik-

ke blive mindre end 2 m, da lange vogne vil have svært ved at passere mindre kurver, men hvis der med sikkerhed aldrig kommer lange vogne på en given strækning og lokomotiverne bygges til det, kan man godt gå lidt længere ned.

Det bedste er dog endnu større radius, helst 4 m eller mere, men det er sandsynligvis umuligt de fleste steder. Sporskifters hældning skal svare til kurvens radius, men 1:6 er normalt og så fylder en transversal ca. 1 m.

Man skal helst undgå komplicerede sporudfletninger, hvor der skal være tredieskinne midt i sporet. Det giver meget store problemer ved automatkobling. Sådanne tilfælde er sammenbyggede sporskifter og diamantkryds i to spor, der ligger i enkeltspors afstand. Strækningens længde skal selvfølgelig være stor og det vil sige mindst 10 m mellem indgangssporskifterne. Når vi skal til at tale om stationernes længde, må vi først afgøre, hvor store tog, vi vil køre med. DSB regner med en standardlængde på 5,3 m pr. aksel; det svarer i spor 0 til 120 mm og den gælder for alt materiel. Vil vi derfor køre med en togstørrelse på 30 aksler - excl. maskine, der regnes til 4 aksler - må vi derfor have 4,5 m frispør i hovedsporene. Vil man derfor lave en simpel

261.





station bestående af blot ét krydsnings-
spor på en enkeltsporet bane, fylder den
altså 6,5 m fra tungespids til tungespids.
Mellem indkørselssignalerne når vi så op
over 8 m. Selvfølgelig behøver alle spor
ikke at have denne længde, men det vil
være det bedste af hensyn til køreplanen.
En endestation som Storby i OMJK med 5
hovedspor er f.eks. ca. 14 m lang, så der
skal afsættes meget plads til stationerne.

En anden årsag til, at endestationer
bliver så lange er, at depotspor helst
skal ligge i forlængelse af hovedsporene
af hensyn til en sikker rangering. Mange
afsporinger er med til at ødelægge alle
interessante køreplaner med mange tog og
deraf følgende dårlig tid til rangering.
Endvidere har materiellet afgjort bedst
af at blive på sporene og således undgå
berøring.

Stigninger! Dette er også et stort
problem, da man sjældent undgår at vride
sporene hen over hinanden for at få til-
strækkelig lange strækninger. Da maski-
nerne ligesom i virkeligheden ikke kan
lide stigninger, skal de være så små som
muligt, og helst ikke over 15 o/oo på li-
ge spor og 10 o/oo i kurver. Det viser sig

i praksis, at de fleste lokomotiver og
motorvogne ikke kan klare mere. De nævnte
stigninger blev anvendt på DMJUs udstil-
lingsanlæg i Helsingør, og det kunne alle
tog klare.

Som en sidste ting vil jeg nævne
overhøjde i kurver. Det hører sig til af
hensyn til de rejsende og det pynter gan-
ske gevaldigt på modeljernbanen. Der fin-
des en nydelig formel for overhøjden, som
jeg har glemt i øjeblikket og jeg har
heller ikke energi til at udlede den, men
hvis vi laver en overhøjde på baner med
120-140 km/t-tog på 3 mm, vil det være
passende. I virkeligheden er der maksimum
på 15 cm. Overhøjden indledes i den så-
kaldte overhøjderampe, der normalt ligger
i overgangskurven, men er der ikke en så-
dan kurve, ligger overhøjderampen i lige
spor, således at den fulde overhøjde er
til stede ved kurvens begyndelse.

Jeg har her blot nævnt de fleste af
de problemer, der skal løses, inden man
overhovedet begynder at tegne spor, og der
er flere endnu, f.eks. koblingstype. Når
løsningerne så er der, kan man gå i gang
med at tegne, og så finder man sikkert ud
af, at banens størrelse skal beskæres ikke

F. 312.



så lidt, men jeg håber, de fleste får en god bane ud af det, som de vil have glæde af i mange år.

Erik Juul-Pedersen

Denne artikel er krydret med en række billeder fra ombygningen af Fredericia i begyndelsen af 1930'erne.

Billederne har vi fået stillet til rådighed af DSB, og vi bringer dem primært fordi de fortæller jernbanehistorie, men også fordi modelbyggeren kan lære ikke så lidt ved at studere dem i detaljen.

Da teksten der er påskrevet på billederne muligvis forsvinder i reproduktionen, bringer vi den her:

- side 207: Store gravemaskine v. st. 913-14, 18/12 26
- 208: Stallerup krydsningsstation, 31/7 29
- 209: Perroner set fra gangbro, okt. 1931
- 210: Indkørsel, okt. 1931
- 211: Parcel 15, jan. 1932
- 212: Gravemaskine ved bro A, 21/11 1932
- 213: Strækningsristen, sept. 1933.

JERNBANE BØGER

Niels Jensen: JERNBANER

184 sider, illustreret.

J.Fr. Clausens forlag, Aschehoug, 1970.

(En Clausen håndbog)

Pris kr. 29,50.

Overskriften på denne anmeldelse burde måske rettelig have været: EFTERLYSNING, - eller, hvad har man dog imod os?

Efter at der i mange år ikke er udkommet mange bøger om jernbaner, er det som om der pludselig vælter en masse ud på markedet. Denne bog er så ny, at den ikke en gang er med i Haase's seneste jernbanekatalog.

Forsiden er prydet med et glimrende farvefoto af HTJs G 625 (men hvor det er optaget og hvornår, ja, det står der ikke noget om i bogen), og man bladrer spændt i bogen. Ifølge indholdsfortegnelsen slutter bogen med en litteraturfortegnelse, som vi begyndte med. - Og nu er det vi siger: Hvad har man (Niels Jensen m.fl.) dog imod os? - og med os mener vi model-

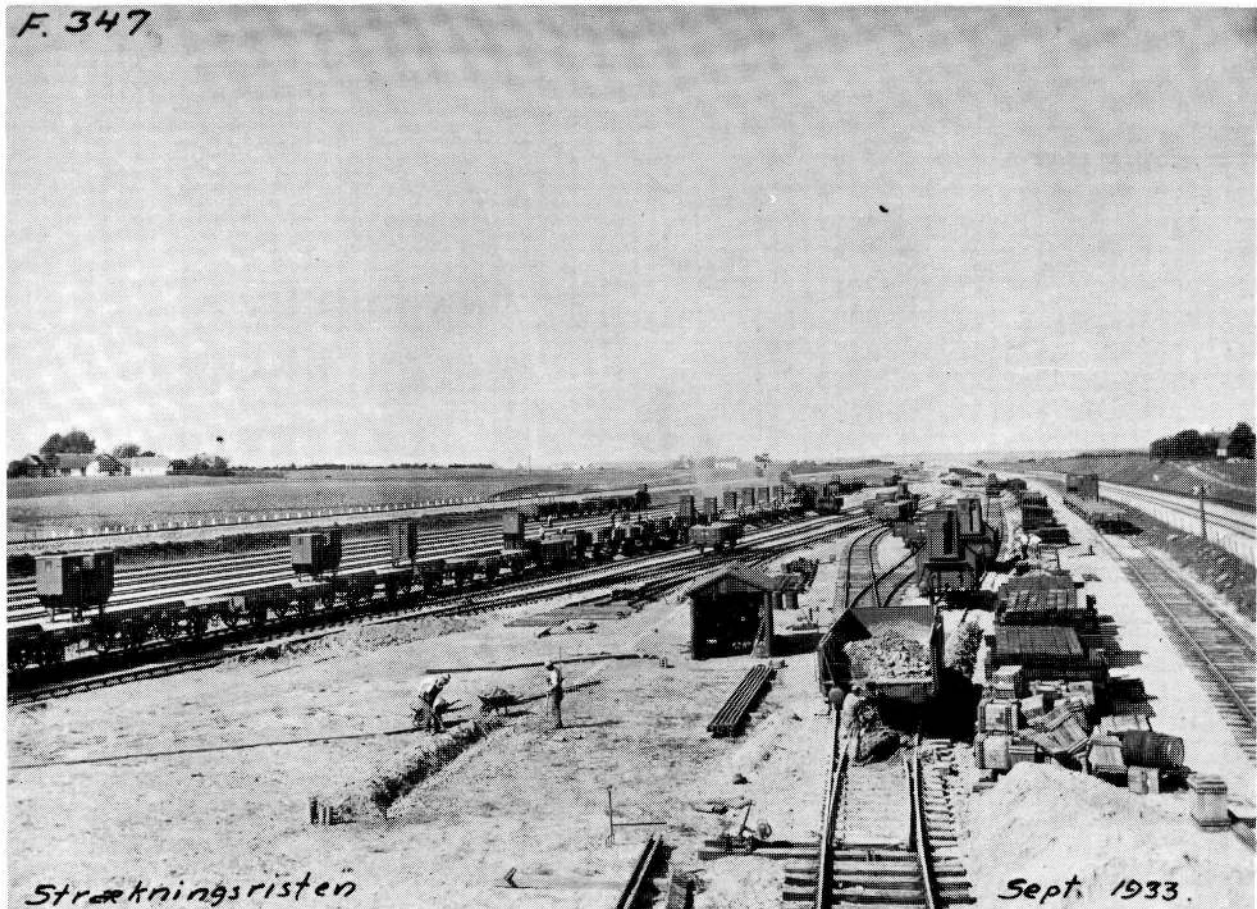
og jernbaneinteresserede. Af danske tidskrifter er nemlig kun nævnt Vingehjulet, Jernbanen og Jernbanebladet.

Vi har flere gange hørt nogen sige, at SIGNALPOSTEN havde for lidt modeljernbanestof i forhold til det rent jernbanehistoriske, men vi kunne godt lide at vide hvordan bladet skal være for at finde nåde for jernbaneskribenter. Det må dog siges, at JERNBANEHISTORISK SELSKABS publikationer er kommet med i litteraturfortegnelsen, men vi tror nok, at den "læge" læser vil undre sig, hvis han slår op i bogens afsnit om "foreninger for jernbaneinteresserede", her står nemlig ikke ét ord om JS! Til gengæld står der, at Svenska Järnvägsklubben er Nordens ældste forening for jernbaneinteresserede (stiftet 1958). Det er selvfølgelig muligt, at forfatteren ikke ved det, så vi vil fortælle, at Jernbanehistorisk Selskab & Dansk Model-Jernbane Klub blev stiftet i 1938. Vi har lige nævnt, at forfatteren også beskæftiger sig med svenske klubber, - ja desværre; og ikke nok med at bogen indeholder en hel del om svenske baner, der er også noget om norske og finske baner, (Titlen burde rettelig have været NORDENS JERNBANER). Det er synd - i forordet næv-

ner forfatteren, at deciderede tekniske oplysninger og mange andre spændende ting på grund af pladsmangel er udeladt - og det havde nok været bedre, hvis bogen havde koncentreret sig om Danmark. Vi tror ikke, at danske jernbaneinteresserede er mere "nordiske", end at de vil foretrække en bog fra de enkelte lande for sig.

Bogens inddeling i afsnit er meget uklar. Ganske vist begyndes der med den historiske udvikling, men derefter er resten et sammensurium uden plan, f.eks. er rækkefølgen: Historie, trækraft, vognmateriel, lokomotivers typebetegnelse, jernbanernes organisation, nærtrafik, litrering (? hvorfor ikke under vognmateriel), museumsbaner, "rigtige" jernbaner (der vel nok stadig er de vigtigste) o.s.v.

I det ovennævnte historiske afsnit påstår forfatteren at den første egentlige jernbane i Norden anlagdes i 1797-98 ved kulminerne i Höganäs. Lad det én gang for alle være slået fast, at en sådan bane med traskinner ikke (gentager: ikke) er en jernbane. Det er internationalt fastlagt, at den første jernbane i verden var banen mellem Stockton og Darlington i England (hvor der også fandtes tidligere



træbaner).

Så meget værre er, at forfatteren ikke gør sig den ulejlighed at fortælle, hvornår den første jernbane i Danmark blev anlagt, hvorimod Sveriges, Norges og Finlands første baner er tidsangivet. Det historiske afsnit er forresten også meget overfladisk, undtagen afsnittet 1940-45, der er meget grundigt gennemgået, som om det var særlig historisk i forhold til f.eks. krigen i 1864.

I afsnittet om trækraft nævnes danske diesellokomotiver opstillet i skemaform (nogle forkortelsers forklaring må man lede op 15 sider længere henne), medens de øvrige nordiske lande både får diesel- og damplokomotiver præsenteret, Finland endda også motorvogne.

Afsnittet om vognmateriellet, med en oversigt over person-, post- og rejsegodsvogne er simpelthen intet værd, idet DSB som bekendt i løbet af året har ændret litra, hvilket forfatteren selvfølgelig ikke kan gøre for (men enten måtte bogens udgivelse have været udskudt lidt, så de nye betegnelser havde kunnet komme med - eller også kunne man have udeladt afsnittet; hellere lede forgæves end finde noget forkert).

Der er en oversigt over samtlige jernbaner, men kun med åbningsdato, længde og evt. nedlægning. Her kunne lidt flere oplysninger have været rare, det er trods alt en håndbog - i hvert fald efter forordets oplysninger. Mærkelig nok indeholder afsnittet intet om de finske jernbaner, og for de svenske baner er kun sporvidden og for de norske kun længden angivet??

I bogen er kort over de danske og norske baner, endvidere et kort over Københavns nærtrafik (temmelig omfattende beskrevet, hvilket smager lidt af Københavneri) og et kort over jernbanerne på Fyn?? Kortet over Danmarks jernbaner fylder en dobbeltside, men er alligevel for småt; det havde været bedre om skemaet over det internationale litreringssystem for godsvogne der er indsat som folder (8 gange bogens format) bag i bogen i stedet for havde været udskiftet med kortet.

Ja, der kunne - desværre - skrives meget om fejl og mangler i bogen, og vi vil specielt gøre forfatteren opmærksom på, at man aldrig i en håndbog må komme med udtalelser som: "at afkortningen af Slangerupbanen til Farum er en af de største tåbeligheder begået af statsbanerne i nyere tid" - det er ikke det man forstår ved facts!

Efter læsningen af ovenstående kunne man måske forledes til at tro, at hele bogen er ubrugelig. Dette er absolut ikke tilfældet, men man bør tage til efterretning, at nogen håndbog er det ikke - og langt mindre et leksikon. Intentionerne er gode, illustrationerne er glimrende, omend vi godt kunne have ønsket nogle enkelte STORE fotos. Forfatteren foreslår, at man anskaffer to eksemplarer, ét til at have med i marken - og ét til bogreolen - det synes os noget overeksponeret.

Ole Faurhøj - Ulf Holtrup

Lokomotiv och tendrar

vid Sveriges Statsbanor den 1. juli 1904.
Kr. 22,- (danske).

I.G. Prints forlag i Göteborg har fået en glimrende ide.

Man har taget Sveriges statsbanors driftsmaterielfortegnelse pr. 1. juli 1904 over Lokomotiver og Tendere, nedfotograferet den lidt og offsettrykt den i format A4. Fortegnelsen indeholder 38 lokotegninger med hovedmål, diverse tabeller med tekniske oplysninger om hoveddimensioner og vægte samt oplysning om antal m.m. Bogen er uhyre interessant og tilmed forholdsvist billig - 22 danske kroner incl. MOMS.

Skulle De være interesseret vil SIGNALPOSTEN gerne være mellemmand. Indbetal i givet fald beløbet på vor giro 9.47.22, så bestiller vi hjem fra forlaget; der må dog påregnes nogen leveringstid.

Holtrup

SIGNALPOSTENS LÆSERSERVICE:

HO ★ ★ ★ byggetegninger

Tegningerne i dette nummer er FFJ A 4 og AHB EB 55, begge opmålt og stillet til rådighed af Sv. Jørgensen.

Rettelse: Den i forrige nummer nævnte: Sv. Jensen skal være N. Fredberg.

TIPS

INDEN DE SMIDER SIGNALPOSTEN VÆK:

Efter i lang tid at have fundet mig i "løsbladssystemet" blandt mine forskellige tidsskrifter, og ikke ment at have råd til at sende dem til indbinding, begyndte jeg at spekulere på en måde, hvorpå jeg selv på en forholdsvis nem og hurtig måde kunne indbinde disse blade, uden det besvær det ville være at gøre det rigtigt, men dog således, at det eventuelt kunne gøres sidenhen. Hvis andre har interesse deraf, skulle det kunne gøres således:

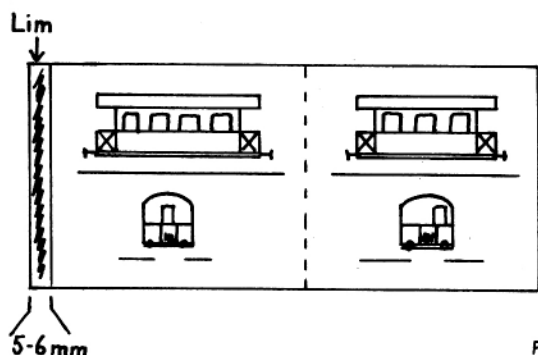


Fig. 1

KLARGØRING.

Fra det antal blade, der skal indbindes, - en, to eller tre årgange, alt efter antallet af blade pr. år og tykkelsen af disse - fjernes de hefteklammer, der allerede er anvendt ved bladets "fødsel". Løse ark, f.eks. midtsidebillede eller -tegning, klippes til i den side, der skal sidde i bogens ryg, således at den ombukkede flap kun er ca. 5-6 mm og den limes fast til et af de øvrige ark som vist på fig. 1 og 2. På samme måde kan indsættes et hvidt blad mellem bogens

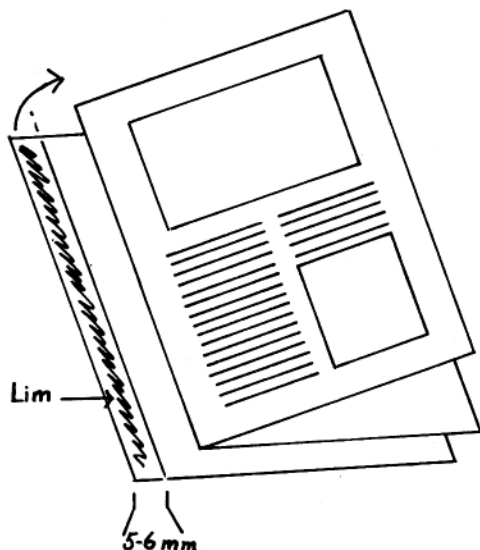


Fig. 2

bind og den første side, hvis man ønsker det. Indholdsfortegnelsen indsættes - foran eller bagved - med en ca. 10 mm bred papirstrimmel i bladets højde. Den bukkes sammen på langs og der smøres lim på den "indvendige" side og den sættes udenom indholdsfortegnelsen og det blad, ved hvilket man ønsker fortegnelsen, fig. 3.



Fig. 3

PRESNING.

Når disse ting er vel overstået, lægges bladene i pres i et døgn mellem et par "pressebrætter" - i en presse, hvis man har en sådan, eller i en stor skruestik. Formålet er, at bladenes rygge bliver presset så meget sammen, at de ikke er tykkere end siderne.

Når døgnen er gået spændes bladene op mellem pressebrædderne således, at alle bladets ryg ligger plant og rager ca. 5 mm ovenfor brædderne, fig. 4. Der saves herefter et spor hvert af de på fig. 5 viste steder, nøjagtigt så dybt, at man lige kan se hullerne i det inderste ark, når man åbner bladene.

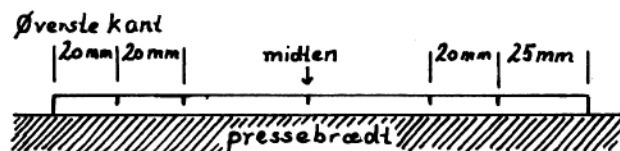
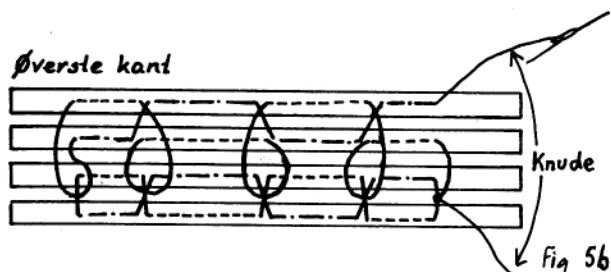
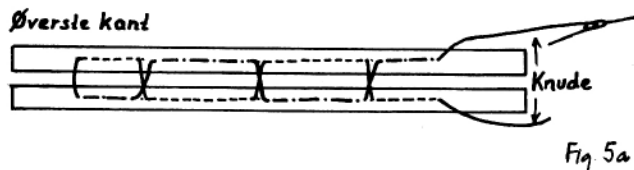


Fig. 4

HEFTNING.

Det sidste blad lægges nu med forsiden opad og ryggen ind mod én selv og åbnes så midtersiden er åben. En synål med en lang stærk tråd stikkes udefra ind gennem f.eks. yderste højre hul (nederst til højre på fig. 5a) og trækkes så langt igennem, at der senere netop er tråd nok til at binde en knude. Indvendig i det åbne ark stikkes nål og tråd nu gennem det næste hul. Nu lægges det næstsidste blad på samme måde oven på det sidste og åbnes på midten. Nål og tråd stikkes nu udefra ind i dette blads andet hul fra højre og trækkes langs den indvendige side af ryggen og ud gennem det midterste hul, og strammes. Nu åbnes igen det sidste (nederste) blad og nål og tråd føres ind gennem dette blads midterste hul, indvendig langs ryggen og ud gennem det fjerde hul (næstyderst til venstre på fig. 5a), strammes og ind og ud gennem næstsidste (øverste) blads fjerde og femte hul



og strammes. Derefter gennem nederste blad på samme måde, men i modsat retning, til man ender med, at nål og tråd kommer ud gennem næstsidste (øverste) blads sidste hul i højre side, lige over den løse ende. De to ender strammes og der bindes en knude. Der fortsættes nu med de to næste blade på samme måde, men dog med den tilføjelse, at man hver gang man skifter blad hefter ned mellem de to tidligere, fig. 5b.

LIMNING.

Når alle blade er heftet sammen, bankes heftets ryg mod noget plant og hårdt så de enkelte blades rygge kommer til at ligge lige, hvorefter heftet spændes fast mellem pressebrædderne, så ryg og syning lige netop stikker udenfor (som på fig. 4), og der smøres lim over heftets ryg, og kun der. Som lim bør anvendes en type, der bevarer nogen elasticitet, f.eks. den type, der hedder Lumbecklim.

Der lægges nu eventuelt en strimmel jaconet (noget gazelignende stof, der benyttes af bogbindere) el.l. ned i limen inden den er tør for at hjælpe med til sidenhen at holde ryggen sammen når der blades i heftet.

HØVLING.

Når limen er tør kan man nu høvle kanterne af, men det kræver dog en dertil indrettet høvl, og er formentlig ikke tilrådeligt, hvis man har planer om senere at foretage rigtig indbinding.

OMSLAG.

Heftet er nu klar til at blive forsynet med omslag. Tag f.eks. et stykke af den slags karton, der ønskes som omslag, klip det til således, at det er lidt større end hele det opslåede hefte og buk

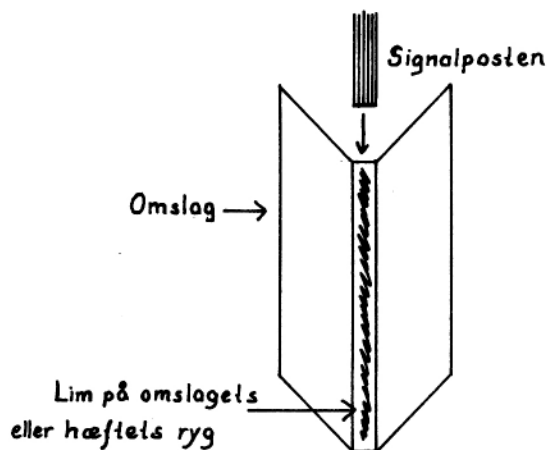


Fig. 6

derefter omslagets ryg således, at det passer omkring heftet.

Der smøres nu igen lim på heftets - eller evt. omslagets - ryg, hvorefter heftet anbringes i omslaget (fig. 6) og det hele anbringes forsigtigt stående lodret, f.eks. mellem et par stabler bøger, fig. 7.

TITEL.

Når limen er tør kan man så skrive - med tusch eller letrasetbogstaver - tidsskriftets navn og årgang på ryg eller forside som man nu ønsker det.

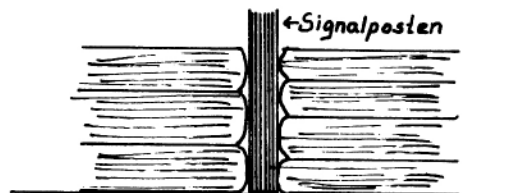


Fig. 7

På denne måde har jeg i tidens løb heftet adskillige af mine blade, store som små, og de har nu holdt i mange år trods den måske lidt primitive indbinding. Til gengæld mener jeg, at jeg har haft meget større glæde af de pågældende blade på denne måde, fremfor det nævnte "løs-bladsystem".

Ovenstående lyder måske lidt besværligt, men jeg tror dog, at når man først kommer i gang og er kommet over de første begyndervanskeligheder kan selve arbejdet udføres på en dags tid, og man kan så have flere hefter igang på samme tid, så de ikke tager ret meget mere tid end ét.

AALEN NERESHEIM DILLINGEN

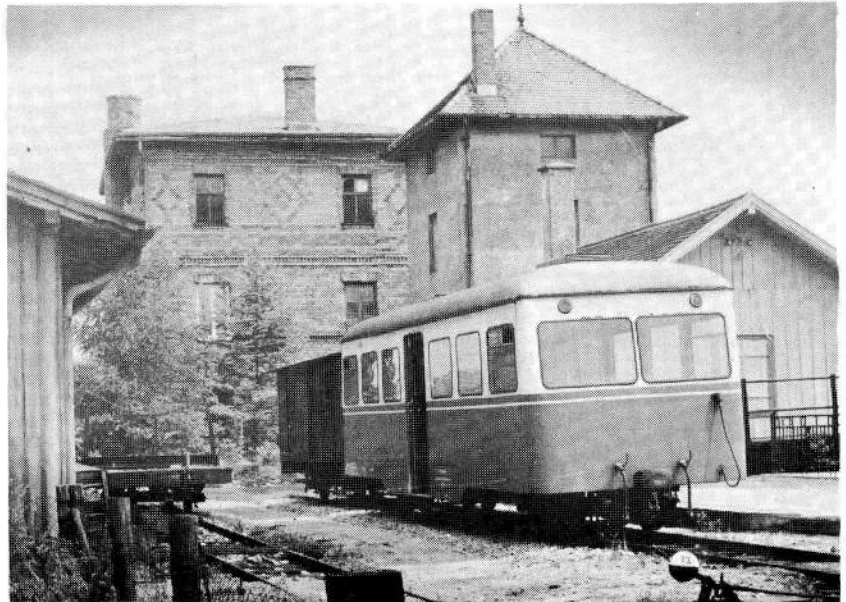


Fig. 1

Lidt om smalsporsbanen Aalen-Neresheim-Dillingen.

I den østlige udkant af Schwabische Alb, omtrent midtvejs mellem München og Stuttgart, findes en smalsporsbane, som til trods for, at den strækker sig over henved 60 km og har 22 stationer, samt et ikke nøjere defineret antal standsningssteder, henlever i næsten ubemærkedhed.

I Dillingen - en mindre by med station på Bundesbahn-strækningen fra Ulm til Nürnberg - lige nord for Donau stødte jeg på banen første gang under hjemkørslen fra sydens sol.

Umiddelbart nord for statsbanestationen ligger banens bygninger inclusive pakhus, personaleboliger og en lille ventesalsbygning med tilbygget vandtårn.

Fig. 1 viser afslutningen på sporet, pakhuset til venstre, ventesal til højre og de øvrige bygninger i baggrunden. Ved den lave perron holder en motorbivogn med et par skolepiger, der venter på skoletogets afgang, desuden en tilkoblet lukket godsvogn og til venstre en åben fladvogn.

Fig. 2 viser udsigten den modsatte vej, medens fig. 3 antyder den meget simple sporplan.

Fig. 4 er fra den vestlige ende; foruden en tom toiletbygning ses til højre lidt af statsbanestrækningen. På fig. 5 ser vi ud langs indkørslen med et læssespor til højre med sporspærre og vognvægt i baggrunden.



Fig. 2

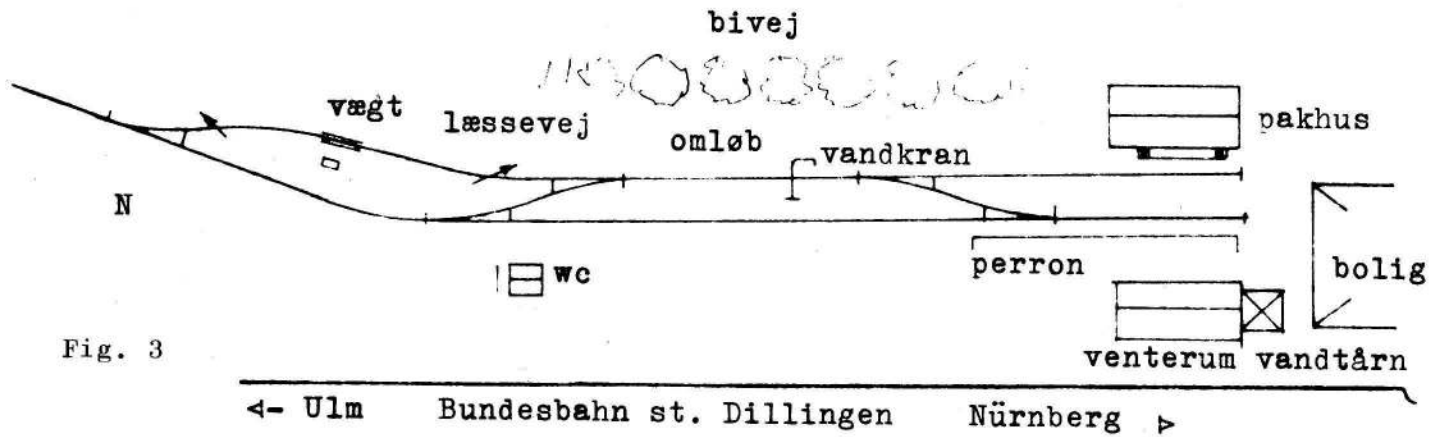


Fig. 3

Efter et enkelt svinkearinde over mod Lauingen fulgte banen os på den videre vej nord over snart på venstre, snart på højre side, men uanset skarpt udkik fra alle (÷ chaufføren), så vi intet til det ventede tog; nå, et motortog afslører jo heller ikke sig selv på anden måde end et trut nu og da - motorstøjen kan næppe høres i den almindelige færdsel - hvorimod ét damplokomotiv kan spores på lang afstand på grund af røgen.

Ved Neresheims stations østende stod der pludselig i gadesiden et af banens ældste damplokomotiver udstillet i fin restaureret tilstand. Selve stationen blev der på grund af trafikforholdene ikke lejlighed til at besøge, men lokomotivet kom da med i kukkassen, og resultatet ses i fig. 6.

Mens der på strækningen Dillingen-Neresheim ifølge togplanen er en jævnt

god trafik (4-6 togpar, foruden busruten) er der resten af strækningen kun et enkelt eller to togpar efter behov. Fra Dillingen i niveau 434 m o.h. er banen i jævne kurver steget til 504 m i Neresheim; efter denne by er der næppe en retlinet strækning på mere end et par hundrede meter på resten af banen.

Ved Elchingen når den op på 604 m o.h., og her fandt vi den eneste ugenerte parkeringsmulighed, hvor vi med campingvognen ikke ville holde i vejen for den øvrige trafik, nemlig på stationsforpladsen.

Fig. 7 viser stationen fra øst med en tømte, men endnu ret velholdt stationsbygning - det var underligt at gå i de nu så tyste tjenesterum, at læse tjenestekøreplaner og opslag og kikke op til den tidligere tjenestebolig på 1. sal. Til venstre ses krydsningssporet og i baggrun-

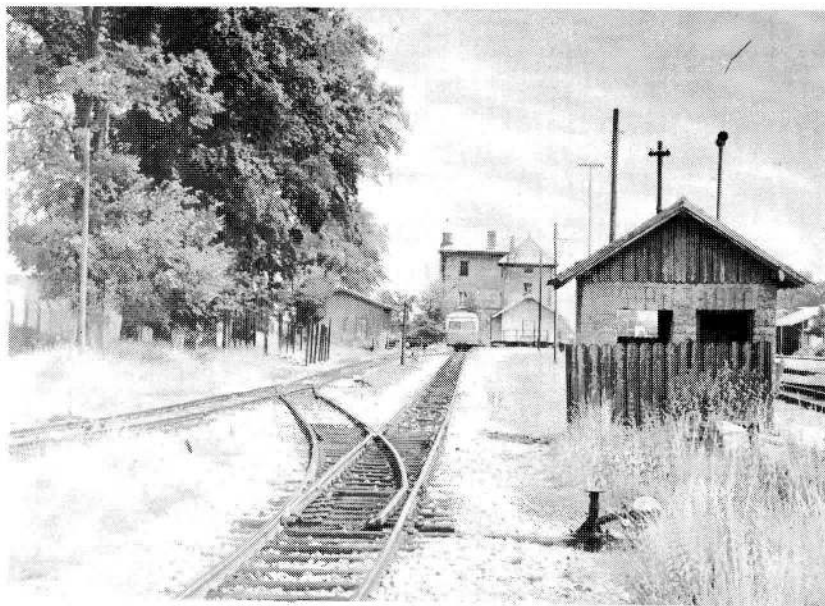


Fig. 4

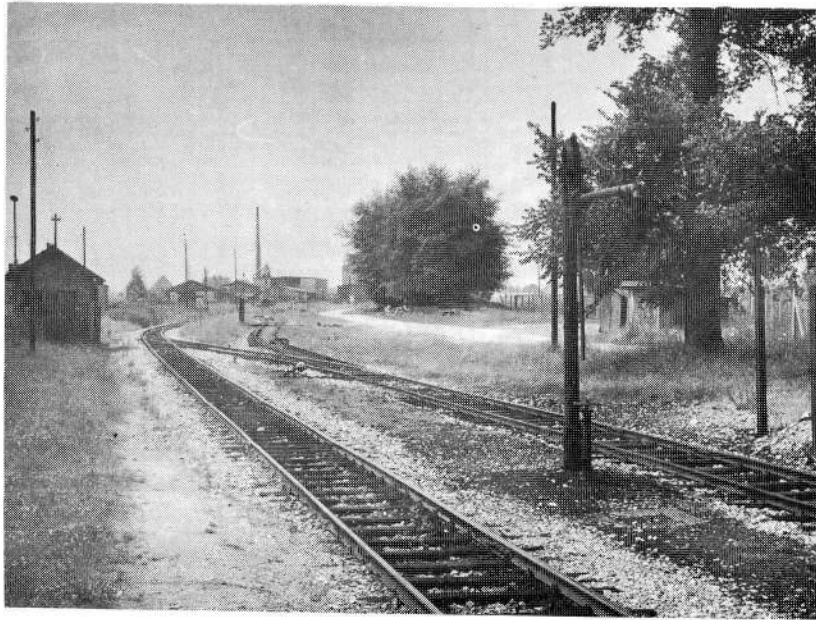


Fig. 5

den til højre læssespor.

Selv om der øst for stationen lå et ret stort savværk, var der ikke ført stikspor hertil, hvorfor råtræ og opskåret gods måtte trilles på 4-hjulede kærre og hestevogne til og fra læssepladsen. Det var et pust fra dengang, da alle havde god tid. Alene dieselmotoren ovre på savværket brød med sin tøffende lyd den sommerlige stilhed.

Bortset fra græs og ukrudt i sidesporene og et enkelt "slag" på krydsningssporet syntes skinnevejen at blive holdt fint justeret.

Fra det punkt, hvor banen og vejen sidste gang krydser hinanden, er der til Aalen ialt 9 km vej - og så absolut ikke

nogen lige vej! - men ad banen er der ikke mindre end 13 km udført á la grecke-bort eller i hårnålesving forbundet med lutter S-kurver. På de 13 km falder terrænet ca. 170 m (1,3% eller 1:77), hvad derved kørsel den modsatte vej sammen med de skarpe kurver må have været særdeles anstrengende for de små lokomotiver på fig. 6.

Selv om stationen i Aalen i luftlinie lå "lige omme bag hovedgaden", måtte vi opgive at ofre tid på kørsel med campingvognen i de ret snævre bygader, også fordi der endnu var 85 km til campingpladsen i Rothenburg ob der Tauber, som vi gerne ville nå inden aften.

tekst og ill.: guldbæk

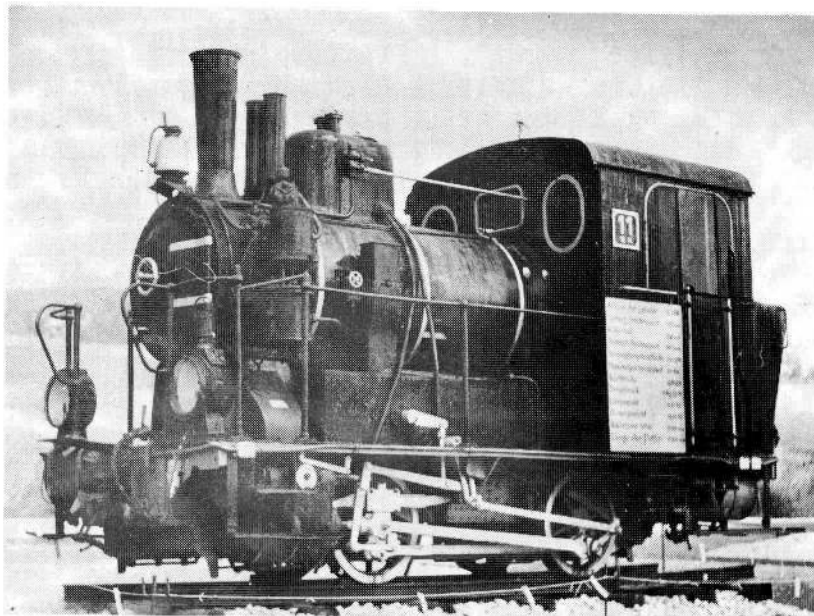


Fig. 6



Fig. 7

Nyt fra redaktionen
(fortsat fra omsl. 2)

LØSDELE TIL MODELBYGNING

Et jævnlige tilbagevendende punkt i brevene er klagesuk over manglende muligheder for at skaffe dele til modelbygning. Man siger, at vest for Storebælt findes der ikke en forretning som Nyboder Hobby, men klager samtidig over, at man ikke kan få kataloger tilsendt herfra.

SIGNALPOSTEN har på den givne foranledning haft adskillige diskussioner med hr. Verner Møller, Nyboder Hobby. Hr. Møller erkender åbent, at der "mangler noget", men man må forstå, at det 1) ikke er helt billigt at lave et katalog og 2) det er en umulig opgave at holde et katalog ajour, især med den grøde, der nu er i hobbyen.

Vi har truffet den aftale med hr. Møller, at han noterer nyheder ned, således at SIGNALPOSTEN kan bringe en summarisk oversigt med mellemrum. Når vore læsere så indsender en "ønskeseddel" bilagt en frankeret svarkonvolut lover hr. Møller at sende en duplikeret prisliste, evt. også en lagerliste, og selve leveringen af løsdele sker normalt pr. efterkrav, når man da ikke selv kan komme i forretningen. (Husk at nævne SIGNALPOSTEN, når De kontakter Nyboder Hobby).

Den første nyhedsliste ser således ud:

Dele til selvbyggere i H0:

Byggesæt i messing, åben godsvogn, P-type
kr. 13,85

samme, men med bremsehus - 16,85
Dette er et restparti og der er ikke mange eksemplarer af hver. (Redaktøren kan bekræfte, at det er et virkelig nydeligt byggesæt i alle detaljer, og han synes, at det er "røverkøb").

Kæmpeudvalg i messingplader
do i NEMEC-profiler

Hjul til såvel loko som vogne

Motorer til såvel jævn- som vekselstrøm

Rørpuffer, faste og fjedrende

Kurvepuffer, faste og fjedrende

Pufferplanker

Røggammerdøre, skorstene

Byggesæt til DSB signaler

Tegninger i H0 til DSB materiel,

13 forskellige kr. 18,50

Rest af Modelbanenyt: 10 forskellige kr.
12,-

Nyheder om kort tid:

Fineste støbte aksellejer

Fineste egerhjul til vogne.

Det skal tilføjes, at de fleste af de nævnte dele også findes til 0-byggere. Endvidere er der et stort sortiment af tandhjul og gearhjul - og en rest relær.

Adressen er:

Nyboder Hobby,

Kronprinsessegade 51

1306 København K.
telefon BYen 99 og giro 54902.

VÆRKTØJ

Et andet stort problem for hobbymanden er at finde en leverandør af værktøj, skruer o.s.v. i den finhed og superkvalitet, som han ønsker og som hobbyen kræver.

En af redaktørens virkelig solide forbindelser i denne branche, som han har handlet med i mere end 22 år, har nu åbnet egen forretning. Adressen er:

MILLNER værktøj-isenkram
Godthåbsvej 24
2000 København F.
Telefon (01) Godthåb 9701.

Hr. Millner er klar til at betjene alle SIGNALPOSTENS læsere på bedste måde. Han er leveringsdygtig i f.eks. snitværktøj (såvel WG som MG) helt ned til de mindste størrelser, spiralbor i HSS kvalitet i alle ønskelige dimensioner, alle arter af håndværktøj, elektriske boremaskiner og drejebænke (f.eks. Emco-Unimat) med alt tilbehør. Han er også parat til at skaffe skruer m.v. i hobbymandens lilliputmål og sælger iøvrigt også redskaber og inventar for hus og have.

Selvfølgelig kan han ikke have alt på lager, men han har lovet redaktøren, at leveringstiden skal blive kortest mulig.

Hvis De skriver og redegør for Deres ønsker, skulle der være alle chancer for, at De kan blive hjulpet. Varerne postfor-sendes normalt pr. efterkrav til provin-sen, men De er naturligvis velkommen i forretningen.

Husker De at fortælle, at De er abonnent på SIGNALPOSTEN får De 10% rabat.

BAGSIDEBILLEDET i nr. 5.

Efterlysningen bragte et hav af breve, der alle oplyste, at maskinen var gengivet i "Farvel til Damphesten" ved side 54 og med teksten: "PIONER, Islands eneste damp-lokomotiv, bygget af Arn. Jung, 1910; kom til landet for over 50 år siden for at medvirke ved havnebygning, men blev derefter opgivet".

Et par tilføjer, at det nu ikke var det eneste damplokomotiv på Island, men det er det eneste, der endnu eksisterer. Det var udstillet i Reykjavik i 1961, da byen fejrede 175 års fødselsdag.

Men én kom med en "bedre" oplysning. Det er jo åbenbart, at billedet er taget i Danmark, og Alfred Hansen i Århus fortæller:

"Maskinen hedder PIONER og er bygget af Jung i 1910 som fabr. nr. 1591. Den har 29,3 m² hedeplade. Den ejedes i perioden 1910-13 af firmaet N.C. Monberg. Billedet er taget i Københavnsområdet i slutningen af 1911 (eksakt hvor, vides dog ikke) - gravemaskinen på billedet var bygget af V. Foster & Co., England og var én af de første i sin art i Danmark.

Med disse oplysninger går billedet tilbage til Jernbanemuseet, men vi har allerede nu en

NY OPGAVER

Bagsidebilledet i dette nummer ligger i Jernbanemuseets arkiv under: Baneanlæg og med den noget summariske tekst: Ukendt baneanlæg, antagelig ved Slagelse, ca. 1920. Det vil vel nok knibe med at stedfaste billedet, men maskinen må der kunne fortælles noget om; den forekommer da ret særpræget.

Skriv til enten Jernbanemuseet eller til SIGNALPOSTENS redaktion - tak.

SLUTSIGNALET

Jeg kunne blive ved et godt stykke tid endnu, men skal jo også slutte en gang, og lad mig så gøre det på den sædvanlige måde: Beklager, der blev *ikke plads til*: Nedlagte baner, Den gamle post o.s.v. --- Hvordan det skal gå i næste årgang vil tiden vise. Det er redaktionens ønske at variere bladets indhold mest muligt, men på den anden side er det vort mål at bringe virkelig dybtgående eller uddybende artikler - og så har vi problemet med pladsmangelen.

7. årgang nummer 1 påregnes at være vore abonnenter i hænde en af de sidste dage i januar måned 1971.

Vi slutter denne årgang med at ønske alle vore læsere:

GOD JUL og GODT NYTÅR.

På genhør.

Holtrup

