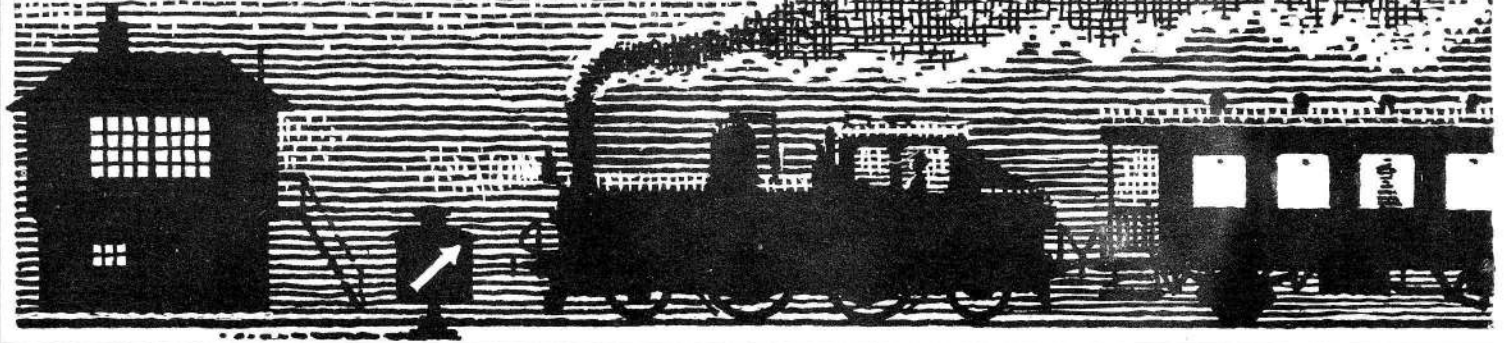


# SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.

7. årg.

JANUAR 1971

nr. 1

# Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Godt nytår - og hjertelig velkommen i SIGNALPOSTENS 7. årgang.

Ved nytårstid er det sædvanligt at gøre status og dels se på året, der svandt, og dels lægge planer for fremtiden. Jeg synes det er en udmærket ide en gang imellem at stoppe op og tænke tingene igennem og derfor "slipper" De ikke for disse betragtninger.

6. årgang - 1970 - blev i omfang nogenlunde som forventet. Vi nåede op på 220 nummererede sider men med omslaget, tegningsarkene, DMJU-information og indholdsfortegnelse omfatter årgangen ialt 300 sider billed- og tekststof. Det er et resultat vi selv er stolte af og det ser lykkeligvis også ud til, at vore læsere har været tilfredse. Vi nåede i årgangen op på 543 abonnenter, og der er derfor udsigt til at vort håb for 7. årgang - 600 abonnenter - vil kunne nås. Med læsernes hjælp skal det nok gå.

En ting er vi dog selv meget kede af. Den meget uheldige deling af artikler, vi har været nødsaget til, og hvor der skydes flere numre over før fortsættelsen kommer. Det er vort håb, at dette vil kunne undgås i fremtiden, omend vi ikke tør love Dem det.

Ved denne lejlighed vil jeg bringe en varm tak til Jernbanemuseet for stor imødekommenhed i det forløbne år. Talrige læsere har ytret glæde over de store fotos, det har været muligt at bringe til artikelserien om københavnske banegårde, og denne tak videresendes hermed til Jernbanemuseet og dets leder, W. Dancker-Jensen.

Iøvrigt må jeg da fortælle, at vi arbejder kraftigt på at skaffe artikler om de store banegårde i provinsen, således at vi med tiden når hele landet rundt.

Ved forrige årsskifte efterlyste jeg modeljernbanestof. Jeg synes det er lykkedes at skaffe noget frem, men det er stadig ikke nok og jeg efterlyser atter en gang forfattere til artikler om dette emne.

Men ellers kører vi videre i samme spor som hidtil. D.v.s. noget nyt kommer der da. Vi har formået Ib V. Andersen til at skrive en artikelserie om danske jernbanefærger og den første artikel finder De i dette nummer. Efter foreløbige beregninger vil denne artikelserie komme til

at bestå af ialt 14 afsnit, men det er absolut sandsynligt, at flere af disse afsnit må deles, så det bliver altså en tilbagevendende begivenhed i SIGNALPOSTENS næste 3 årgange.

Endnu en lille bemærkning om den kommende årgang. Som læseren omgående vil have bemærket, er skriftbilledet ændret i forhold til forrige årgang. Vi har nemlig flottet os ganske gevaldigt, og anskaffet en elektrisk skrivemaskine, der er udstyret med det der hedder variabel space. Det betyder, at skriftbilledet skulle blive endnu mere lig bogtryk end før, men tilvænningen til denne maskine er også mere besværlig end på en "normal" skrivemaskine. Jeg beder derfor læserne bære over med små skønhedsfejl her i begyndelsen af årgangen.

SIGNALPOSTENS forlag så dagens lys i 1970. Det startede med fotohefterne 1 og 2, der blev udgivet på basis af et "lån" fra tidsskriftet, men rent praktisk kaldte vi altså den afdeling af vor virksomhed for forlaget. Senere stod vi for det praktiske arrangement ved udgivelsen af heftet Danske Model- og Jernbaneklubber 1970 for Dansk Modeljernbane Union, og vi var ligeledes behjælpelig med kongresmateriale til MOROP-kongressen i København sidste sommer.

Men alt det var dog kun for pebernødder at regne i sammenligning med det store vovestykke som udgivelsen af DSB OLD-TIMERE i model forekom os at være. Vi havde heller ikke økonomisk kunnet magte så stor en boguden den aftale om "partnership" som Nyboder Hobby tilbød.

Old-timerbogen blev faktisk stor. Den blev mere end dobbelt så stor som vi havde forestillet os, og også meget dyrere end vi havde budgetteret. Så meget mere glædeligt er det at kunne notere, at den er solgt så godt, at den - her ved nytårstid - næsten bærer sig for forlagets vedkommende og har givet et lille overskud til Nyboder Hobby. Medvirkende til det gode resultat har været, at bogen alle steder har fået en god modtagelse og positive anmeldelser, hvilket vi er meget taknemmelige for.

Men det pæne resultat med Old-timerbogen har givet os "blod på tanden". Vi vil fortsætte med flere håndbøger, men da forberedelsesarbejdet tager meget lang tid, bliver det ikke med det første, vi kan love nogen ny håndbog på markedet.

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 1

januar 1971

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen.....	omsl.	2
Dansk tandhjulsbane .....		2
Mere om sne.....		6
Adams hjørne, konkurrenceafgørelse .....		10
Danske jernbanefærger 1, de ældste enkeltsporede færger .....		18
Den gamle post, poster i model .....		35
Tips, strømaftagere i 0 .....		38
Nedlagte baner, Randers-Hadsund 2 .....		40
Månedens sporplan .....		43

FORSIDEBILLEDET: Sommerstemning på SKRJ, Hindsbjerg,  
27/7 1967 (foto: Jesper Reinfeldt)

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 og frit tilsendt. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj eller på postanvisning eller i check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIK  
KILDEANGIVELSE.

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

ANNONCER: P. Adamsen,  
Gentoftegade 52,  
2820 Gentofte.  
Tlf. (01) Gentofte 1060.

TRYK: Sven Jensen & Co.,  
Brudelysvej 26,  
2880 Bagsværd.  
Tlf. (01) 98.29.29

# Dansk Tandhjulsbane

## NOGET HELT SPECIELT

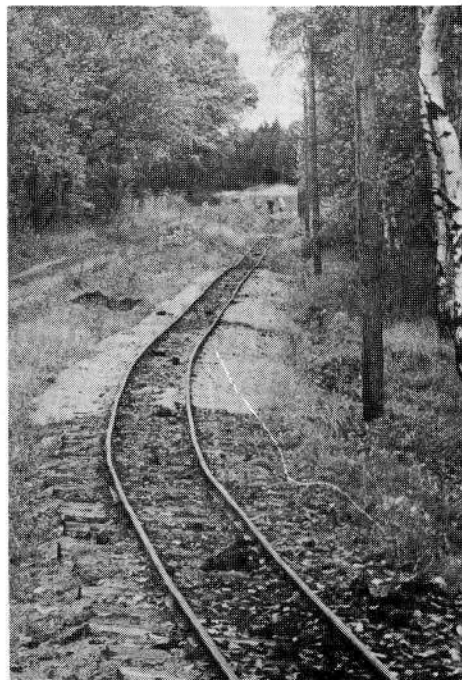
Sjældent bygges der en statsbanestrækning, aldrig en privatbane og da slet ikke en industribane - tror man - og så sker der det helt enestående i Danmark, at der i al stilfærdighed er kommet en tandhjulsbane til verden, og endnu mere forbløffende er dens historie, og at det er en slags privat landmand og den lokale landsbysmed, der henholdsvis har ladet den bygge og bragt den til udførelse og tilmed med henblik på at dække et reelt transportbehov, og altså ikke for blot at tilfredsstille en hobby.

Nå, helt almindelige er nu i sandhedens interesse hverken den ene eller anden af de to mænd. Den dynamiske unge grev Brockenhuus Schack på Gram og Nybøl godser har til "vor udsendte medarbejder" givet følgende oplysninger:

Gram Teglværk under Gram gods har gennem mange år gravet ler i en langstrakt grav parallel med den gamle amtsbanestrækning mellem Gram og Rødning i Sønderjylland, og har for en lille halv snes år siden også bortgravet en stump af banedæmningen i gravens nordre ende.

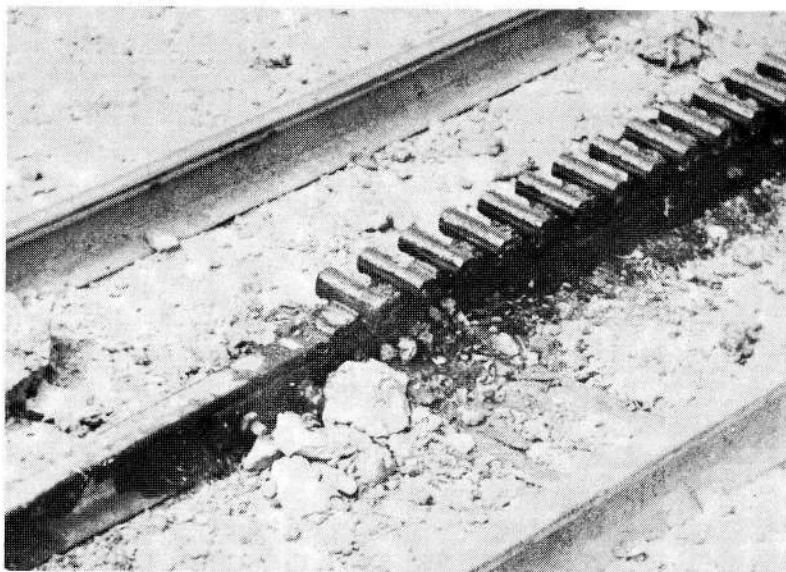
Leret er hidtil blevet opgravet med en normal spandekædegravemaskine i indtil en halv snes meters dybde og er på en ortodoks tipvognsbane med 600 mm sporvidde kørt 6-800 m gennem skoven til teglværket.

Efterhånden er hovedparten af den højtliggende lermasse fjernet, og en udvidelse af graven



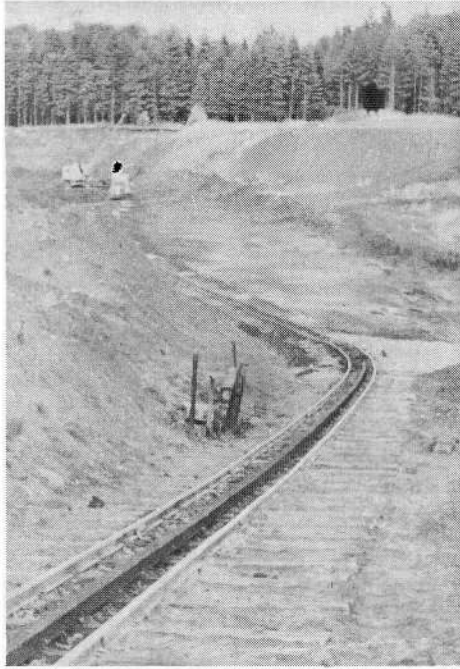
Banestrækningen gennem skoven. Amtsbanedæmningen til venstre. I baggrunden nedkørslen til lergraven.

ind i den omgivende skov var uønsket, hvorimod man gerne ville udnytte den dybereliggende lermængde, der er af fin kvalitet, men som ikke kunne optages efter hidtidige metoder.



Den øvre ende af tandstangen.



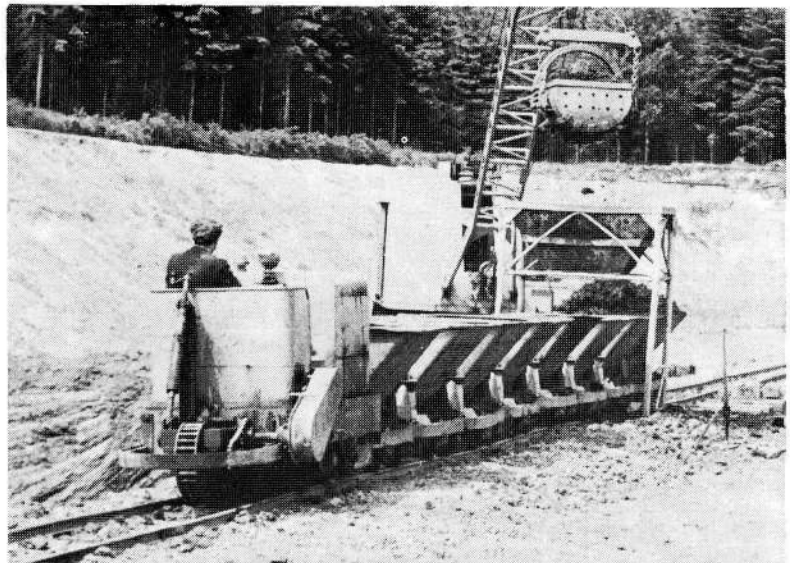


Stejlstrækningen set ovenfra. Det sorte hul i skovbrynet er en rest af amtsbanen mod Rødding.

Problemet havde givet anledning til mange overvejelser, og den ene mulighed efter den anden var blevet forkastet, da greven pludselig under en tur i rutschbanen i Tivoli(!) fik den første impuls i den rigtige retning, da vogntoget blev trukket op ad skråbanen til toppen.

Et forsøg i teglværkets lergrav viste imidlertid, at wiren skulle være umanerlig tyk for at klare et sædvanligt vogntog, og forskellige ændringer til bl.a. dobbeltwire over 2-skåret blok gav ikke brugbare løsninger, så sagen var nær

Læssestedet i lergravnen; den frodige skov står tæt indtil lergravskanten.



blevet henlagt som uløselig, da smedemester Chr. Nørgaard i den lille landsby Tiset sydvest for Gram begyndte at gå utraditionelt til værks og snakke om bjergbaner og tandhjul - og hvad kom der så ud af det?

Ja, det blev hverken system Krigar, Riggensbach, Abt, Strub, Locher eller hvad de nu allesammen hedder - jo, for resten måske lidt i retning af system gode gamle Blenkonsop - men først og fremmest SYSTEM NØRGAARD-BROCKENHUUS-SCHACK!

Ved hjælp af en lære blev afskårne 75 mm lange stykker af 1" bygningsjern fastsvejest med 56 mm afstand til oversiden af en svær tipvognsskinne (gammel amtsbaneskinne?); billederne viser hvordan tandstangen ser ud. Den blev anbragt som midterskinne i stejlstrækningen på



Her er vi lige foran den nederste ende af tandstangsskinnen.



Motorlokomotivet lige akkurat på tandstangens nedre ende.

knap 100 m i hældningen 1:8, se foto. Stejlstrækningen går foroven over i vandret bane og forneden over i et kort stykke på ca. 1:20.

I graven er spandekædemaskinen blevet erstattet med en J. Martensen, Sønderborg, slæbeskovlgravemaskine med en tilhørende læssetragt som vist på foto.



Selve motorlokomotivet, set fra siden. Tandhjulet løftet.

Lige så utraditionel er løsningen, som blev benyttet til trækraftens udformning. Også her bærer konstruktionen præg af smed Nørgaards snilde. Motorlokomotivet er fra Karl Møllers maskinfabrik i Nagbøl og er af sædvanlig type; det har været brugt i en årrække på teglværket inden ombygningen.

På bagenden af motorlokomotivet er fastgjort en kraftig vippearms, der bærer et svært tandhjul, som drives over et kædetræk fra en friktionskobling, anbragt på et kraftudtag på gearkassen. Vippearmen kan ved hjælp af en skruespindel, betjent af motorføreren, sænkes ned i indgreb med tandstangen, og kontakten kan som følge af friktionskoblingen ske uden tænders gnidning mens lokomotivet kører i 1. gear.

Systemet har nu fungeret tilfredsstillende i mere end et år, og mange gange hver dag slæber lokomotivet 8 stk. fuldtlastede  $0,5 \text{ m}^3$  tipvogne op fra graven uden større anstrengelser.

Selve teglværket er i forbindelse med en stor udvidelse og modernisering for flere år siden blevet automatiseret i en grad, der ville være utænkelig for blot 10 år siden, og det er hensigten som næste punkt at automatisere selve togdriften, d.v.s. med kørsel uden fører, således at manuel betjening allerhøjst skal finde sted ved endestationerne, men mere herom en anden gang.

guldbæk

# NYHED:

SIGNALPOSTENS forlag udgiver ca. 1. marts 1971 en ny bog:

## Romantik i røg og damp

(Haderslev Amts Jernbaner 1899-1939)

Forfatteren hedder Egon Weber Paulsen, bogen er på 152 sider i bog- og offsettryk, formatet er A 5 og den er indbundet i normal "roman"indbinding. Bogen indeholder over 100 fotos og mange andre illustrationer.

PRISEN er kr. 46,- incl. Moms, og den sendes portofrit mod forudbetaling til giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

BESTIL DEN I DAG, og vær blandt de allerførste som får den i hænde!!

På bogomslaget beskrives indholdet således:

### ROMANTIK I RØG OG DAMP

er et nyt skud i SIGNALPOSTENS udgivelsesrække. Det er som titlen antyder en fortælling om Haderslev Amts Jernbaners tilblivelse, liv og død - gennemillustreret med bl.a. over 100 fotos.

Bogens tekst og billeder giver en fornemmelse af den hygge, der var ved Danmarks største smalsporede jernbaneselskab, og den intimitet, der altid vil være ved et jernbanemiljø, i damplokomotivets tid.

Emnet er enormt stort, og De må ikke i denne bog forvente at kunne finde mere end en brøkdel af de oplysninger, den ivrige jernbaneentusiast higer efter - højst kan vi måske hjælpe lokalhistorikere i beskedent omfang.

Vi har under arbejdet med denne bog erfaret, at Dansk Jernbane Klub i sin store bogserie om danske privatbaner har den første bog om HAJ under udgivelse; den første af ialt fem bøger om HAJ. I disse bøger vil De - hvis vi da ellers kender Birger Wilcke ret - kunne finde alt i detaljer om banerne ved Haderslev.

SIGNALPOSTEN beklager, at to udgivelser om samme emne atter falder over hinanden, men omend emnet er det samme er sigtet vidt forskelligt hvorfor vi håber at undgå at skade Dansk Jernbane Klubs arbejde med denne bog, der blot giver en forsmag på emnet:

HADERSLEV AMTS JERNBANER.

SIGNALPOSTENS forlag  
Ulf Holtrup



# Mere om Sne

## LIDEN TUE KAN VÆLTE STORT LÆS

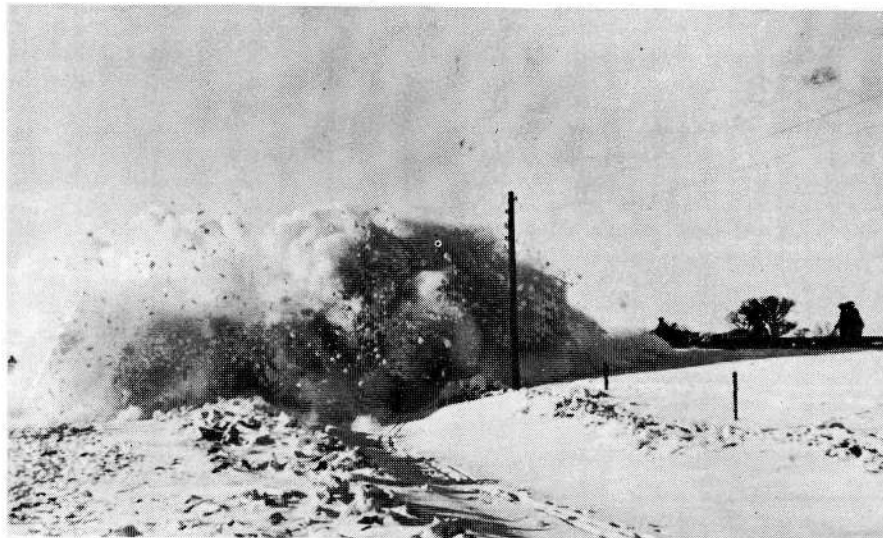
For nogle år siden, nærmere betegnet søndan den 24. februar 1963 havde en af mine venner og jeg besluttet, at vi ville køre en nedlæggelses-tur langs Køge-Ringsted Jernbane i fotoøjemed.

Alt som dagen nærmede sig skænkede vejrguderne os lidt af deres rige overflod, først i form af en del sne og siden storm. Havde det ikke været fordi det snart var sidste mulighed, burde vi vel have været blevet hjemme, men det blev vi altså ikke. Det var holdt op med at sne, men på grund af stormen føg det kraftigt og adskillige sideveje meldtes lukkede.

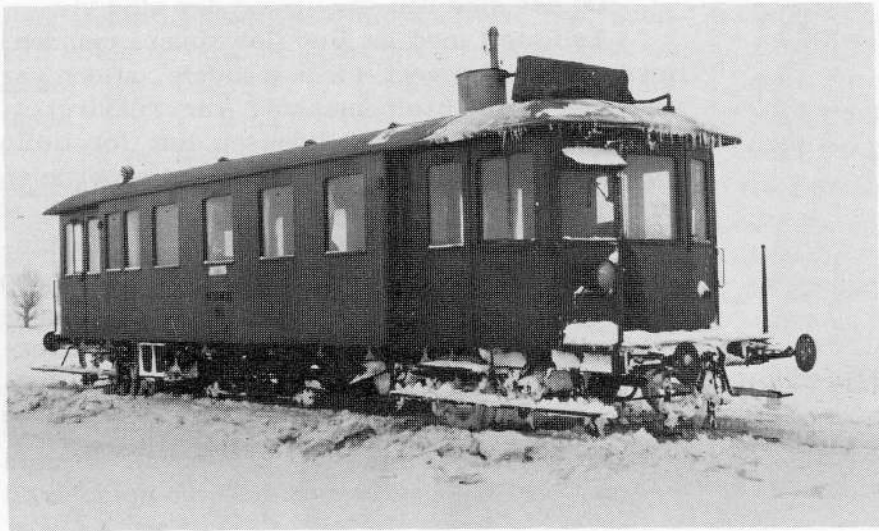
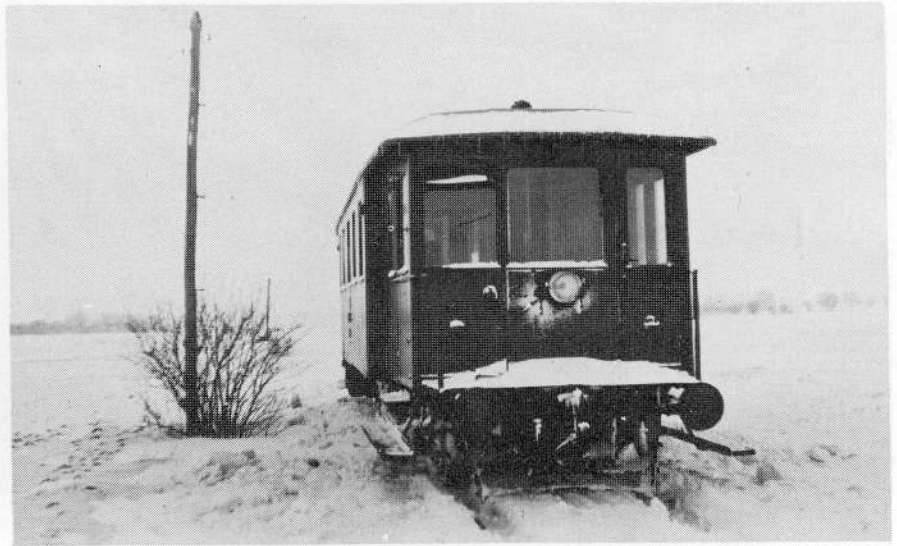
Vi nåede uden besvær Ringsted og begyndte vor "fotosafari". Ved vor ankomst til SNEslev blev det meddelt os af den lokale baneformand, at en motorvogn var kørt fast i sneen ved Farendløse. Uden iøvrigt at have det mindste ønske om at genere nogen, hverken personer eller baner, havde det meget længe stået på ønskesedlen at få nogle fotos af et sådant indesneet, fastkørt tog. For mit indre blik så jeg vel allerede noget i retning af det sikkert kendte foto af en fastkørt R-maskine (SIGNALPOSTEN, 3. årg. nr. 5/6) eller nogle af de fotos man af og til ser fra De Bornholmske Jernbaner, og så fik man det pludselig foræret ganske uventet, eller i hvert tilfælde uden at være taget på tur i den hensigt.

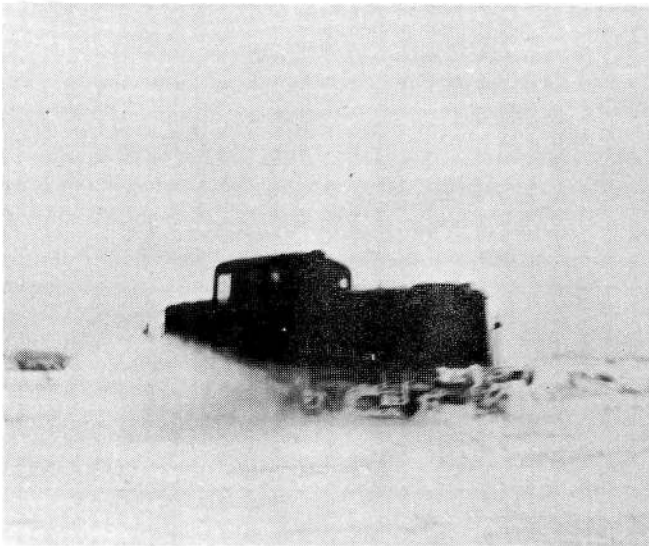
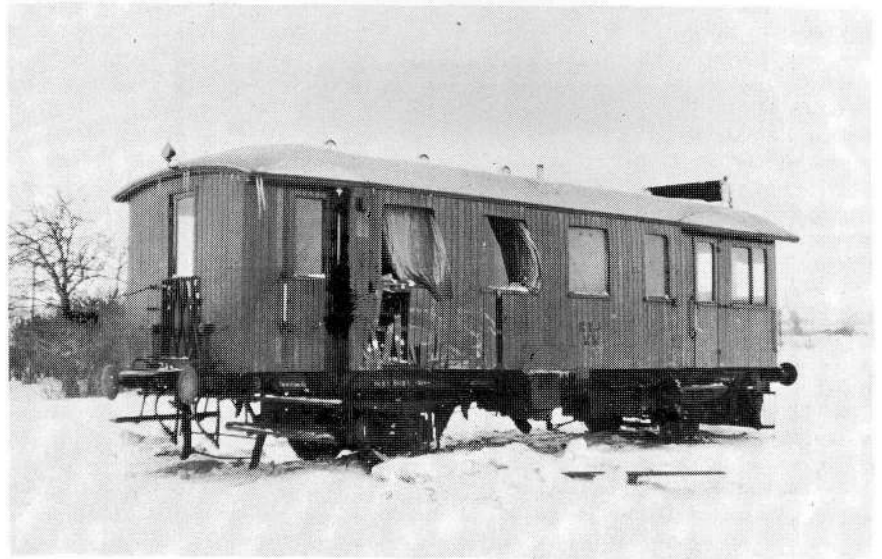


Efter undervejs at have taget vore fotos nåede vi da så Farendløse, hvor vi allerede på afstand over en bakke kunne se taget af den fastkørte motorvogn. Bilen blev parkeret og videre gik det til fods ud ad banen.



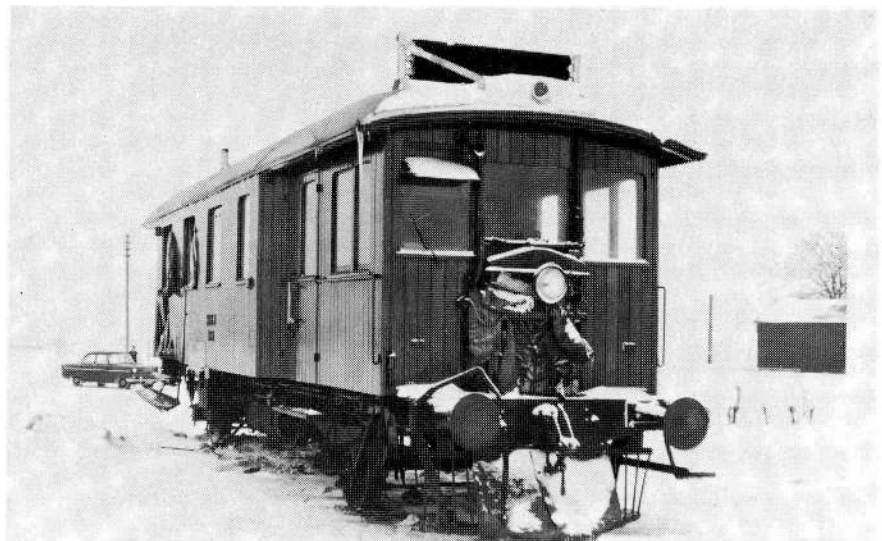


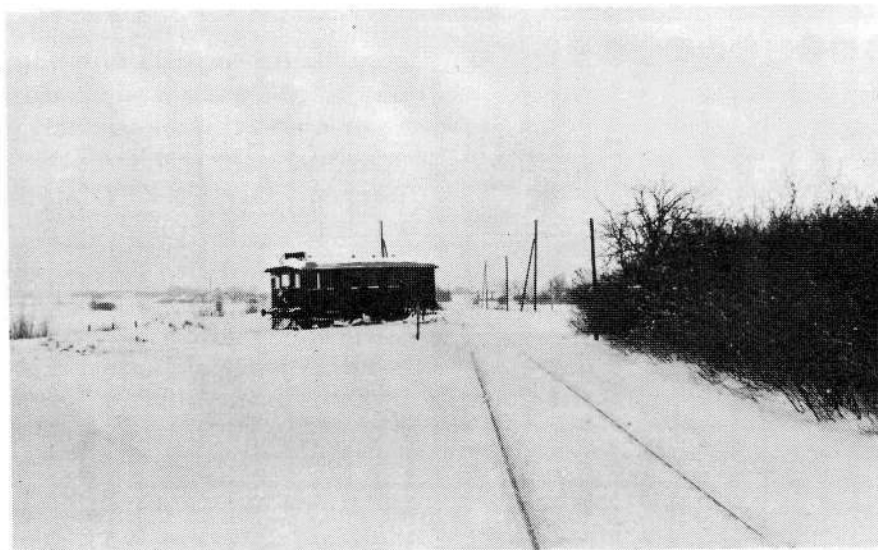




Og der stod den så, --- og der stod vi.

Ærlig talt med en lidt flov smag i munden. Havde det ikke været fordi vi vidste, at den var kørt fast og at hjælpemaskine var rekvireret, syntes det nærmest at ligne en lidt for tidlig aprilspøg. For nu - forhåbentlig - at afværge en forarget brevstorm, skal jeg gerne indrømme, at en sådan motorvogn ikke har megen "jordforbindelse", og når denne så endda adskilles af et lag is på skinnen - men, alligevel! Der er jo til gengæld heller ikke meget, der yder modstand, hverken sneæser, kraftige kompakte boggiere el. lign. --- og så på tilnærmelsesvis vandret bane, uden at kunne komme hverken frem eller tilbage.





Nå, tiden iler og da især på en fototur i februar og i gråvej, hvor man med en 17 DIN film i apparatet næsten kan komme i tvivl om, hvorvidt solen nu også er stået op. Vi måtte lade vor motorvogn (ØSJS M 1) i stikken og fortsatte turen.

På vej mod Gummersmark station så vi så pludselig noget rødt komme farende hen over markerne. Ud af bilen - og det kunne ikke gå stærkt nok. Det var hjælpemaskinen, ØSJS M 8 eller 9, og som det ses af foto uden væsentlige snevanskeligheder.

Det var just heller ikke snevanskeligheder, der havde givet HVJ M 5 "LILLE JOHANNES" et ufrivilligt ophold på Gummersmark station. Efter sigende havde den og en mælkebil ikke kunnet blive enige om, hvem der først skulle passere

vejoverkørslen. Resultatet ses på billedet. Da KRB i de dage havde alt andet at tænke på end at reparere motorvogne, var den afsporede vogn simpelthen blevet trukket helt væk fra sporet, gemt til "bedre tider".

Af hensyn til de yngre blandt læserne skal det lige nævnes, at når det omtalte rullende materiel på KRB i de dage ikke var banens eget, skyldtes det at banens remise i Køge var brændt kort tid i forvejen, hvorved banens 4 motorvogne ødelagdes og skinebussen kun med nød og næppe - samt et stort brandsår - undgik ilden. Man lejede så HVJ M 5, der som omtalt led skibbrud i Gummersmark og derefter ØSJS M 1.

Erik V. Pedersen





# Adams Hjørne

I SIGNALPOSTEN, 5. årg. nr. 4, udskrev jeg en konkurrence - på bladets vegne - der i korthed appellerede til de jernbanehistorisk interesserede om beskrivelse af en kortere eller længere periode indenfor en efter eget valg bestemt privatbanes eksistens. Der skulle i det valgte tidsrum lægges vægt på den daglige trafikering, samt eksistensen af et righoldigt udvalg af rullende materiel o.s.v.

Min ide var den, at vi ad denne vej kunne bibringe modelbyggeren lidt sund inspiration ved planlægningen af et eventuelt forestående modelanlæg, men tilsyneladende har jeg været næsten alene om at se det gode ved dette forslag.

Til trods for forlænget frist for indsendelse af bidrag kom der siger og skriver kun ét eneste, hvilket var mig noget af en skuffelse. At dette så til gengæld var udført ganske som jeg havde gjort mig forhåbninger om må jeg jo så tage som et plaster på såret.

Som man sikkert senere vil forstå, kan jeg af gode grunde ikke tillade mig at omtale det indsendte bidrag i alt for rosende toner, alligevel vil jeg dog driste mig til at sige, at det var lige til at sætte tænderne i, idet det foruden diverse tekster var bilagt køreplaner, fotos og tegninger m.m.

Som indsender var anført navnet: Urban Olsen, Ulkestrup, hvilket ikke sagde mig en pind og stor var min forbavselse da også da det ved et redaktionsmøde afslørede, at manden, der gemte sig bag dette synonym var ingen ringere end SIGNALPOSTENS egen "Foto-Pedersen".

Førstepremien er nu overrakt, og i dette og følgende numre af bladet vil De selv kunne bedømme, om han har fortjent den.

Brevet, der ledsagede konkurrenceforslaget, lød således:

"Som læser af SIGNALPOSTEN har jeg bl.a. læst Deres artikler i ADAMS hjørne, og jeg kunne tænke mig at sende nogle ord i forbindelse med Deres forslag om belysning af perioder i baners

"liv". Det ville jeg gerne prøve gennem vedlagte, som skulle være 1. afdeling (af to) og omhandle den pågældende banes rullende materiel. Med hensyn til 2. afdeling, der skulle omhandle banens stationer og remiseanlæg m.v. har jeg desværre på nuværende tidspunkt kun fotos, og endda kun fotos af perronsiden af disse, hvorfor jeg inden dette tegnes færdig, vil have lejlighed til at bese og opmåle resterne. På grund af denne artikels konkurrencemoment, dels SIGNALPOSTENS modelbyggerkonkurrence indsendes den dog med opdigtet navn, hvorfor eventuelt materiale venligst bedes returneret ved sidstnævnte konkurrencens afslutning, idet jeg ikke på nuværende tidspunkt har afgjort, hvilket objekt jeg vil vælge ved min deltagelse.

Jeg havde selv tænkt mig at forsøge at lave en lille modeljernbane med forbillede i en lille dansk privatbane, men var i tvivl om, hvorledes målet skulle nås. Hvis man lavede det hele, ville man have alt materiel samtidig, det havde man ikke i virkeligheden, og stationerne, skulle de være som de blev "født" eller som de "døde"?

De gav mig ideen - en enkelt periode - og nedenfor har jeg søgt at gøre rede for hvilket resultat jeg kom til.

Lad det dog være sagt med det samme, at det hele er skrivebordsarbejde, idet den valgte bane, Kalvehavebanen, blev nedlagt inden jeg rigtigt kom igang med indsamling af materiale i denne retning, og jeg har da også kun flygtigt tangeret banen - aldrig kørt med den.

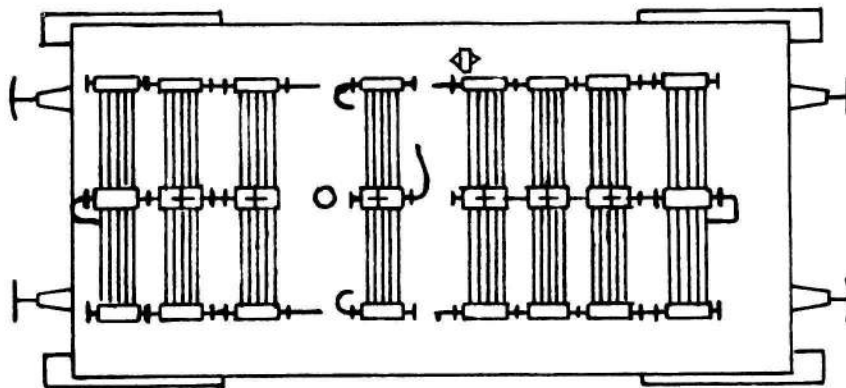
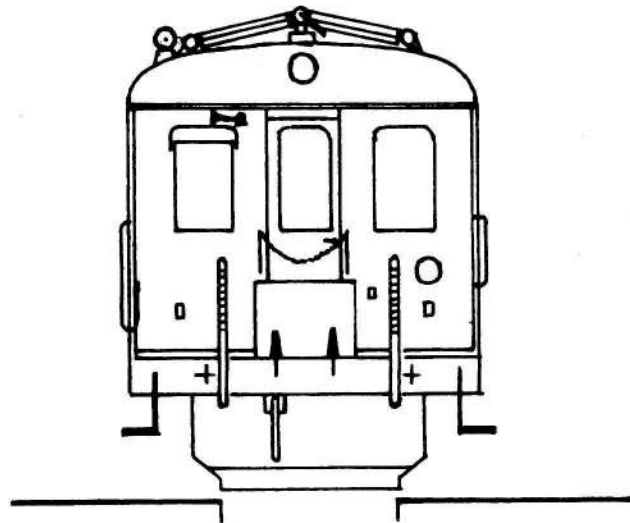
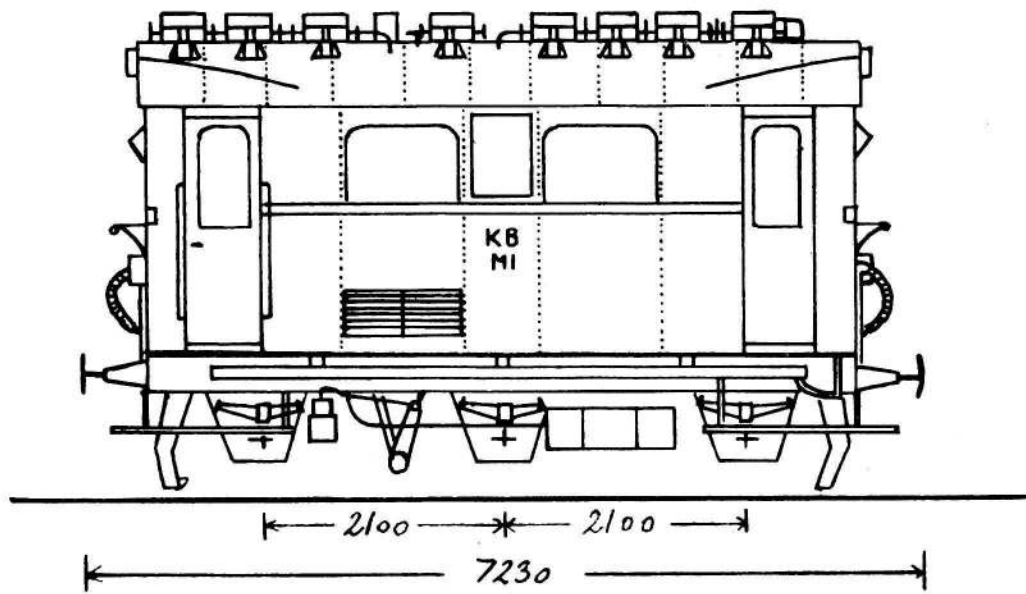
PS. Ovenstående og efterfølgende var imidlertid næppe blevet en realitet uden megen hjælp og korrekturlæsning af hr. Fingal Nilsson."

(Sidstnævnte er alias Jens Bruun-Petersen, red. bem.).

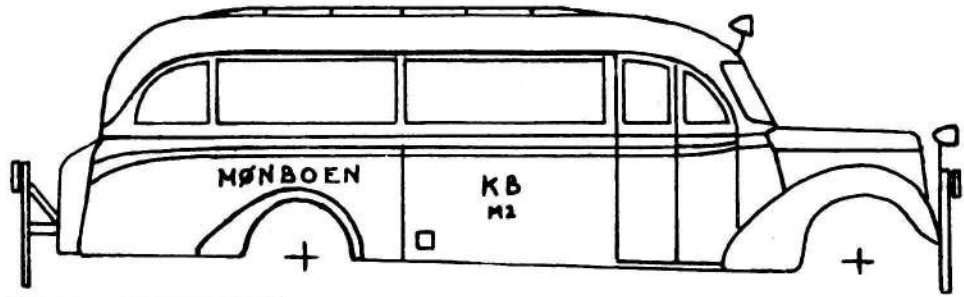
## KALVEHAVEBANEN 1948 - 56.

Når jeg har valgt denne bane, Kalvehavebanen, er det ud fra ønsket om at få en lille bane, som nogenlunde kan overkommes, dels antallet af stationer, dels det rullende materiel. På en så lille bane som KB kan man, selv med et mindre modelanlæg, få en forholdsvis stor procentdel af banens stationer med, og hvad det rullende materiel angår synes jeg, at man må sige, at KB er pænt repræsenteret på de fleste områder, mange typer materiel i et ringe antal pr. type, kort sagt, til at overkomme. Til gengæld kan der måske indvendes, at banen rent trafikalt lader noget tilbage at ønske, en forholdsvis stor DSB-station i den

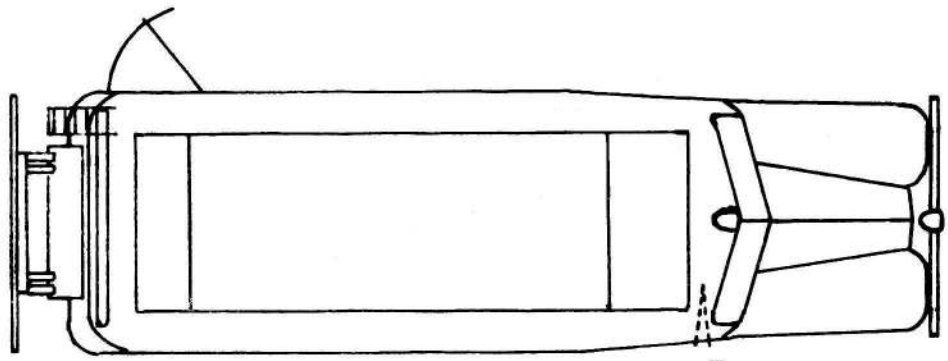
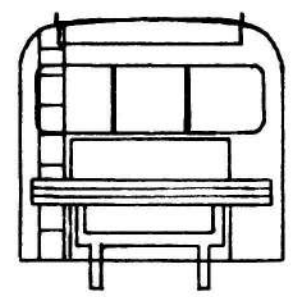
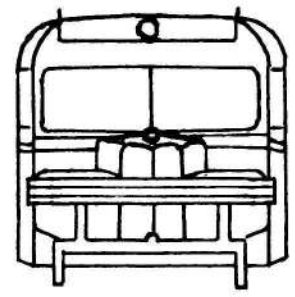
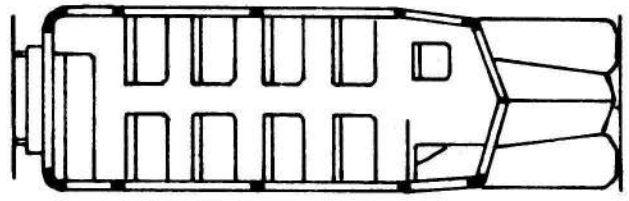




KB MI		HO
15-11-1969		1:87

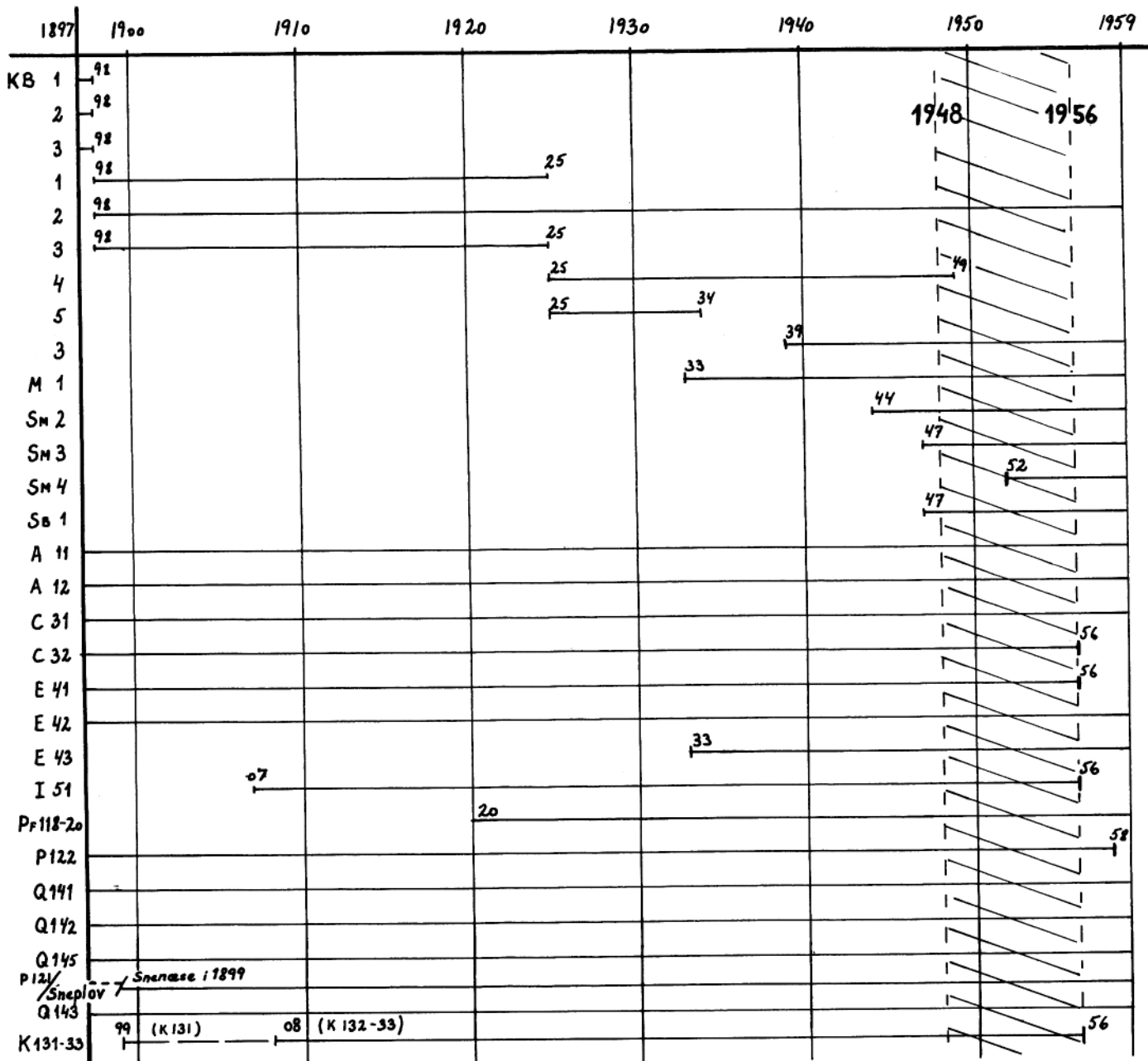


4700



Foldedør

KB M 2		HO
15-11-69		1: 87



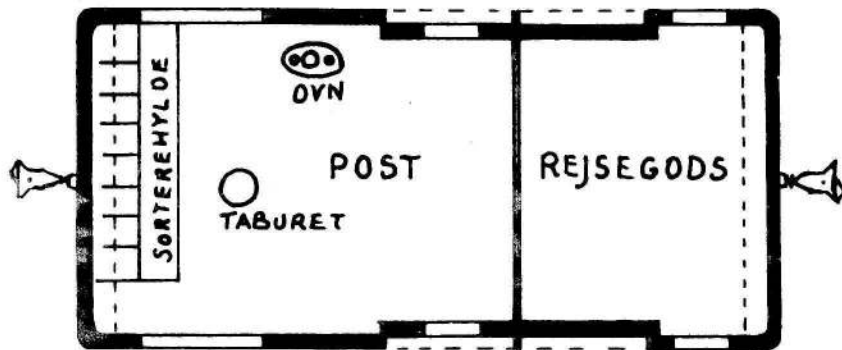
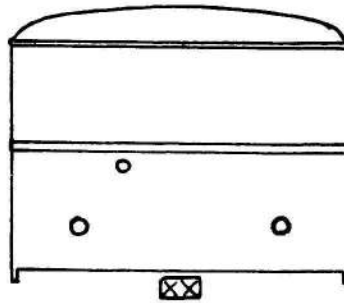
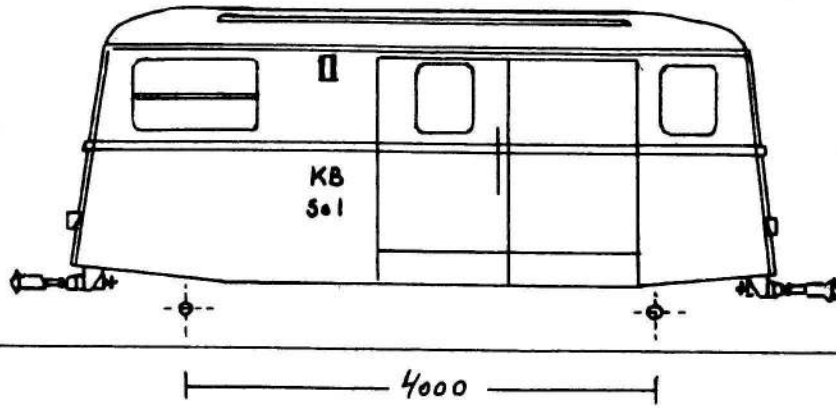
ene ende som nok næppe lader sig kopiere, i hvert tilfælde ikke hvad trafikken angår, lille trafik på selve banen og en færge i den anden ende, som nok havde været en del morsommere, hvis det havde været en jernbanefærge. Det er imidlertid især selve bygningen af modellerne, der interesserer mig, mindre kørslen, så det får mindre betydning i mit tilfælde.

Da jeg havde fundet den bane jeg kunne tænke mig skulle danne forbillede for min bane, gik jeg i gang med at finde ud af hvilken tidsperiode jeg skulle kaste mig over. Til det brug lavede jeg vedstående lille opstilling i skemaform med alt det materiel jeg kunne ønske eller havde oplysninger om i den lodrette kolonne og årstallene i den vandrette. Stregerne ud for materiellet viser

således dettes levetid og ved en lodret streg vil man kunne se banens materielbeholdning på et hvilket som helst tidspunkt. Det af mig foretrukne tidspunkt, - det på hvilket der var flest forskellige typer materiel til rådighed - blev 1948, eventuelt perioden 1948-56 (det skraverede område på figuren).

Den historiske indledning, der herefter skulle følge har A. Gregersen allerede på så udmærket måde skrevet i SIGNALPOSTENS 3. årgang, nummer 2, hvorfor jeg vil nøjes med enkelte supplerende oplysninger, nærmest med henblik på bygning af eventuelle modeller.

Med hensyn til banens køreplan var denne, som det fremgår af den hosstående grafiske køreplan (sommer 1951) lagt således, at der ikke var



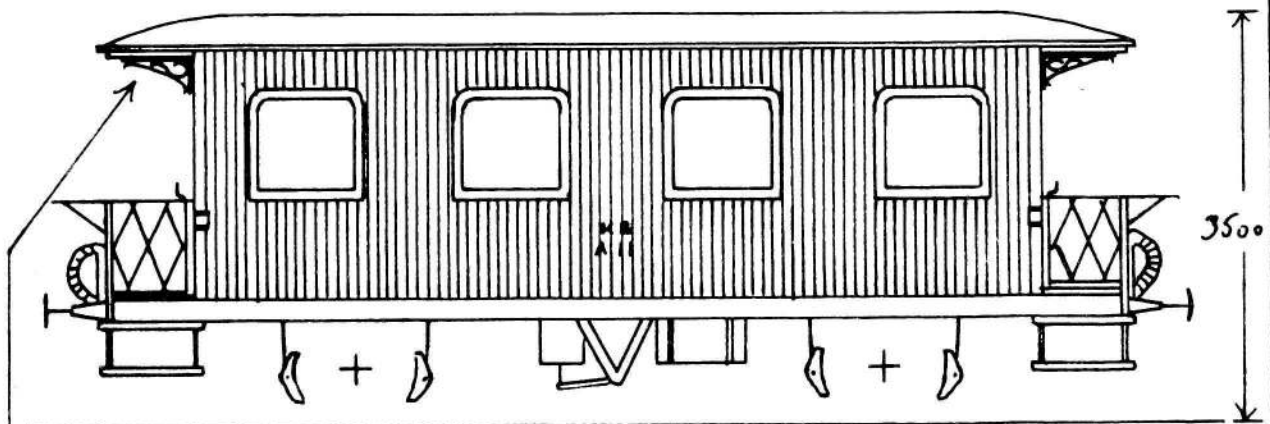
KB Søl 1

7-12-69

H 0

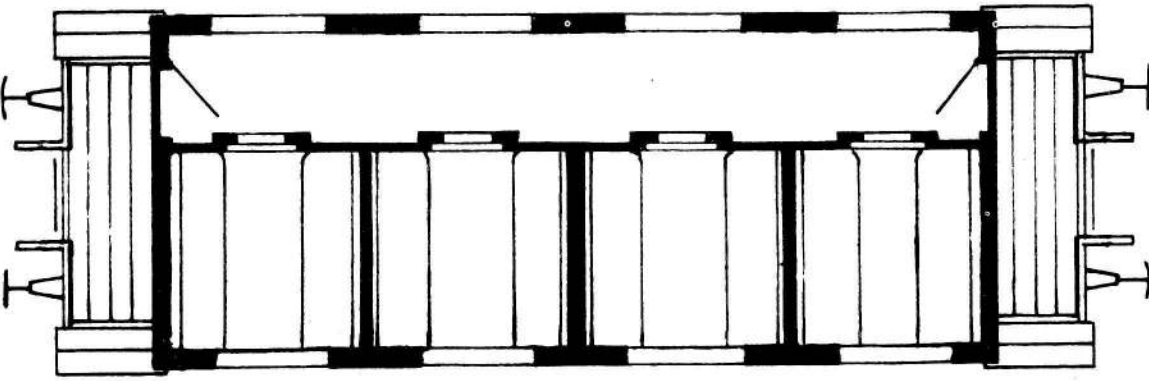
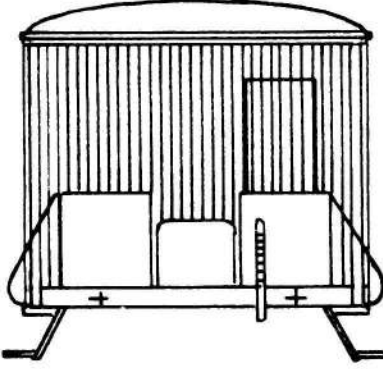
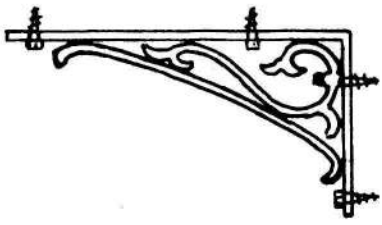
1:87





4500

9810

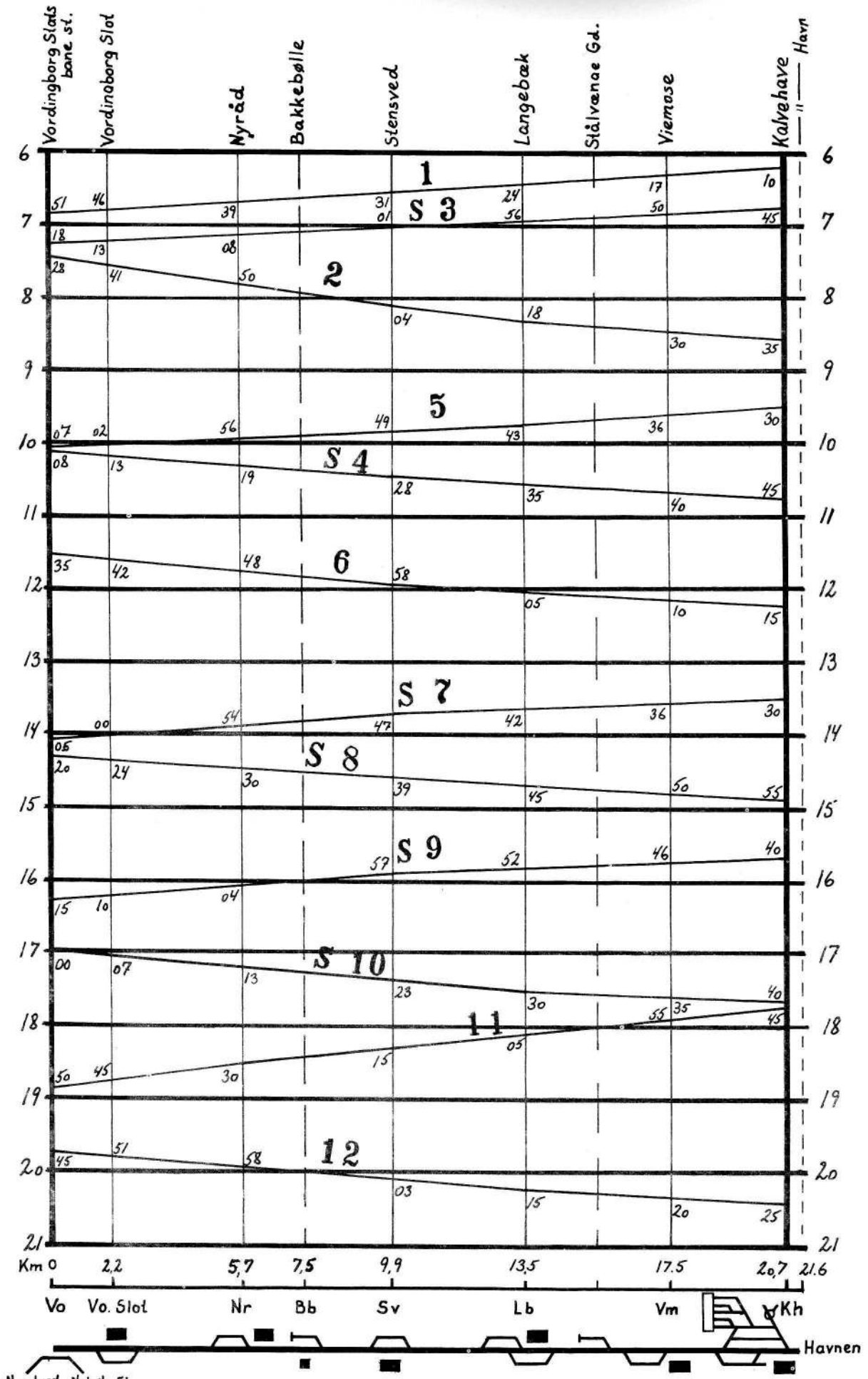


KB A II

21-9-69

H0

1:87



Næstved Nykøb. Fl.  
Hverdage.

Gyldig fra 20.maj til 6.oktober 1951.

krydsninger på mellemstationerne, hvilket modelbyggeren sikkert vil savne, men da køreplaner såvel i virkeligheden, som her, lægges ud fra et behov, står det jo enhver frit at forøge køreplanen med nogle tog (omend det her er et andet behov, der dækkes).

Om togenes oprangering - når disse da ikke var en skinnebus, kun det, at en normal togstamme så bestod af maskine, 1 E, 1-2 personvogne, 1 E og (i blandetog) godsvogne, samt at man fast hver onsdag med "9-toget" til Kalvehave befordrede en margarinevogn, der returnerede igen om aftenen med godstoget.

### RULLENDE MATERIEL

Redaktionel kommentar:

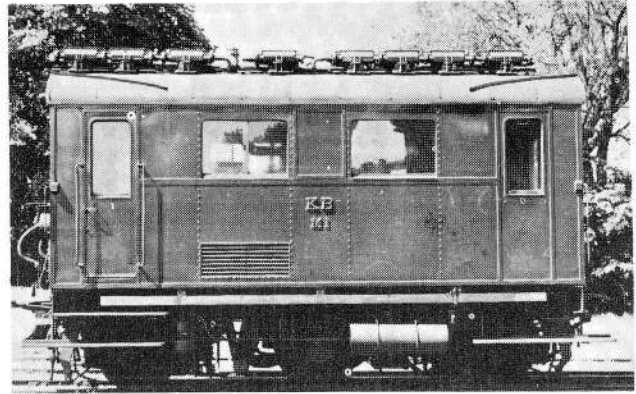
I dette og kommende numre af SIGNALPOSTEN bringer vi byggetegninger i H0 af det meste af Kalvehavebanens materiel, så vidt muligt suppleret med fotos. Derudover har forfatteren en række bemærkninger til de enkelte tegninger, og disse bringer vi samlet i dette nummer.

Det betyder ganske vist, at De, kære læser, skal "springe" senere, men vi håber, De bærer over med os - på forhånd tak.

Så giver vi igen ordet til Erik V. Pedersen:

#### Damplokomotiver, KB 2, 3 og 4

Jeg har her ikke tilstrækkeligt materiale til at kunne lave byggetegninger og henviser derfor til forskellige steder offentliggjorte fotos, til JS/DMJKs fototilbudslister samt til tegningen i W. Bays bog om danske privatbanelokomotiver. Eller måske kan GRAMO hjælpe? evt. med assistance fra vore læsere.



#### KB M 1

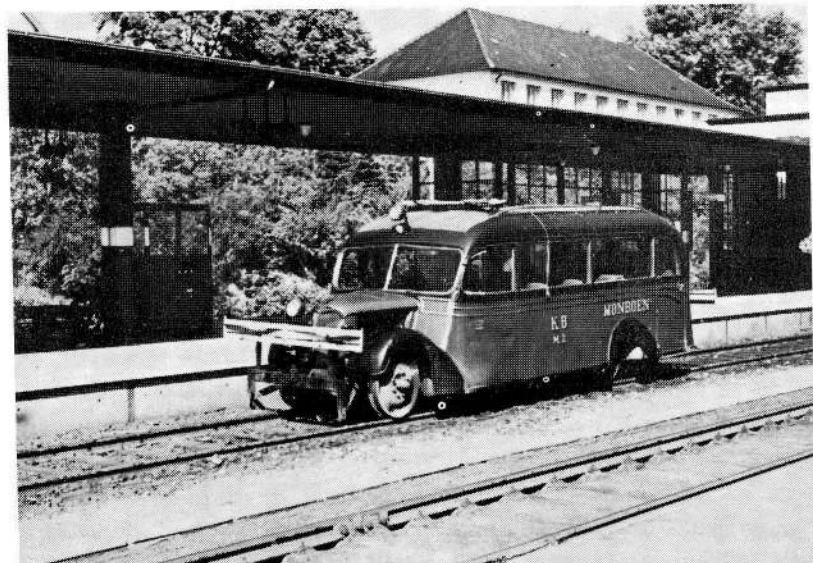
Tegningen viser lokomotivet som det kom til at se ud efter branden i 1951 og genopbygningen i 1952. Farver: Vognkasse - ved leveringen i 1933 - øverst gul, til og med "mavebæltet", mørkerød (karmoisin) derunder. Det må imidlertid være blevet malet om, da et foto fra indvielsen af Dr. Alexandrines bro i 1943 viser det som formentlig brunt med et lyst felt over vinduerne på endegavlen. Efter branden rødbrunt overalt. Tag: aluminium - med sorte tagkølerør. Undervogn: sort.

#### KB M 2 (senere Sm 2)

benævnt M Ø N B O E N. Foto årgang 1947 viser denne som sort øverst og rød fra stregen under vinduerne og nedefter, med stafferinger "KB M2" og "MØNBOEN" (over baghjulene) i hvid eller aluminium, sorte hjul og kofangere, gråt midterfelt i tag, samt pufferplanke i gråt eller aluminium. Senere i omtalte periode ommalet i samme farver som banens skinnebusser, gul med

fortsættes side 27, blad venligst

KB M 2, Mønboen.  
Vordingborg, 16/9  
1947. Foto: James  
Steffensen (2403)



# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

## DE ÆLDSTE ENKELTSPOREDE HJULFÆRGER

Den 19. marts 1872 påbegyndtes jernbanefærgesejladserne over Lillebælt mellem Fredericia og Strib med den fra England indkøbte dampfærge LILLEBELT. Dermed indledtes en helt ny udvikling indenfor landets trafikvæsen. Siden da har sejladserne med jernbanefærger fået stedse stigende betydning, og i dag 100 år efter er vore jernbanefærgeruter så uundværlige led i vort trafiksystem, at opretholdelsen af et moderne samfund uden dem er utænkelig. Udviklingen er gået langt videre, end hvad selv den mest fremsynede i 1872 ved Lillebæltsoverfartens åbning ville have kunnet forudse.

Forud for åbningen af dampfærgesejladserne over Lillebælt gik - som det så ofte er tilfældet ved løsningen af store samfundsmæssige problemer - mange og vanskelige forhandlinger. Forudsætningen for overfartens etablering var bygningen af den fynske hovedbane Nyborg-Middelfart, der åbnedes for drift den 8. september 1865, og forlængelsen af denne bane fra Middelfart til Strib, der kunne tages i brug den 1. november 1866. På den anden side af bæltet var strækningen Fredericia-Vamdrup åbnet for offentlig drift den 1. november 1866 og strækningen Fredericia-Århus den 4. oktober 1868. Man manglede således kun at tilvejebringe en forbindelse over bæltet for at skabe sammenhæng mellem de to landsdeles jernbanelinier.

De jysk-fynske baners daværende ledelse, Det Danske Jernbanedriftsselskab, var allerede på et tidligt tidspunkt klar over, at den bedste måde, der kunne tilvejebringes forbindelse over Lillebælt på, var gennem anskaffelsen af en jernbanefærge. Sådanne havde allerede dengang været i drift i en årrække i Skotland ved to overfarter, den ene over fjorden Firth of Forth ved Edinburgh, den anden nordligere ved Firth of Tay, (den ældste færge var bygget i 1849 og sat i drift det følgende år). Om de skotske jernbanefærger har landsretssagfører T. Nellesmann skrevet en udførlig skildring, der findes optaget i VINGEHJULET nr. 21 og 22, 1957.

For fuldstændighedens skyld bør det imidlertid nævnes, at færgen som skibstype ikke op-

stod i Skotland, men derimod i Nordamerika nogle årtier tidligere, dog naturligvis ikke som jernbanefærge, men for overførsel over floder og søer af datidens almindelige færdselsvogne.

Inden åbningen af de ovenfor nævnte jernbanelinier besørgedes færgeriet mellem Fredericia og Strib af en privat koncessionshaver. Sejladserne udførtes af sejlsmakker, som naturligvis udelukkede anvendelse i forbindelse med jernbanedrift grundet sejladsernes usikkerhed. Denne overfart havde imidlertid kun lokal betydning, hovedruten mellem Fyn og Jylland gik mellem Middelfart og Snoghøj, og også her benyttedes små sejlfartøjer.

Grundet de geografiske forhold valgtes ruten Fredericia-Strib til den fremtidige hovedrute; man afkøbte den hidtidige ejer af færgeriet privilegiet og indsatte fra 1. november 1866 et af postvæsenet lejet skib LIMFJORDEN på overfarten. Da der ingen afløser fandtes for dette skib, når det af en eller anden grund var ude af drift og sejladserne derfor måtte udføres med sejlfærge, lejedes i 1867 et lille i Middelfart hjemmehørende hjulskib LILLEBELT, således at sejladserne altid kunne udføres med dampskib. De nævnte skibe afløstes senere af andre fartøjer.

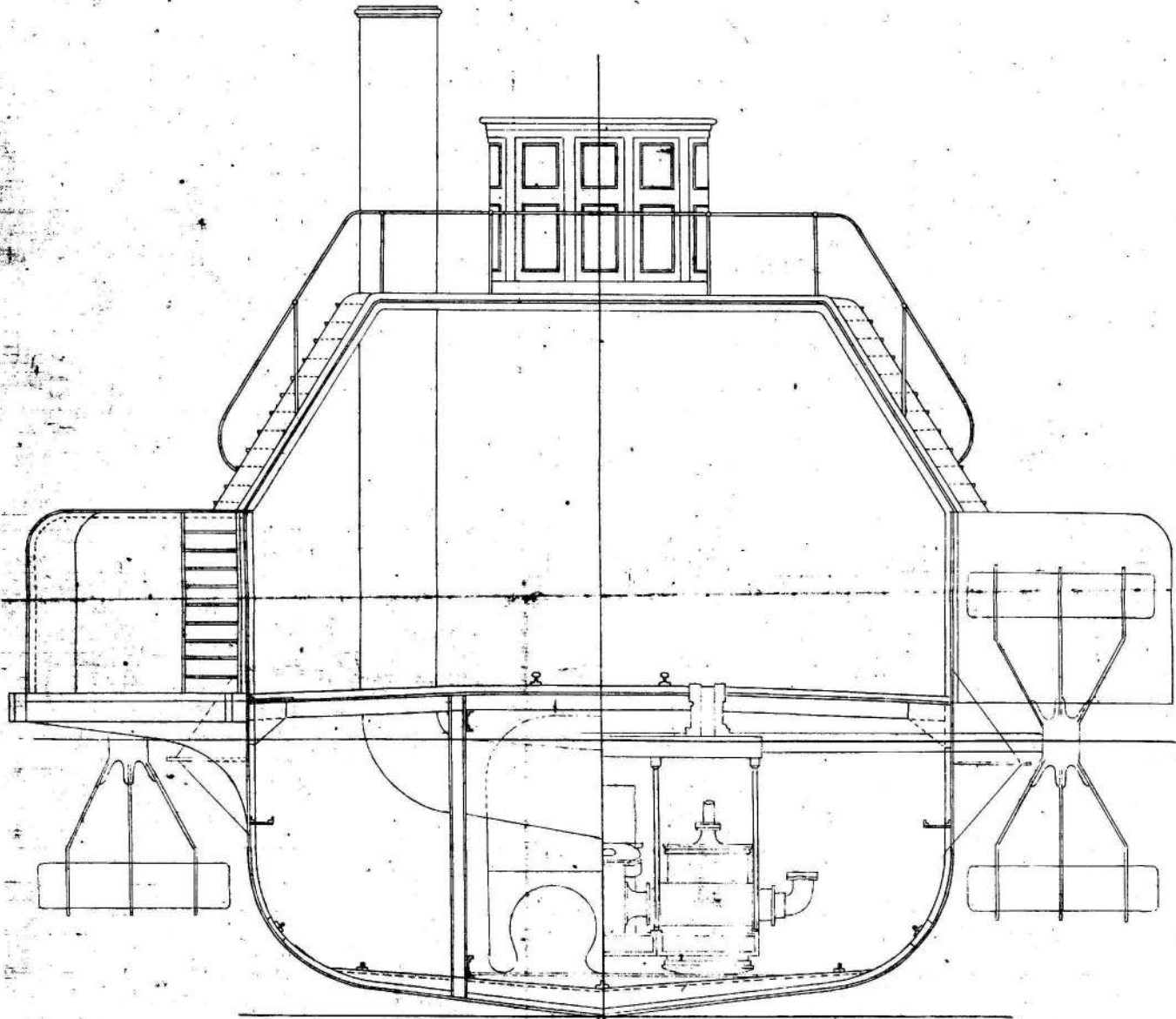
Når den ideelle og meget ønskede befordringsmulighed over Lillebælt, nemlig ved dampfærge, ikke eksisterede ved åbningen af de tilstødende jernbaner for drift, var det ikke fordi der ikke i tide var gjort forsøg på at få tilvejebragt fornøden lovhjemmel herfor; anskaffelsen af jernbanefærger drøftedes således allerede i 1861, da loven om de første jyske jernbaner behandledes. I 1863 fremlagdes lovforslag om oprettelse af dampfærgefart over såvel Lillebælt som Storebælt, der beregnedes anskaffet en mindre færge til Lillebælt og to større til Storebæltsoverfarten, hvoraf den ene skulle være reserve; lovforslaget kunne imidlertid ikke gennemføres, men det lykkedes dog i efteråret 1863 at sende en kommission til Skotland for at bese de derværende færger og færgehavne. Kommissionen kom til det resultat, at tilsvarende anlæg i Danmark som følge af den langt mindre forskel i tidevand ville





# DAMPFÆRCE.

*W. M. Bell 1873*



*Iron Paddle Steamer*

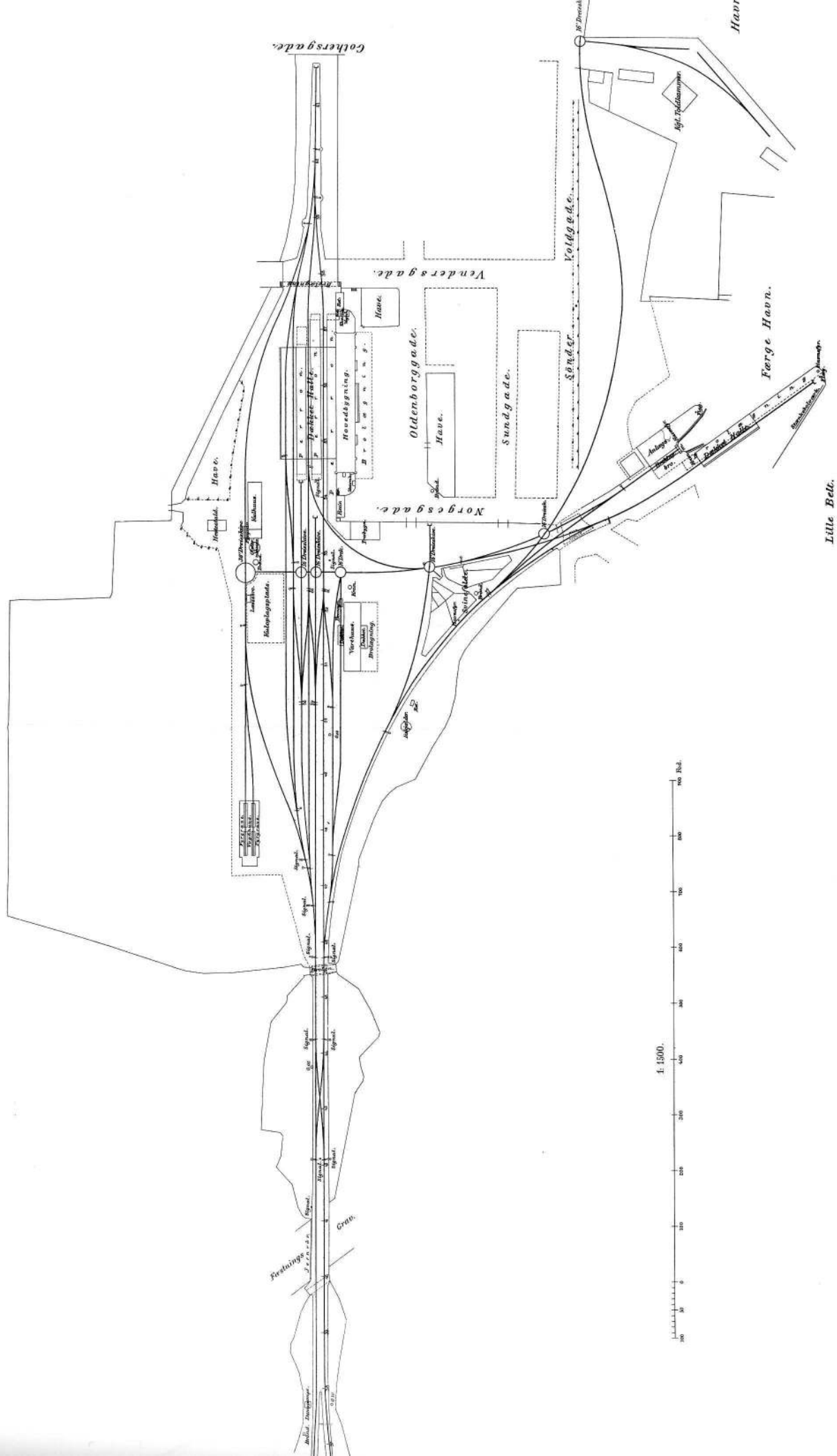
*Dimensions*

*Length between perpendicular . . . . . 140.0 inches*  
*Breadth of Beam Moulded . . . . . 26.0 . . .*  
*Depth . . . . . d: . . . . . 11.6 inches*

*1/4 Scale.*

J.F.J.

# FREDERICIA STATION.



Lille Belt.









blive væsentligt billigere, og dette var jo ganske opmuntrende, men desværre ikke videre befordrende for færgeplanernes gennemførelse.

Krigen i 1864 forhindrede videre arbejde for tilvejebringelsen af færgeforbindelser. I 1865 forelagdes Rigsdagen imidlertid et lovforslag om dampfærgeforbindelse over Lillebælt, medens færgefart over Storebælt foreløbig var opgivet. Også dette lovforslag viste sig uigennemførligt, da et folketingsudvalg udtalte, at det ville være unyttigt at etablere dampfærgefart over Lillebælt, når den ikke samtidig åbnedes over Storebælt.

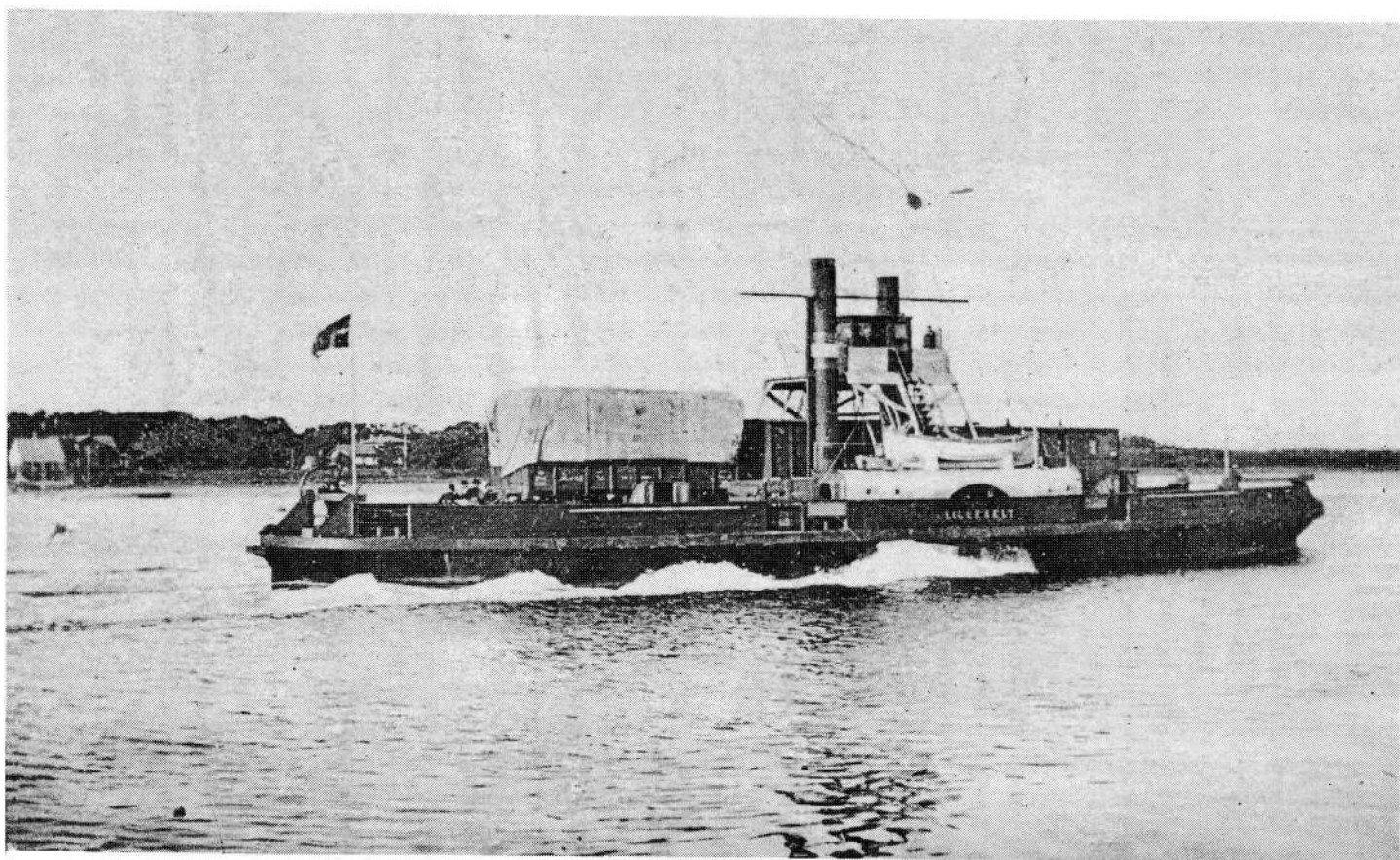
Staten overtog driften af de jysk-fynske baner i 1867. Samtidig begyndte en voksende forståelse for nødvendigheden af etableringen af dampfærgesejlsads over Lillebælt at vise sig, og omsider den 28. maj 1870 kunne loven om tilvejebringelse af en dampfærgeforbindelse over Lillebælt vedtages af Rigsdagen.

Den i loven bevilgede dampfærge bestiltes ved det engelske værft Richardson i Newcastle. Forbilledet var de skotske færger, men da disse næsten savnede passageraptering, foretoges der dog en hel del ændringer i forhold til disse. Færgen, der byggedes af jern, havde følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 42,83 m

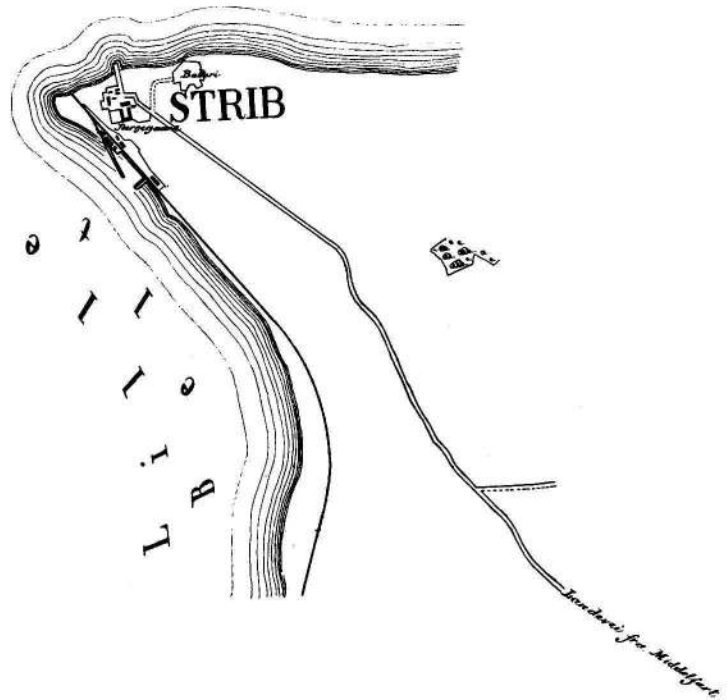
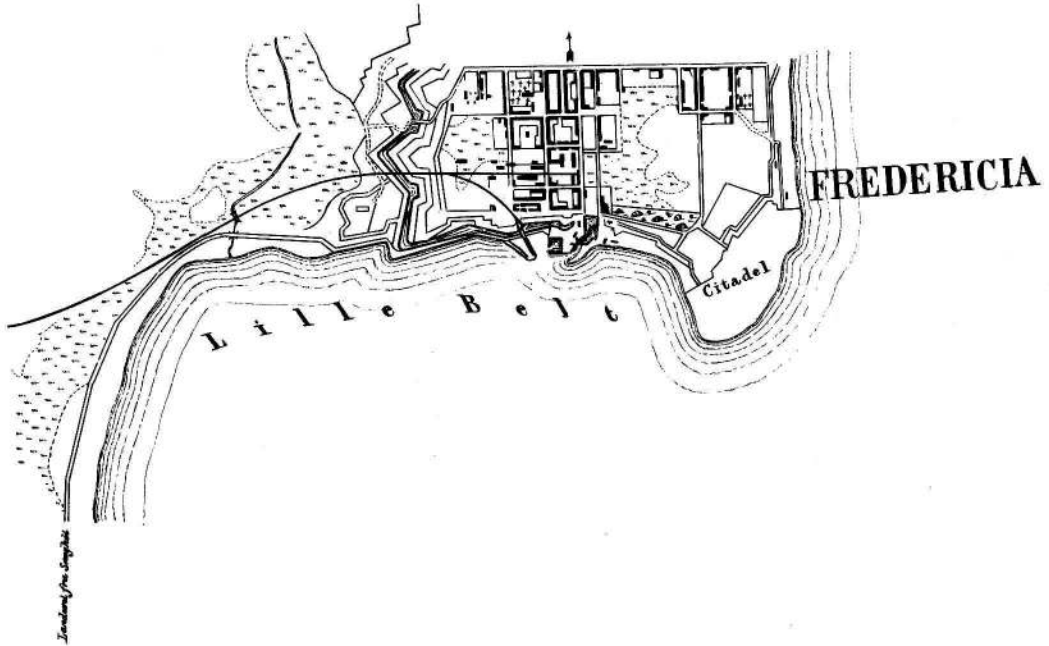
Største længde mellem stopbommene: 38,0 m  
 Største bredde over hjulkasserne: 13,57 m  
 Største bredde på spant: 7,93 m  
 Bruttoregister-tonnage: 295 tons  
 Antal kedler: 2  
 Antal Fyrsteder: 4  
 Ildpåvirkningsflade: 183 m<sup>2</sup>  
 Risteflade: 6,5 m<sup>2</sup>  
 Kedeltryk: 1,8 kg/cm<sup>2</sup>  
 Kulbeholdning: 25,2 tons  
 Største kulforbrug pr. time: 500 kg.  
 1 dampmaskine med 2 cylindre,  
 hver med diameter 914 mm og  
 stempelslag 1143 mm  
 Max. omdrejninger pr. minut: 34  
 Hestekraft: nominel 101, indiceret 280  
 Diameter af hjul: 3840 mm  
 Antal skovle pr. hjul: 10 faste, materiale: træ  
 Max. fart: 8 knob  
 Overførselskapacitet:  
 85 t vogntlast og  
 300 passagerer.

Dampfærgen LILLEBELT, som færgen kom til at hedde, var et typisk produkt for sin tid, hvor skibsbygningskunsten var i rivende udvikling. Hjulskibstypen havde på det tidspunkt kulmineret (tiåret 1850/60), idet skrueskibets over-

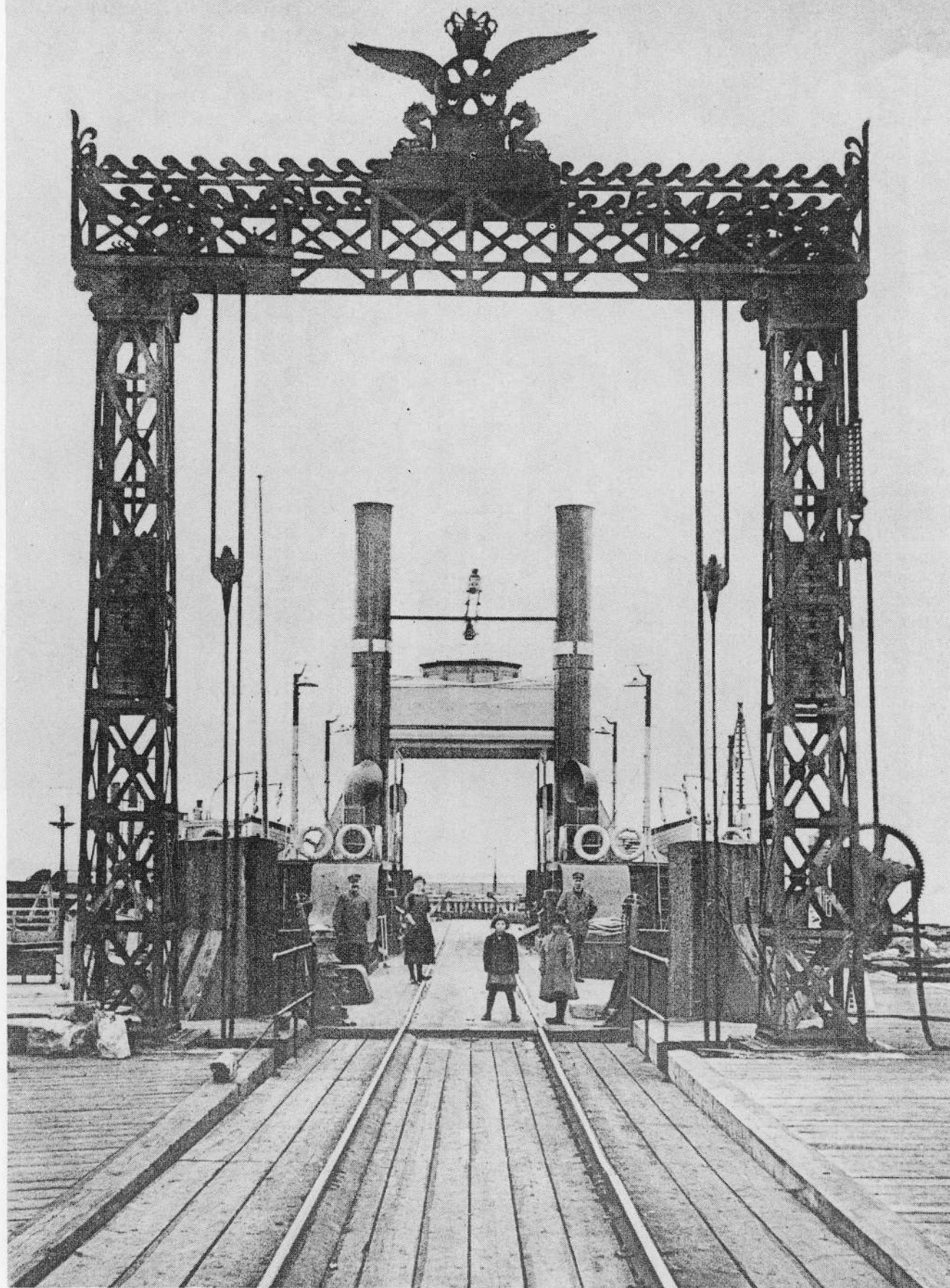


# FREDERICIA - STRIB

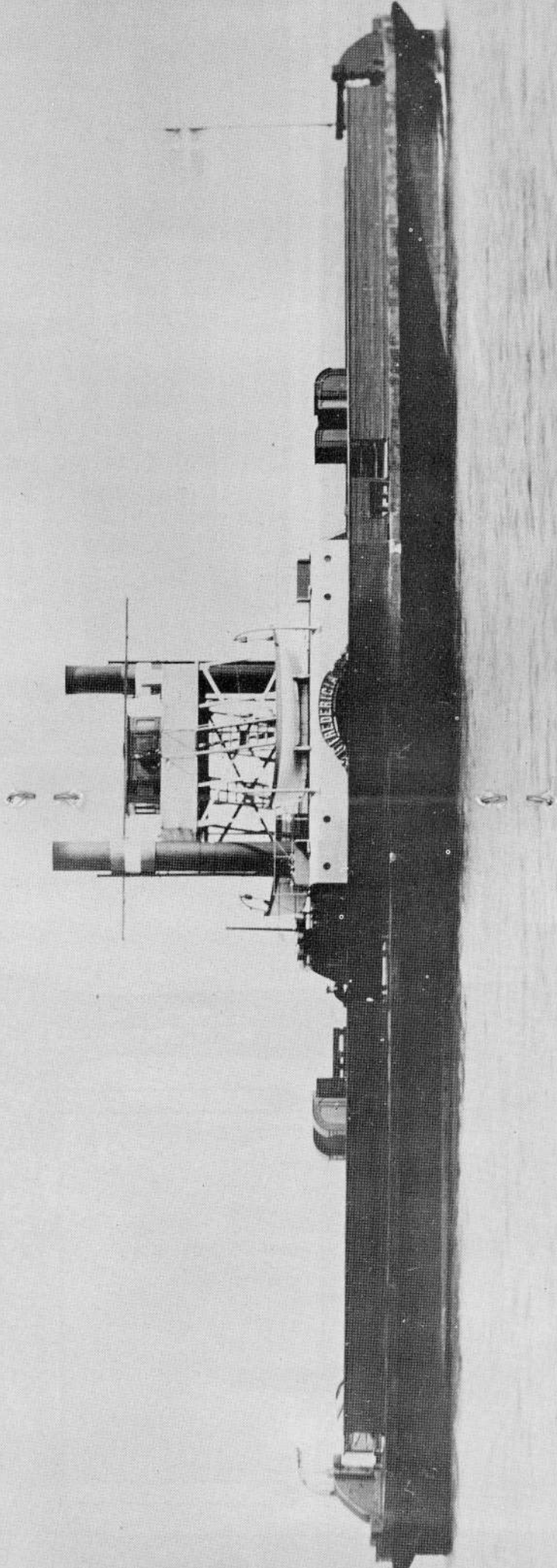
OVERSICHTSKAART



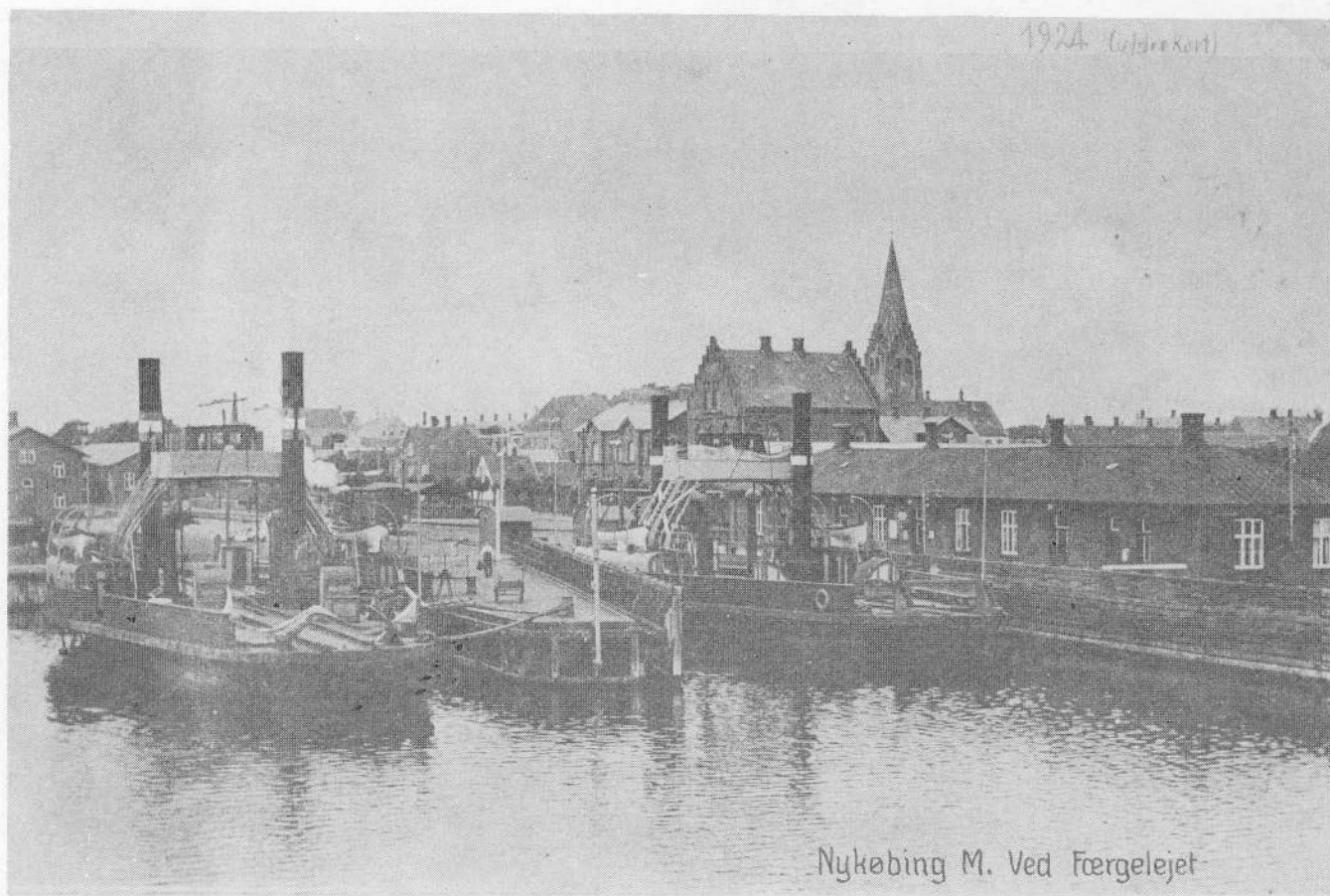
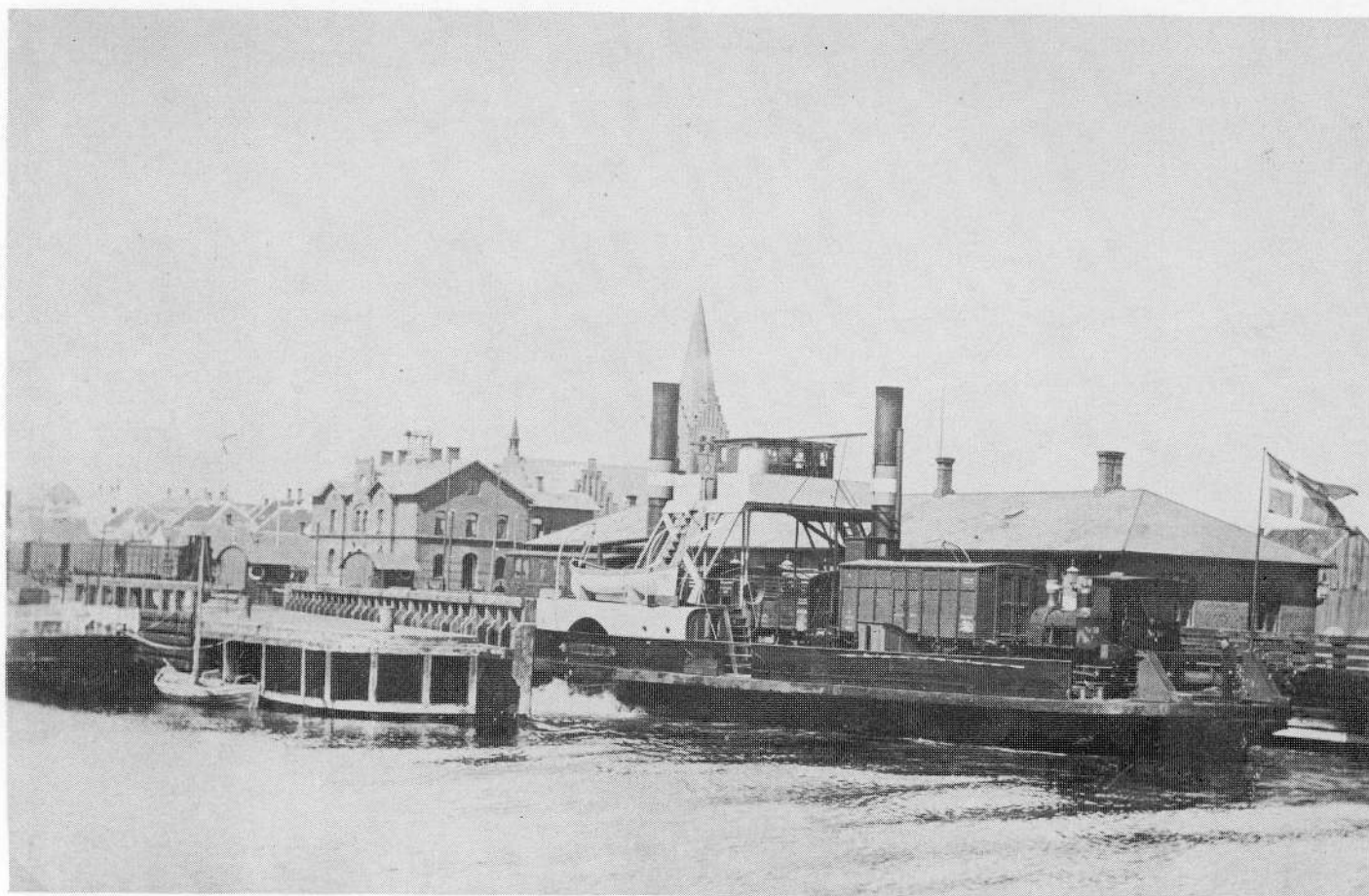
Færgelejet „Oddesund Syd“











legenhed allerede da forlængst var bevist. At man i de følgende år fremdeles anskaffede hjulfærger skyldtes flere forhold, nemlig dels at hjulfærgerne ikke fordrede svajning under sejlads, idet de sejlede lige godt forlæns som baglæns (et forhold som dog ikke holdt stik senere hen), dels at deres kulforbrug var lavere end tilsvarende skruefærger og endelig, at disse skibe trods deres klodsethed manøvrerede ganske udmærket, idet det ved bakmanøvrer f.eks. var muligt på meget kort afstand at standse skibet fra fuld kraft frem da de store skovlhjul havde en meget stor bremseevne. Yderligere krævede hjulskibe ikke så stor vanddybde i havnene som tilsvarende skrueskibe, hvorved der kunne spares ikke ubetydelige beløb ved bygningen af færgehavnene, et forhold som spillede en ikke ringe rolle for 100 år siden.

Nu må det i denne forbindelse nævnes, at en af forudsætningerne for anvendelse af hjulskibe endvidere var den, at de fortrinsvis skulle anvendes i de indre farvande, hvor der ikke normalt forekom særlig stærk søgang. Skibenes ret smalle skrog i forhold til den totale bredde over hjulkasserne medførte, at de blev dårlige søskibe, som i mange tilfælde gjorde dem til særdeles ubehagelige opholdssteder for de ombordværende men det må dog samtidig erindres, at datidens skrueskibe som hovedregel var endnu dårligere søskibe, der ofte under ret moderate vindforhold slingrede voldsomt i søen, hvad hjulskibene ikke gjorde i samme omfang grundet de brede hjulkasser.

Hjulskibstypen havde altså adskillige fortrin frem for skrueskibstypen, og disse udnyttede man selvfølgelig ved de første færgeanskaffelser. Rethurtigt blev man imidlertid klar over, at endnu et forhold måtte spille ind ved beslutningen om, hvilken færgetype, der burde vælges, nemlig muligheden for at kunne opretholde sejladsen under isforhold. Forholdet var det, at skovlhjulene kun dårligt tålte sejlads i is, og resultatet blev anskaffelsen af skruefærger sideløbende med anskaffelsen af hjulfærger, en ikke helt god løsning, jvf. den senere fremstilling.

H/F LILLEBELT forlod værftet i Newcastle den 13. januar 1872 medførende foruden et stort parti reservekul på vogndækket tillige de 2 broklapper, der skulle benyttes i Fredericia og Strib. Kort efter at færgen var kommet ud i åbent farvand, blæste det op til en voldsom storm, hvorved reservekulbeholdningen blev skyllet overbord. I det hele taget fik skibet en ganske forfærdelig overfart, hvilket jo ikke kan undre, da det slet ikke var bygget til sejlads på Nordsøen. Det blev nødvendigt at søge nødhavn i Århus for at supple-

re kulbeholdningen og udbedre de værste af de opståede skader, og under opholdet her var færgen iøvrigt genstand for megen opmærksomhed, for man havde jo aldrig tidligere set et sådant fartøj. Efter et par dages forløb fortsattes sejladsen til Fredericia, hvorefter de sidste forberedelser med færgefartens etablering kunne udføres.

Den 19. marts 1872 påbegyndtes derefter som allerede nævnt den daglige sejlads mellem Fredericia og Strib. Som reserve for færgen fungerede formentlig det postvæsnet tilhørende hjulskib NIORD, der i 1876 afløstes af det tidligere svenske hjulskib UDDEVALLA, som fik det ganske betegnende navn RESERVEN.

Hvorledes var nu den nye færge, som vore tipolde- og oldeforældre skulle stifte bekendtskab med ved en rejse over Lillebælt dengang? I det følgende gives en beskrivelse af færgen, således som det er muligt på grundlag af det eksisterende arkivmateriale.

Det var karakteristisk for den nye færge, at næsten hele apteringen i overensstemmelse med datidens byggeskik fandtes under vogndækket. Adgangen til de for passagererne bestemte kahytter fandtes gennem kahytsnedgange anbragt tværskibs 2 og 2 på hver side af jernbanesporet i skibets ender. I den ene ende fandtes kahyt for 1. og 2. kl. passagerer, og bekvemmelighederne her bestod af en polstret bæk i en halvcirkelformet bue følgende skibets runding i forstavnen. Endvidere var indrettet en lille damesalon og et toilet, et lille pantry samt et lukaf til færgens fører. Omtrent midt i den store kahyt var anbragt en kakkellovn.

Salonen for 3. kl. rejsende fandtes tilsvarende i færgens modsatte ende. Indretningen svarede nogenlunde til salonen for 1. og 2. kl. rejsende, dog var bænken ikke polstret. Endvidere fandtes her foruden pantry nogle meget beskedne lukafer for færgens besætning.

Midt i skibet fandtes færgens fremdrivningsmaskineri, der bestod af en 2-cylindret oscillerende lavtryksdampmaskine, d. v. s. dampmaskine med svingende cylindre, anbragt tværskibs. Dampmaskinens aksel var forlænget ud gennem skibssiden i begge sider, og her var der anbragt skovlhjul hver med 10 faste skovle af træ.

Dampmaskinens cylindre var anbragt lodret under krumtapakslen på nogle tappe, således at de kunne følge plejlstængernes bevægelser, en ganske almindelig konstruktion på den tid og f.eks. også benyttet i den endnu eksisterende hjuldamp HJEJLEN, der sejler på Silkeborgsøerne om sommeren. Ligeledes var det meget lave damptryk også almindeligt på den tid, med en efter nutidig



opfattelse dårlig driftsøkonomi til følge.

Den til maskinens drift nødvendige damp leveredes af 2 dampkedler, hvoraf den ene var anbragt foran maskinen og den anden bagved. De tilhørende skorstene var af hensyn til jernbanesporet anbragt i færgens henholdsvis styrbords og bagbords side foran og agter for kommandobroen. Færgens maksimale fart var som nævnt 8 knob, som kunne opnås uanset frem- eller bagejls. Svajning kunne herved undgås, idet færgen havde ror i begge ender.

På vogndækket fandtes først og fremmest et jernbanespor med en effektiv længde mellem stopbommene på 38 meter, hvorved der på én gang kunne overføres 5 af datidens almindelige godsvogne. Endvidere fandtes i hver side de såkaldte side- eller vingehuse, hvori der var indrettet lamperum (vigtigt i en tid uden elektrisk lys), toiletter samt enkelte lukafer for besætningen. Den resterende del af vingehusene optoges af hjulkasserne. Oven på vingehusene på det såkaldte vingedæk var anbragt 2 redningsbåde. Øverst over jernbanesporet var endelig kommandobroen placeret, båret af et spinkelt jernskelet. Adgangen hertil skete ad smalle jerntrapper fra vogndækket, først til vingedækket og derfra til kommandobroen. Den af hensyn til sejladsen nødvendige forbindelse mellem kommandobro og maskinrum bestod af talerør og klokkestreng. Det er et spørgsmål om færgen nogensinde fik maskintelegraf og ligeledes vides det heller ikke, om færgen senere udstyredes med styremaskiner.

Forbindelsen med land etableredes over broklapper ophængt i trægalger, hvilke dog ret hurtigt erstattedes af de senere så kendte jerngalger. Løftning og sænkning af broklapperne skete ved hjælp af håndspil. Rangeringen til og fra færgen foregik til at begynde med ved hjælp af wirer, senere ved rangerlokomotiv med indskudt færgevogn. Færgens kulforsyning fandt sted fra åbne godsvogne, der kørtes ombord og tømtes med håndkraft ned i lemme i vogndækket over bunkersrummene.

H/F LILLEBELT blev som nævnt indsat på Lillebæltsoverfarten, men den i den nærmest følgende år store udvikling i trafikken og åbningen af flere nye overfarter medførte, at færgen meget hurtigt blev for lille og måtte erstattes af større. Allerede i 1884 omstationeredes den til den nyåbnede overfart mellem Masnedø og Orehoved, hvorfra den kom til Sallingsundsoverfarten i 1892. Indtil den udrangeredes i 1922 anvendtes den dels ved Sallingsundsoverfarten og dels ved Odde-sund, de seneste år var den hovedsagelig reservefærge og benyttedes ikke meget. Som den eneste af stats-

banernes færger fik den aldrig installeret elektrisk lys, ligesom den heller ikke fik udskiftet stopbommene, der var af egeplanker, med pufferbomme, som de øvrige ældre færger fik det i årene 1900-1907.

Denne statsbanernes første færge synes iøvrigt at have været godt kram. Af større reparationer og fornyelser kan kun nævnes fornyelsen af styrehus og brodæk i 1914/15, samt en samme år foretaget større reparation af maskinen, hvorved den fik nye cylindre med tilhørende stempler og glidere.

Trafikken over Lillebælt steg som det vil være bekendt meget stærkt i løbet af få år, hvorfor der i 1877 anskaffedes endnu en færge, der fik navnet FREDERICIA. Færgen byggedes af det kendte tyske skibsværft F. Schichau i Elbing, og svarede på næsten alle punkter nøjagtigt til H/F LILLEBELT. De eneste væsentlige forskelle var følgende:

Kedeltryk: 2,1 kg/cm<sup>2</sup> (Lillebælt 1,8)

Cylinderdiameter: 921 mm (914)

Diameter af hjul: 4200 mm (3840)

Antal skovle: 16 (10)

Endvidere var kahytsnedgangene på D/F FREDERICIA anbragt i skibets længderetning i modsætning til på LILLEBELT, hvor de fandtes tværskibs.

Heller ikke D/F FREDERICIA kom til at sejle ret mange år på Lillebæltsoverfarten. Som det er omtalt tidligere, bevirkede den stigende trafik og åbningen af nye overfarter anskaffelsen af nye og større færger, som stationeredes ved Lillebælt, medens de ældre færger afgik til de nye overfarter. FREDERICIA kom i 1883 til Odde-sundsoverfarten. I de følgende år gjorde færgen tjeneste ved denne overfart og ved Sallingsund, de senere år som reservefærge. I modsætning til LILLEBELT fik FREDERICIA så sent som i 1918 installeret elektrisk lys og ved samme lejlighed fornyedes vingehusene. Begge færger solgtes til ophugning den 4. januar 1922.

Foto side 19: LILLEBELT på Sallingsund (arkiv UH)

Foto side 21 og side 24 nederst, arkiv TN.

Midtsidefoto: FREDERICIA (Jernbanemuseet)

Foto side 24: LILLEBELT i Nykøbing M (Jernbanemuseet).

Oversigtskortet side 20 samt de indlagte stationsplaner over Fredericia (1877 og 1885) samt Strib (1886 og 1877) er udlånt fra Rigsarkivet. Sejlængden over Lillebælt er 2,5 km.

Tegningen af LILLEBELT er fra Jernbanemuseet.

fortsat fra side 17

mørkegrønt mavebælte og mørkegrønne skærme. Forskærmene blev ved samme lejlighed ændret lidt. Tegningen viser tildels den formodede indretning.

KB Sm 3 (Scandia type I) og Sm 4 (Scandia II).

Der findes adskillige tegninger af skinebusser i såvel MODELJERNBANEN, MODELBANENYT og JERNBANEBLADET samt i HELSINGØR JERNBANE KLUBS tegningsserie (Allan Hansen), derfor er disse ikke medtaget her.

KB Sb 1

Farver (som alt skinebusmateriel): Gult med mørkegrønt mavebælte. Tag: aluminium og koblinger, boggi og undervogn: sort.

KB A 11

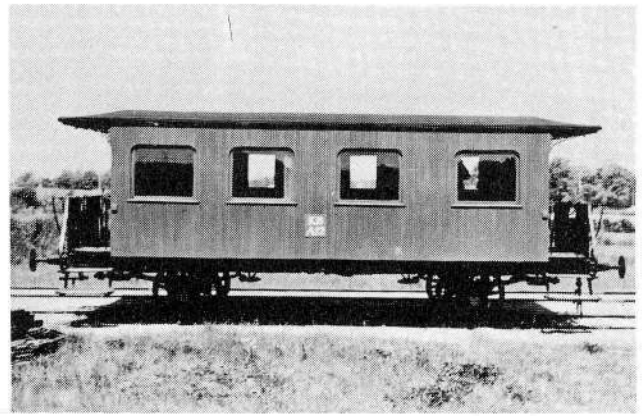
Teaktræsbeklædt, ferniseret, dog efter 1958 rødmalet med ca. 66 brædder fra gavl til gavl, hvilket i H0 giver ca. 1,2 mm pr. brædt plus samling. Vacuumbremse. KB A 11 i messingbogstaver og -tal.

KB A 12

Teak- eller fyrretræsbeklædt, med ca. 150 brædder fra gavl til gavl, hvilket i H0 giver ca. 0,5 mm pr. brædt plus samling. Ingen bremse, vacuumledning. KB A 12 i hvidmalede bogstaver og tal på rødbrun firkantet jernplade.

KB C 31

teaktræsbeklædt med ca. 82 brædder fra gavl til gavl, hvilket i H0 giver ca. 1,0 mm pr.



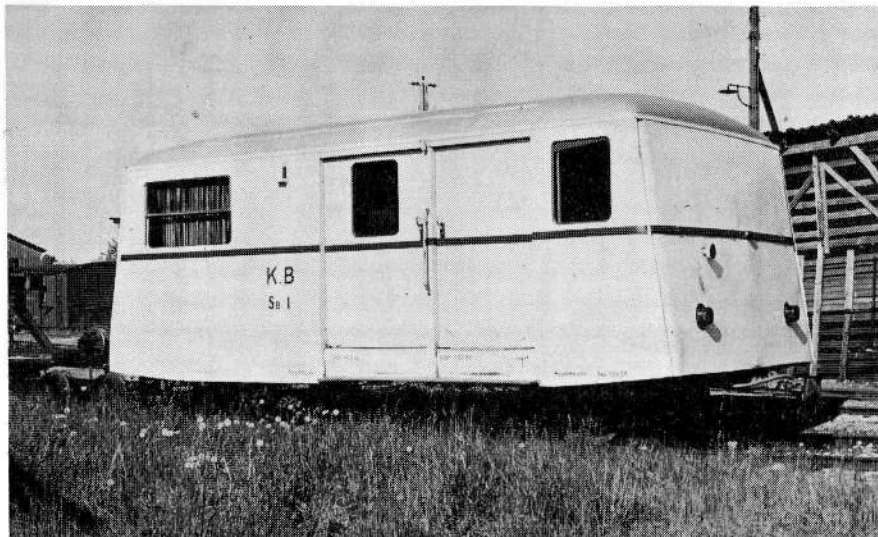
brædt plus samling. Vacuumbremse og ovn under vognkasse til vognens egenvarme. KB C 31 i messingbogstaver og -tal.

KB C 32

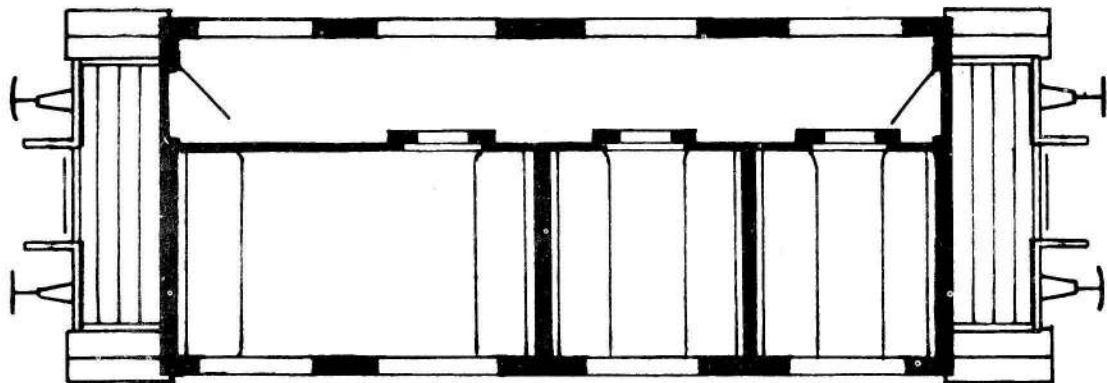
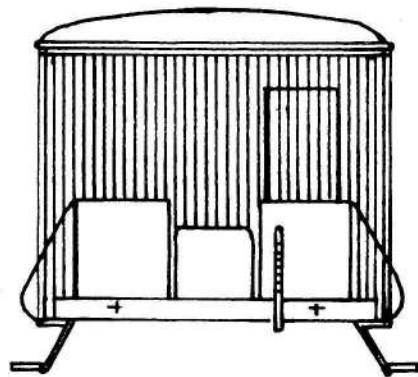
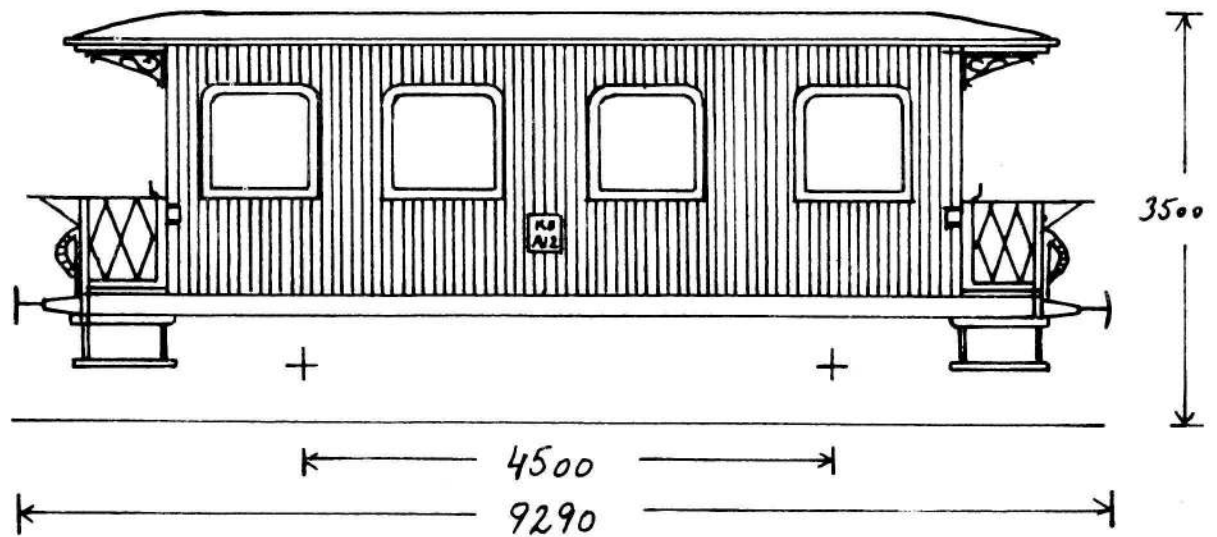
Pladebeklædt, rødbrun. Vacuumbremse.

KB E 41

Teaktræsbeklædt, ca. 1 mm pr. brædt plus samling. Indretningen er skitseret således som man ved sammenligninger med E 42 og foto kan få den til at være. De 26 pladsers indbyrdes placering er måske lidt tvivlsom, men megen plads har der under ingen omstændigheder ikke været på bænke, men vognene (E 41 og E 42) var vistnok også kun klassificeret som "reservepersonvogne". Foto fra 1943 viser den med våbenskjold og kongekrone mellem de to sæt vinduer i det forsænkede midterparti lige over påskriften KB E 41. Begge vogne kørte jævnligt med skiltene "Postkassen tømmes ikke" anbragt lige under brevsprækkerne.







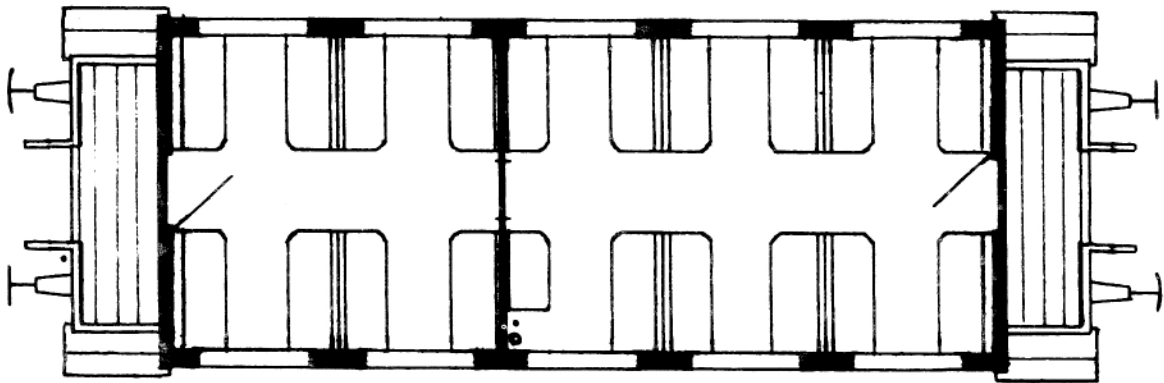
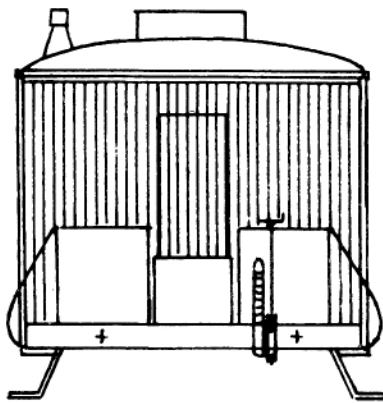
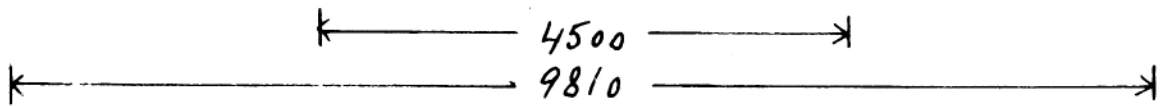
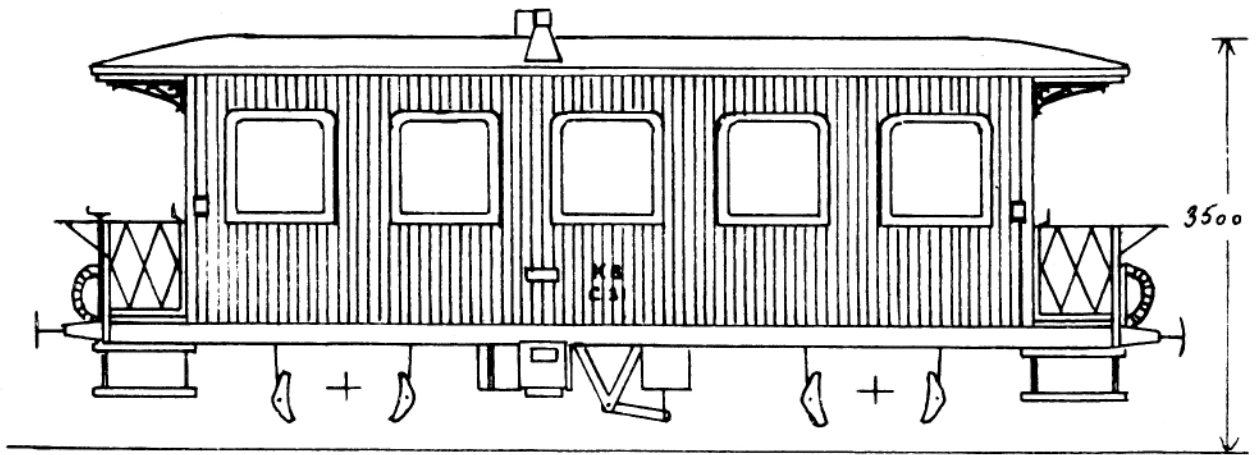
Kun det halve antal brædder på vognside og gavl er tegnet

KB A12

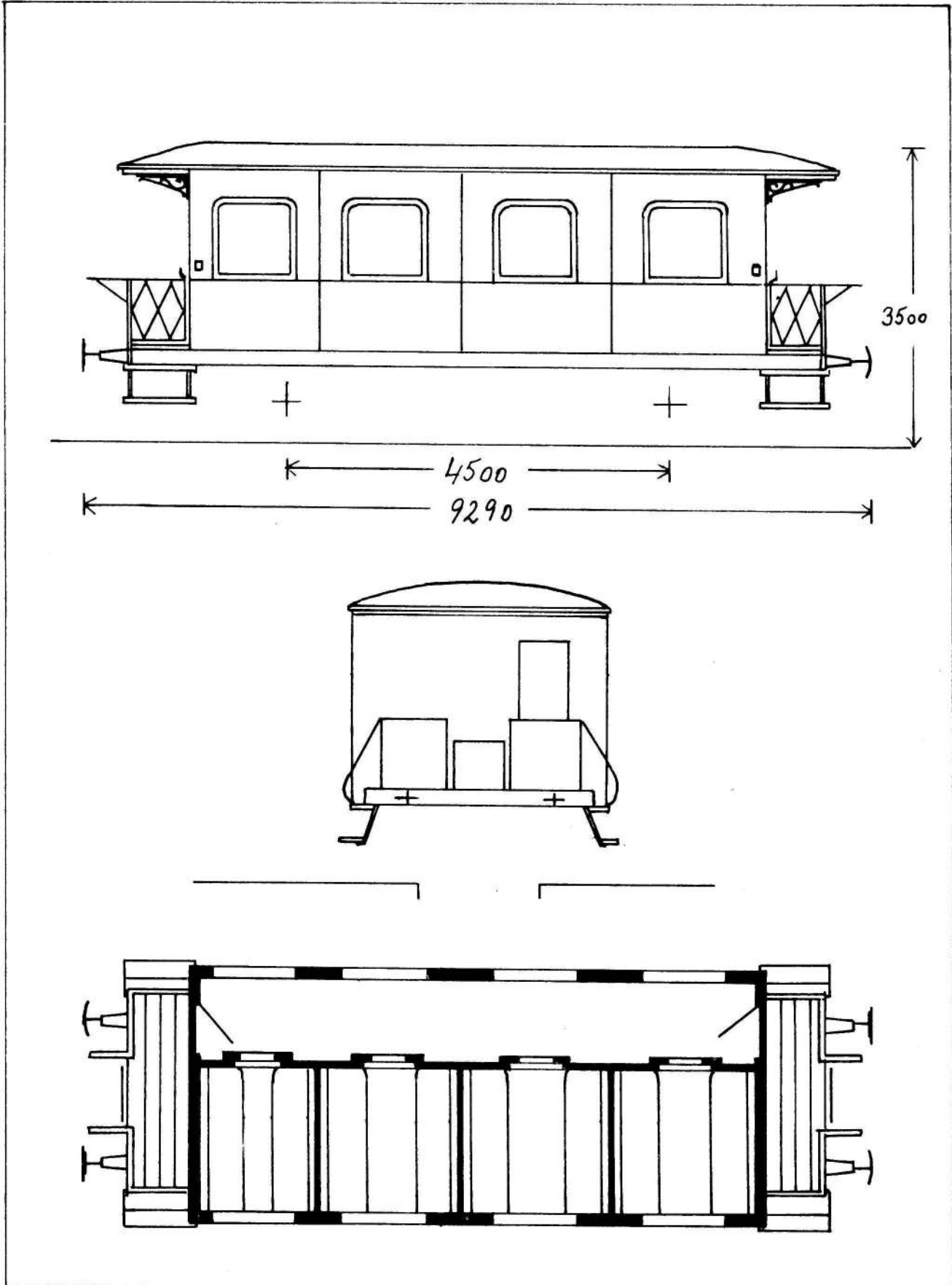
21-9-69

H0

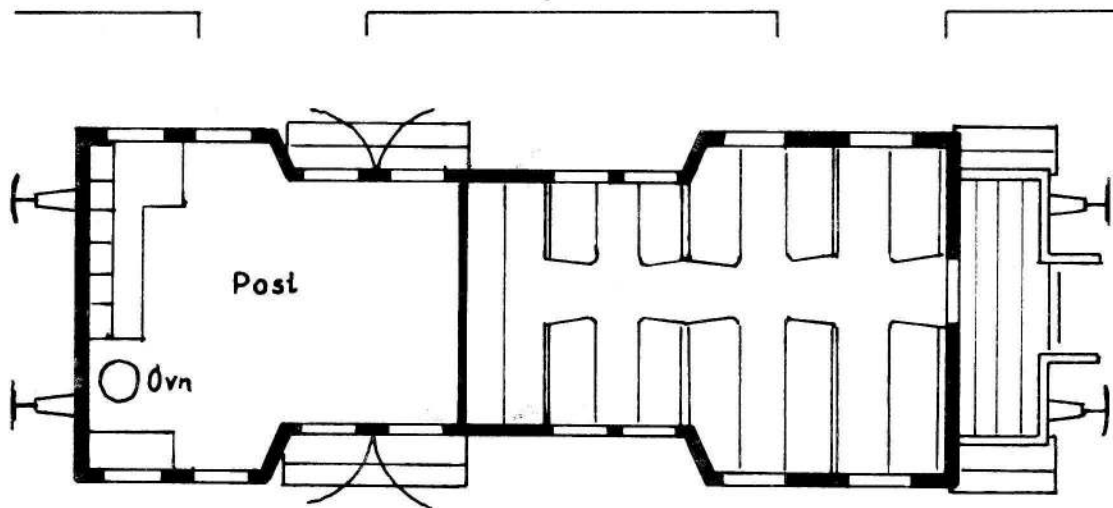
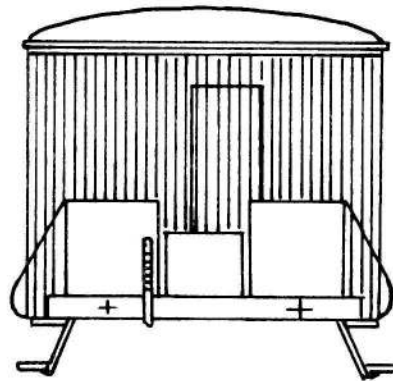
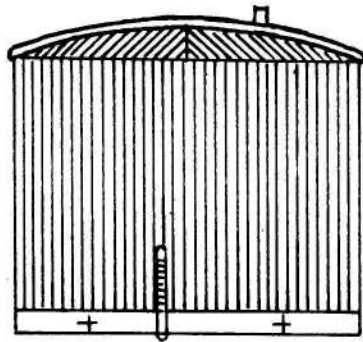
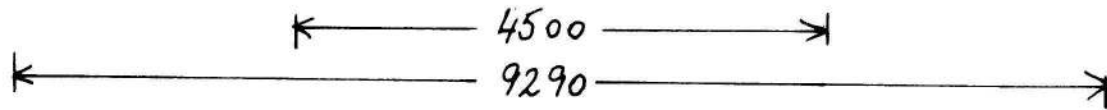
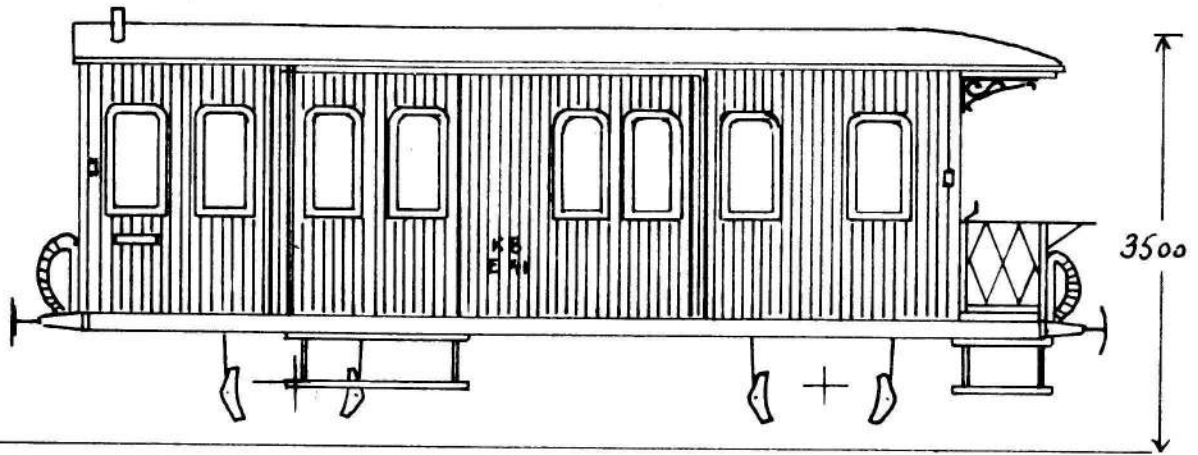
1:87



KB C 31		H 0
30-8-69		1:87



K B C 32		H 0
22-1-70		1:87



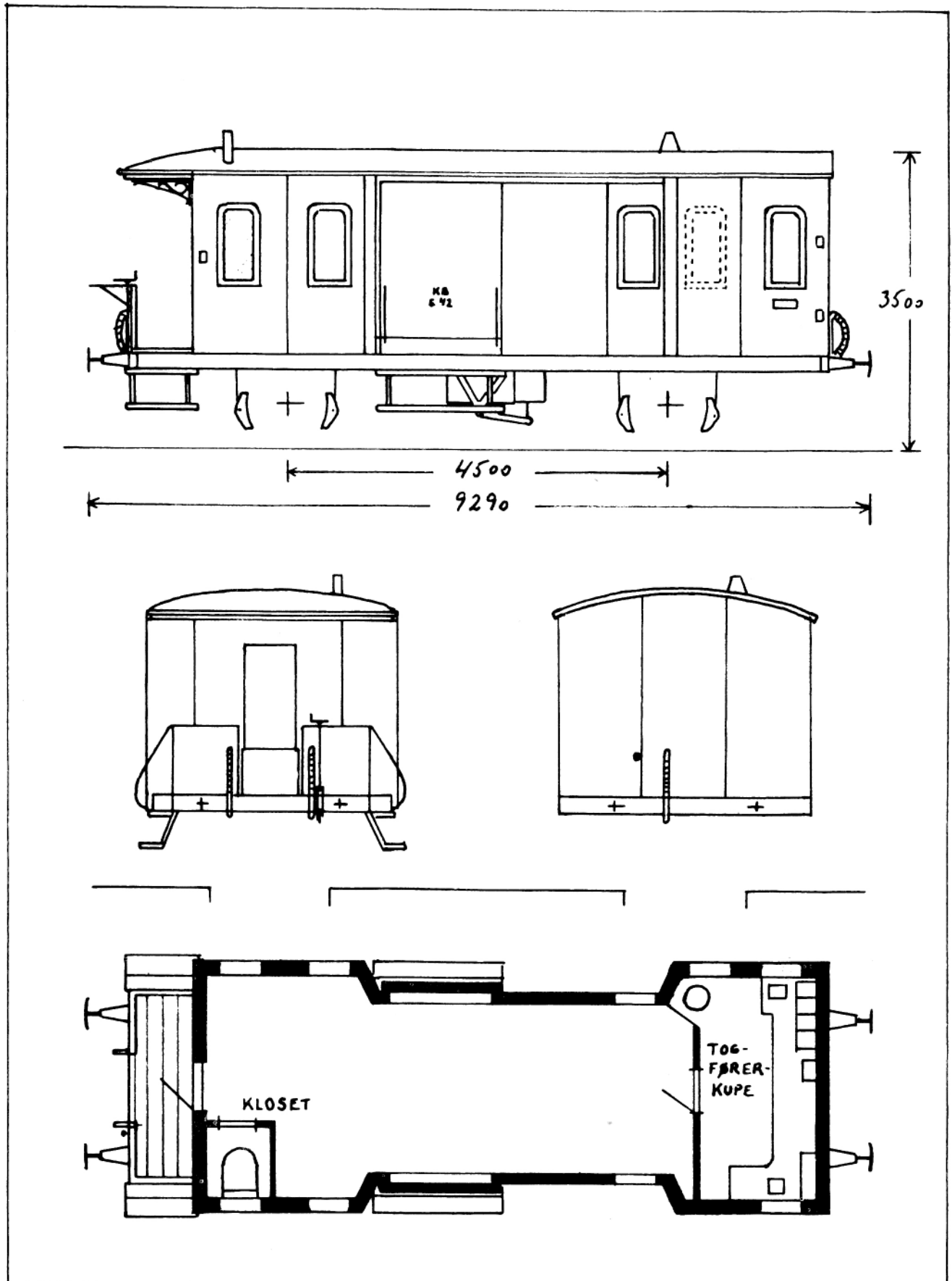
KBE 41

22-1-70

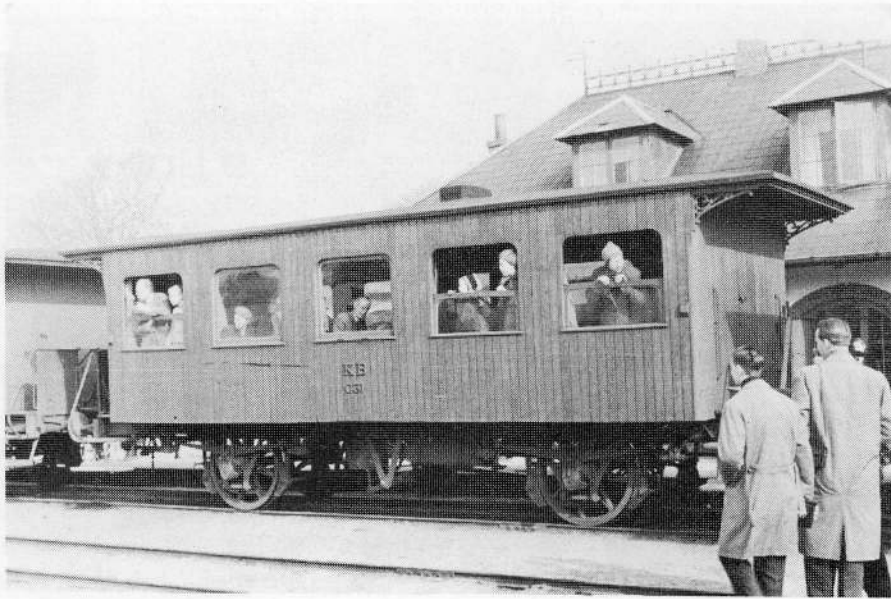
H0

1:87



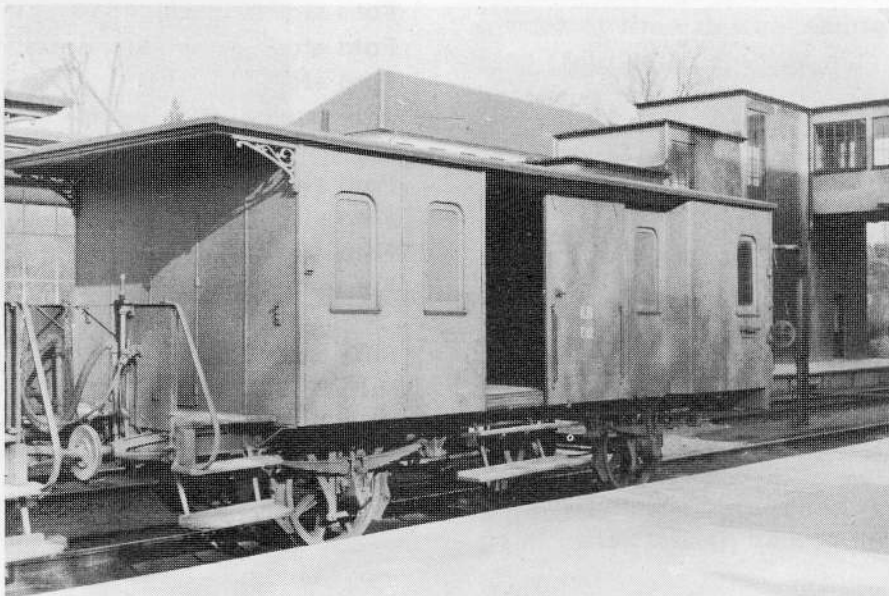
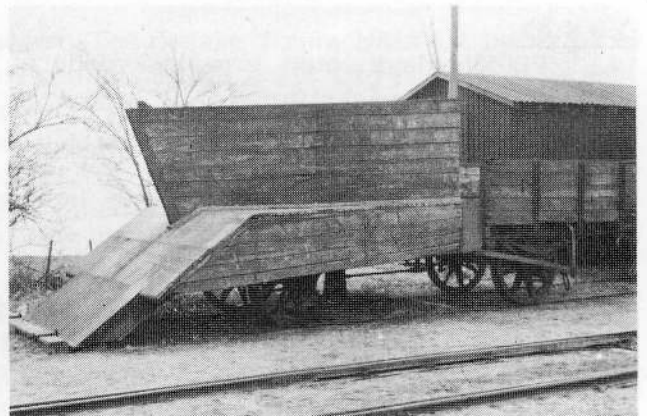
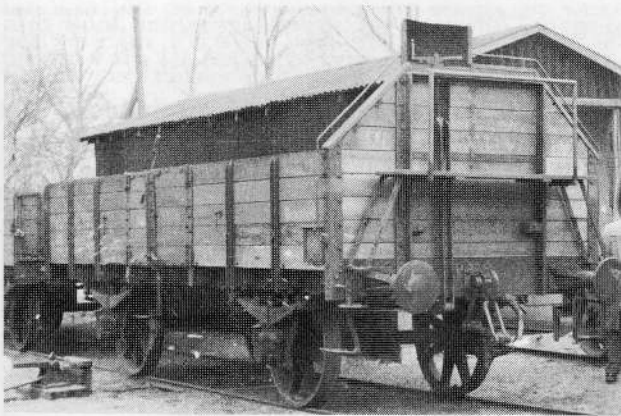


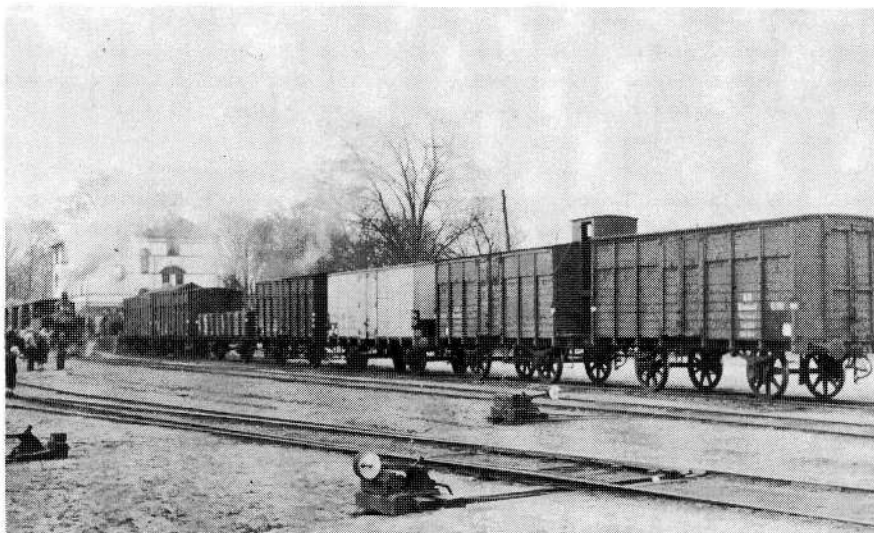
KB E 42		H0
7-12-69		1:87



The passenger car, No. 031, at the  
 station, 1912.

CT 2 101



KB E 42

Pladebeklædt, rødbrun med hvide påskrifter.

KB E 43

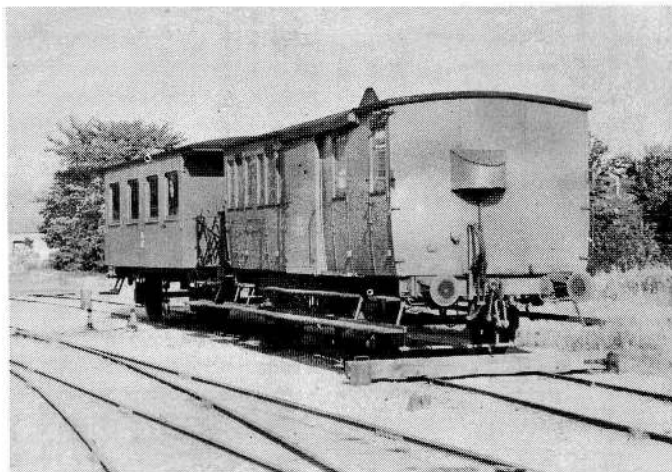
Pladebeklædt, med bræddeskydedøre. Rødbrun med hvide påskrifter.

KB I 51

Tegningen viser den formodede indretning. Vognen var måske en anelse smallere end vist.

KB PF 118-20, P 122-28, K 131-33 og Q 141-49.

For K 131-133 viser tegningen det formodede udseende. Q 142 og 145 har været beskrevet og illustreret i SIGNALPOSTEN, 3. årgang, nummer 3. Vognenes bemaling kendes ikke helt nøjagtigt, men 118-120 var røde, 122-126 grønne, 127-128 røde 142 og 149 grønne og øvrige lukkede røde. Alle havde sort undervogn.

KB sneplov/P 121

P 121 forsynedes i 1899 med den viste sne-næse. Vognens længde over puffere var før ombygningen 7700 mm og akselafstanden 3660 mm. Akselafstanden efter ombygningen til plov menes at være 4200 mm.

Når der ovenfor under person- og rejse-godsvogne nævnes farven rødbrun, er det for at undgå forveksling med farverne på M1 og M2. Farven var måske snarere falmet rødlig.

Erik V. Pedersen

Foto side 17: KB M 1 i Kalvehave.

Foto side 27 øverst: KB A 12 i Viemose.

Foto side 27 nederst: KB Sb 1 i Haarlev.

Foto side 33, midt tv.: KB P 126 i Kalvehave.

Foto side 33, midt th.: KB P 121 i Kalvehave.

Alle ovenstående fotos er taget af EVP.

Foto side 33 øverst: KB C 31, 22/3 1959.

Foto side 33 nederst: KB E 42 i Vordingborg.

Foto side 34 øverst: KB godsvogne i Kalvehave.

Foto fra JS fotoarkiv (P.E.Clausen)

Foto side 34 nederst: KB A 12 og E 43 i Langebæk juli 1958, foto Jens Bruun-Petersen.

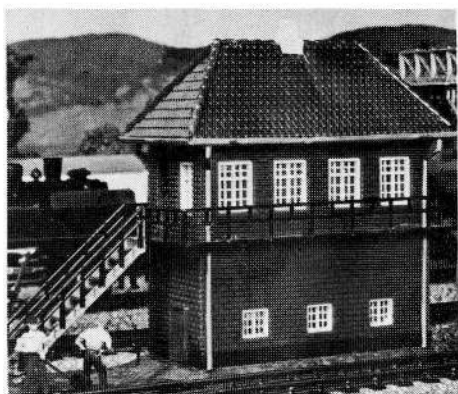


## POSTER I MODEL

Alle de tidligere artikler har været rene jernbanehistoriske artikler, men for at vise læserne at poster også er noget der kan - og bør - bruges på modelbaneanlægget, vil jeg denne gang skrive lidt om poster i model, og hermed vise, at jeg også kan være i det hjørne (ADAMs, altså).

Som sagt bør en signalpost ikke mangle på modelbaneanlæggets station eller stationer, hvis - velogmærke - der skal være en post på den station der er valgt som forbillede. Har man en landstation på en enkeltsporet bane, og "bekendtgør" på en karnap ved stationskontoret, at her findes centralapparatet, vil det være helt ud i det blå at anbringe en signalpost mellem sporene. Men som sagt, man har sikkert et forbillede, og kan på den virkelige station se, om der skal være en post. På en moderne stor station skal man heller ikke have en lille faldefærdig "træpost" o.s.v.

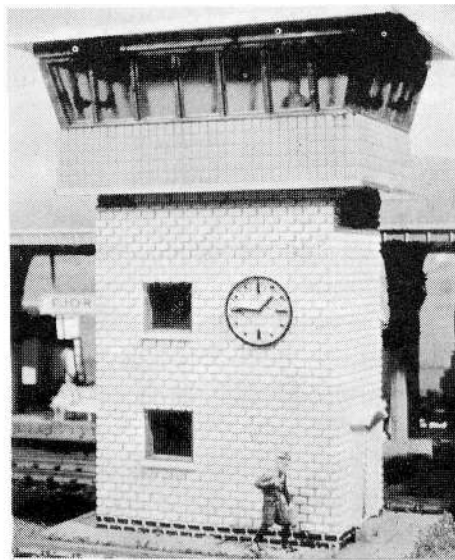
De fleste modelbyggere med et hjemme-HO-anlæg specialiserer sig som bekendt. Nogle bygger kun landskab og køber resten færdigt, nogle bygger huse o.s.v., og disse har en god og nem måde til at få poster på idet der findes sådanne i



### B-116 BLOKPOST

Originalen til denne model findes mange steder. - Bemærk, hvor godt den passer ind i terrænet. 125 x 52 x 90. Kr. 7,00.

Fig. 1



### B-123 SIGNALHUS

Har den rigtige højde, der giver frit udsyn over banegårdsterrænet. 87 x 67 x 117. Kr. 7,00.

Fig. 2

byggesæt. Det danske firma HELJAN byder på to glimrende modeller: B 116 (fig 1), der er en ældre post (1910-20) som stadig ses på mange halvstore bystationer (f.eks. Viborg, Holstebro, Struer m.fl.) og B 123 (fig 2), der er en moderne post (1960-70) der bl.a. findes i Nyborg, Nykøbing Fl. m.fl.

Disse to poster er (som de andre HELJAN-modeller) meget detaljerede og nemme at samle. I æskerne ligger en meget enkel og letfattelig byggevejledning, som man ikke kan gå galt af. Alle delene (af plastic selvfølgelig) ligger i æsken samlet som de blev støbt, men kan let knækkes løs (bræk frem og tilbage uden for stor voldsomhed). De små grater der sidder tilbage fjernes herefter forsigtigt med en fin nøglefil før man begynder at lime delene sammen. Til sammenlimning (følg vejledningens nummerfølge) foretrækker jeg en vandig klæber, f.eks. KIBRIS, der forsigtig påføres med en lille pensel. Pas på ikke at bruge for meget klæber, idet denne opløser plastic'en, hvorved detaljer udviskes.

Den færdige model er lige til at stille op på anlægget. Hvis man synes at plastic'en er for blank, kan man sløre det lidt med lidt fortyndet matlak - jeg synes ikke det er nødvendigt, men smag og behag kan jo altid diskuteres.

Disse to modeller er (foreløbig) de eneste der kan fås af en dansk post (og kun i HO), men der er flere tyske og engelske modeller i handelen herhjemme. Disse passer selvfølgelig ikke på et dansk anlæg, men der er vel nogle der byg-



ger udenlandske anlæg til "hjemmebrug". Disse vil jeg henvise til at søge oplysninger i diverse hobbyforretninger.

Til dem der ikke vil "nøjes" med disse standardposter, og dem der bygger i 0, er der ikke andet at gøre end selv at bygge posterne. Nu er det umuligt at bringe større tegninger her i SIGNALPOSTEN, så jeg nøjes med at henvise til JS/DMJKs tegningsarkiv. For dog at kunne fortælle lidt om de elementære "byggeregler" bringer jeg en simplificeret tegning af en typisk post fra en landstation. Denne er fra Vejle-Holstebro banen. Fundamentet er af gule mursten, selve posten er af træ, rødmalet, og taget er beklædt med tagpap, gråt.

De der er vant til at lave bygninger behøver ikke nærmere vejledning, men til dem der er begyndere, kan følgende måske være til hjælp: Siderne skæres ud af finer eller af det idag meget almindeligt brugte materiale Masonite. Tykkelsen er sådan set ligegyldig, men 3 mm (1,5 mm) vil være velegnet. Har De ikke læst mine artikler om faste mærker i model vil jeg lige sige, at det førstnævnte mål er beregnet for spor 0 og målene i ( ) er for spor H0.

Herefter slibes hjørnerne i  $45^\circ$  smig for at hjørnesamlingen kan blive så usynlig som mulig (se fig 3). Vinduesrammerne og dørrammen skæres ud af siderne. Vinduerne og døren kan man lave af karton hvori man forsigtigt skærer ruderne ud (man kan også, hvis man ikke kan magte dette, skære hele vinduet ud og lime tynde strimler på som vinduessproder). Vinduerne og dørene skal være noget større end udskæringen i siderne således at disse kan limes bag på siderne. Bag på limes så celluloid eller "plastic-vraps" på som glas. Hvis materialet til siderne er så tykt, at vinduerne kommer til at sidde for langt inde hvis de limes på efter den ovennævnte metode, kan man også skære disse ud så de lige passer i udskæringerne. Så limes først celluloid bag på siderne og derefter limes vinduerne på dette "glas" forfra.

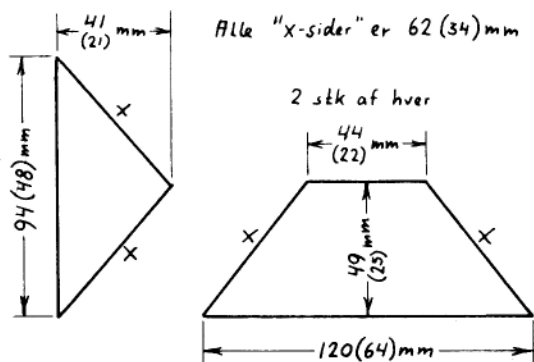


Fig 4

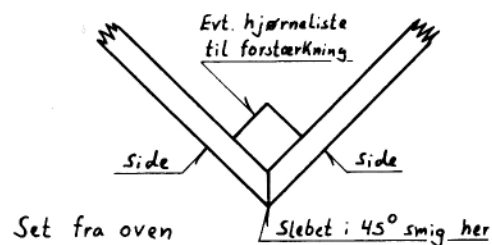


Fig 3

Brædderne på det øverste af siderne kan enten ridses i siderne med en kniv (nogle få tiendedele mm dybt), eller også kan man klistre strimler af tyndt karton (0,25-0,5 mm) uden på siderne (det sidste gøres bedst efter at posten er samlet). Hvis man vælger at ridse brædderne, må man huske at mærke nøjagtigt op, så brædderne kommer i flugt hele posten rundt, og brug endelig en lineal, der ligger godt fast.

For at få et solidt fundament skærer man derefter en bundplade ud. Denne bundplade må gerne være tyk for at man kan stifte siderne fast til den, f.eks. 10 mm (5 mm). Målet på pladen afhænger af tykkelsen af de plader, der er brugt til sider. Hvis disse i en post i spor 0 er lavet af 3 mm plader, bliver bundpladens mål 99x72 mm. En plade med samme mål, men tyndere, f.eks. af samme tykkelse som siderne skæres ud, den skal bruges til undersiden af taget.

Vi kan nu begynde at samle posten: Bunden lægges på et plant underlag efter at der er smurt lim på siderne af den (efter min erfaring er en PVA-lim bedst), og der smøres så lim på hjørnerne af siderne og disse sættes sammen med bunden som fundament. For at styre hjørnerne foroven kan man forsigtigt sætte tagets bundplade ned, men endelig uden lim. Mens det hele tørrer sætter man elastikker om posten. Efter at limen er tørret slås nogle fine stifter gennem siderne forned ind i bunden. Hjørnerne kan også forstærkes med hjørnelister som vist på fig 3. Listerne (af f.eks. 4x4 mm (2x2 mm)) limes på samtidig med siderne. Husk at listerne skal være bundens og tag-bundpladens tykkelse kortere end siderne.

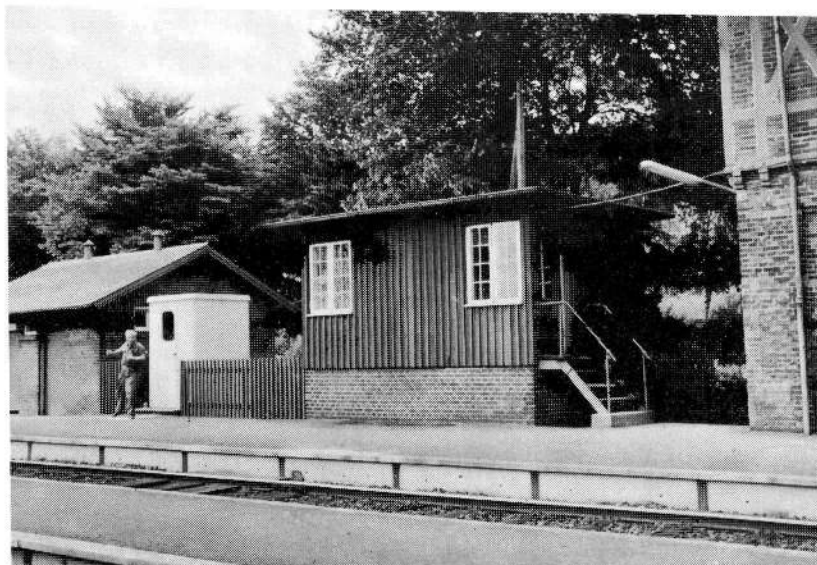
Taget kan enten laves af en 12 mm (6 mm) tyk træplade med målet 94x120 mm (48x64 mm) der slibes i facon, eller man kan skære tagpladerne ud efter målene i fig 4, og lime dem sammen med forstærkningslister på undersiden. Taget beklædes med smergellærred eller sandpapir der skal illudere tagpap, og bundpladen limes nedenunder. Taget er på denne måde løst, så man kan udbedre eventuelle skader indefra, hvis f.eks. "glasset" falder af vinduerne, eller installere elektrisk lys.



Trappen laves af karton eller messingfolie (trinene måler 4,5x19 mm (2,3x10 mm)). Vi er så klar til at male. Jeg bruger Allak (plakatfarve), men man kan jo bruge næsten alt, blot er matte farver bedst. Postens farver er følgende: Taget - mørkegråt (tagpap), træbeklædningen - rød, fundamentet - gråt (cement) eller mursten hvis man har energi hertil, vinduer - hvide, døren - rød (som træbeklædningen) og trappen - grå.

Der findes som nævnt andre poster end den her skitserede, fotografiet viser en, hvor brædebeklædningen er lodret (Laven station for nogle år siden), men tag selv ud med skitseblokken og skriv til SIGNALPOSTEN herom -  
god fornøjelse!

Ole Faurhøj



## WATERLOO

Fra en engelsk avis:

Den gamle general fortalte ved en større frokost, at hans oldefar faldt ved Waterloo.

"Hvor sørgeligt!" - sagde blondinen ved hans side - "på hvilken perron?".

Generalen morede sig over den unge dames svar og refererede denne samtale for en anden dame.

"Hvor idiotisk" - sagde hun - "som om det spillede nogen rolle, på hvilken perron det skete!".

Generalen gik til sin klub og den første han traf var tjeneren, som omgående fik historien.

Tjeneren erklærede sig høfligt enig med generalen i at ungdommen er uvidende, og tilføjede:

"At damerne kunne tropå den historie. Der var vel slet ingen jernbanestation på den tid?".

## USÆDVANLIG HÆNDELSE

For mange år siden - dengang der endnu fandtes smalsporede privatbaner i Jylland - kom toget farende ind på den lille privatbanestation med en fart, der lå en del over de sædvanlige 10 km/t. Stationsforstanderen kom farende ud og styrede sine skridt direkte mod lokomotivet med en fart så man skulle tro, at han ville revne sine træsko, mens han ivrigt vinkede med det røde flag.

Da toget endelig var standset og standeren havde fået sit vejr igen, råbte han op til lokomotivføreren: "Hvordan er det dog du kommer farende i dag, Sørensen?".

"Hvad mener du?", spurgte lokomotivføreren.

"Du kører jo ved siden af skinnerne!".

"Nå, gør jeg det? Ja, jeg syntes jo nok, at de stødte mere end de plejede!".

# TIPS

## STRØMAFTAGERE til spor 0.

Fordelen ved den her viste konstruktion i forhold til den tidligere anvendte skulle være at armene er bedre styret, ligesom det skulle være nemmere at regulere kontaktrykket mod tredieskinnen.

Af den vedføjede tegning fremgår konstruktionen (tegningen er i original A 4, men er af redaktionen delt noget op). Der kan dog knyttes følgende bemærkninger til fremstillingen.

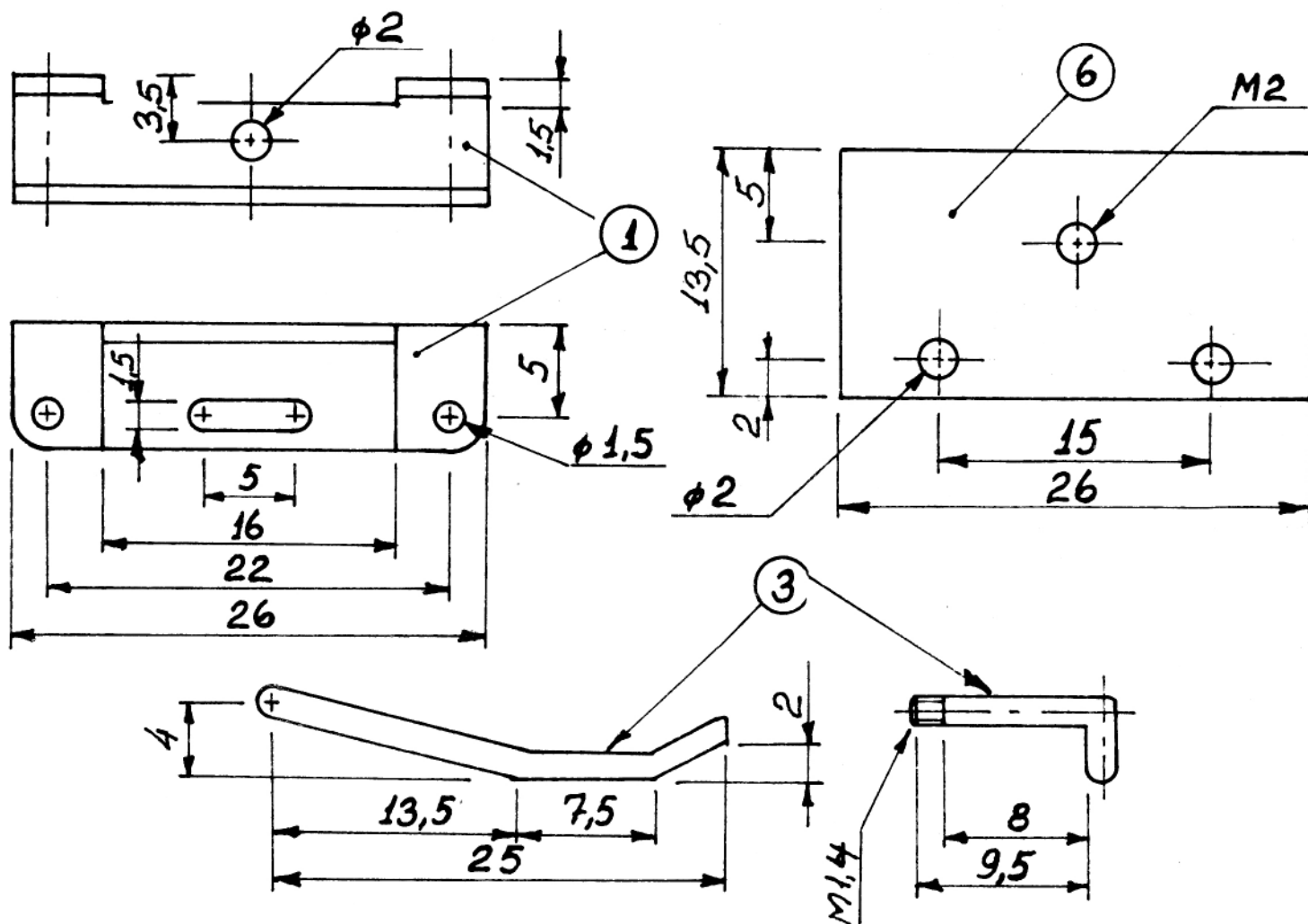
Fjederen har 6 vindinger, og for at få et passende kontaktryk skal fjederen fra fri til spændt tilstand drejes ca. 90°. De to møtrikker, pos. 5, kan eventuelt erstattes med sikringsringe for aksler uden spor, 1,5 mm. Hvis man ikke bryder sig om fodstål til selve armene, pos. 3, kan fjederhård fosforbronce-tråd anvendes. Da det

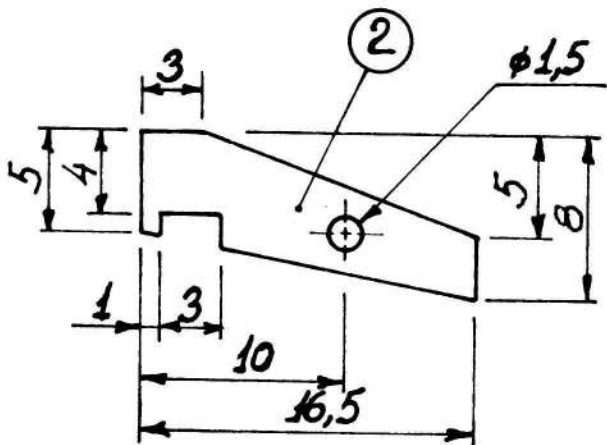
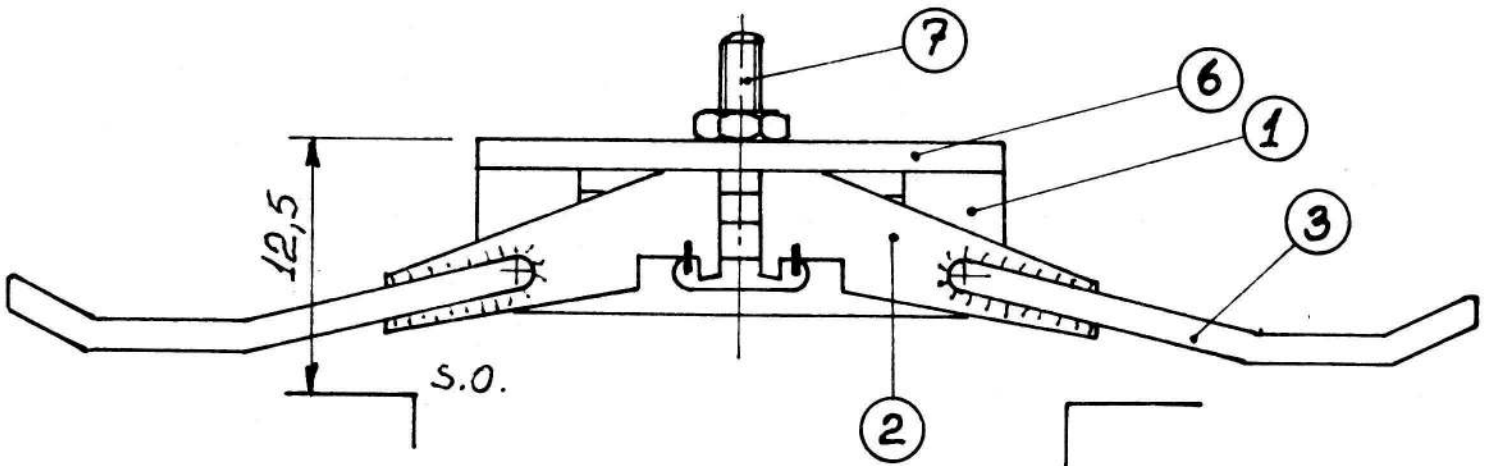
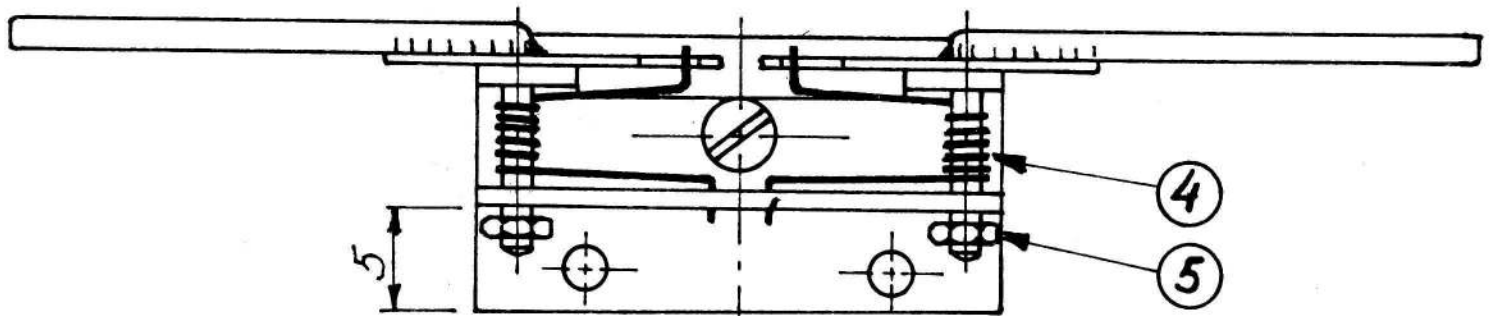
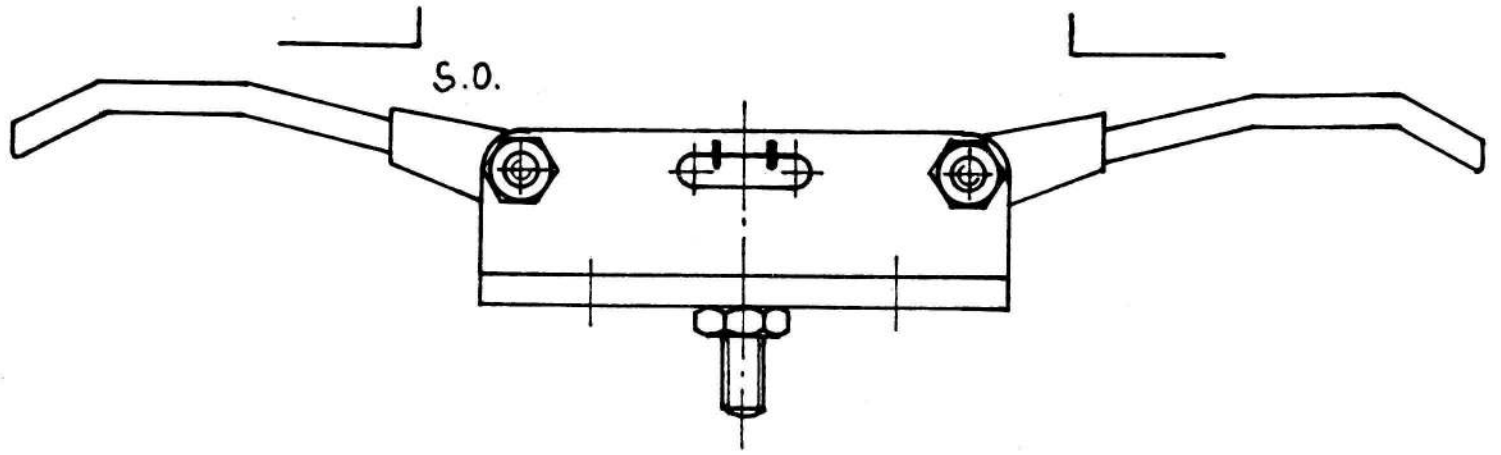
ikke er muligt at skære gevind på denne tråd, skal der her anvendes sikringsringe. Bukning af armen foretages lettest efter den endelige montage af strømaftageren i køretøjet, ved at stille dette på en stump spor og indregulere armen efter et 2 mm mellemlæg, last på S.O. (skinneoverkant).

Bredden på den viste strømaftager passer til at monteres imellem hjulene på et hjulsæt; men kan selvfølgelig varieres efter de aktuelle forhold. Højden over S.O. kan også varieres, når man tager fornødent hensyn til det ved armens fastlodning.

Der er også mulighed for at fastspænde strømaftageren ved hjælp af to skruer placeret i lighed med terminalskruen, pos. 7. Så skal skrueerne blot isoleres fra stel ved hjælp af et stykke ventilgummi, trukket på skrueerne, hvor disse går gennem køretøjets chassis.

Flemming Lund





7	Terminal	St M2
6	Fodplade	Pertinax PL. 1,5
5	Møtrik	St. M 1,4
4	Fjeder	Fj.tråd $\phi 0,2$
3	Arm	Fødstål $\phi 1,5$
2	Finger	Ms. PL. 0,5
1	Krop	Ms. $\text{H } 7 \times 7 \times 1$

Strømaftager for skala "0"  
skala: 2:1

6.11.1970

dum

# R E D L A S T E B A N E R

## Randers Hadsund Jernbane

Af A. Gregersen

(fortsat fra 6. årgang, nummer 4)

### RULLENDE MATERIEL

Det er givet, at for et selskab som RHJ, der var så tidlig på færde, måtte man bestræbe sig på den billigst mulige driftsform, både hvad personale og toggang angik. For personalets vedkommende løstes problemet ret let, idet det tyske selskab, der overtog driften de første år, på ægte tysk vis lod lidt personale udføre mest muligt arbejde for mindst mulige betaling - keine hexerei! For at billiggøre driften indsattes dampvogne.

### DAMPVOGNE A1 og A2

Disse vogne blev leveret i 1883 af Scandia og Nydqvist, idet sidstnævnte firma - som fabr. nr. 176 og 177 - leverede dampmaskinerne, bygget efter system Rowan. Disse vogne havde en almindelig lokokedel, anbragt over maskinboggien i tværgående retning. Maskinboggien havde dobbelt yderramme, og cylindrene var anbragt nogenlunde midt på boggien og mellem rammerne.

Forreste hjulsæt var kobbelhjul, maskinen havde Stephenson-styring, fladglidere og for at få skorstenen op gennem vogntaget over boggiens midte, var den bøjet ind mod vognmidten. Akselanordningen var B' plus 2' og vognens indretning regnet fra lokoenden var:

Maskin- og kedelrum, post- og bagagerum med brevkasse, en lille II kl. kupe med egen indgang og med 14 pladser og en afdeling III kl. midtgang med 30 pladser. Der sluttedes med en åben bagperron med træbænk og der var ingen tagetage.

Maskinens data: Cylinderdiameter 230 mm, slaglængde 300 mm, drivhjulsdiameter 900 mm, kedeltryk 10 ato, ristareal 0,5 m<sup>2</sup>, hedeflade 18 m<sup>2</sup>, vand 1 m<sup>3</sup>, kul 0,2 t og længde over puffere 14975 mm. Akselafstanden på maskinboggien var 2150 mm og afstanden mellem boggiacentrene var 9245 mm.

Vognenes bredde var 3150 mm, d.v.s. bredere end landets normalprofil, dette gjaldt også de ældre personvogne, hvilket medførte, at de ikke måtte anvendes udenfor RHJ.

Dampvognene blev i 1898 ombygget til almindelige boggiersonovne, og udrangeredes i 1932, men de havde da været hensat i flere år. Maskinerne udrangeredes i 1898, nr. 1 havde da kørt 45.938 mil og nr. 2 kørt 48.593 mil.

### DAMPLOKOMOTIVER

- Nr. 3, CT, Borsig 1883, fabr. nr. 3958, udr. 1926 (kørt 891.044 km),
- Nr. 4, BT, Hartmann 1892, fabr. nr. 1763, udr. 1940,
- Nr. 2, BT, Hartmann 1898, fabr. nr. 2421, udr. 1926 (kørt 855.467 km),
- Nr. 1, B2T, Hohenzollern 1882, fabr. nr. 196, ex. P 123, købt 1904, udr. 1935,
- Nr. 5, 1BT2, Stettin 1886, fabr. nr. 956, ex. GJ 10/DSB S 352, købt 1918, udr. 1933,
- Nr. 2, 1CT, Henschel 1926, fabr. nr. 20614, solgt til ophugning dec. 1963,
- Nr. 3, 1CT, Henschel 1930, fabr. nr. 21704, solgt til ophugning 1965,
- Nr. 1, 1BT, Henschel 1913, fabr. nr. 11727, ex. HH 13 købt 1936, udr. 1951,
- Nr. 6, 1CT, Henschel 1913, fabr. nr. 18812, ex. HLA 3, købt 1946, udr. 1954.

Som det fremgår af ovenstående skema var det en yderst lille lokopark - og tilmed små loko - først i 1918 fik RHJ et "større" loko (gammel S-maskine) og i dampvognstidens første 9 år havde man kun 1 loko til "svære godstog og snerydning". Det fremgår da også af de ældre årsberetninger, at man af og til måtte låne loko, heraf registreret:

- 1885/86 1 loko lejet af entreprenør Andersen, kørt 831 mil,
- 1888/89 lejet DSB N 182, 184 mil,
- 1891/92 lejet et loko (hvilket?), 1850 mil;
- men også senere har man måttet leje loko: 1918/19 AHJ 12, 1706 km (lille 2B loko), 1926/27 VVGJ loko, 27.798 km, nok et 2B-loko (Busse) evt. gl. H,
- 1927/28 VVGJ loko, 2.132 km.

Om RHJs 3 ældste loko vides næsten intet, nr. 3 havde et kedeltryk på 12 ato, hedeblade 36,9 m<sup>2</sup>, ristareal 0,77 m<sup>2</sup>, tjenstvægt 14 t.

Om de 3 gamle lokos præstationer vides kun lidt, af RHJs årsberetninger har jeg plukket at nr. 4 anvendtes til rangering (i Randers?) i årene 1927-33. I godstog har de vel været anvendelige, når man tog sig tilstrækkelig tid - som persontogsloko har de vel intet været værd. Her til brugte man da også den gamle P-maskine, der blev købt i 1904. I tiden mellem dampvognenes ombygning til P-maskinens køb har det nok været så som så med persontogene.

De gamle P-maskiner var ganske gode i små lette tog og tilmed økonomiske. Det helt store blev så købet af den gamle S-maskine i 1918 - en god persontogsmaskine. Men man havde brug for større og kraftigere loko - og det blev først muliggjort med sporforstærkningen i 1920'erne. Henschel leverede så i 1926 og 1930 2 store 1C-loko, aldeles udmærkede loko, der fuldt ud dækkede banens behov, velegnede til såvel gods som persontog, og de kunne med et let tog holde tid i en SM-plan.

Som erstatning for de gamle udrangerede loko indkøbtes fra Hjørring et let 1BT loko, en god lille maskine, især til persontog (afløsning for motortrækkraft) og den kom til god nytte under 2. verdenskrig, hvor motortogskørslen næsten forsvandt. Endelig indkøbtes i 1946 - ligeledes fra Hjørring - et større 1CT loko, også en god maskine, men noget lettere og med mindre hjul end nr. 2 og 3.

RHJ har lejet DSB litra O nr. 310 i september 1946, og var interesseret i køb af en O-maskine, men det blev nægtet, vist af tilsynet, af en eller anden mystisk grund.

### MOTORTRÆKKRAFT

Mens andre privatbaner var ret tidlig på færde med motorisering, var RHJ afventende. Man prøvekørte en Sentinel dampvogn - ialt 27.592 km - hvorefter den blev sendt tilbage til England. Årsberetningerne siger uhyre lidt herom men i England har man helt op til omkring 1940 i stor udstrækning anvendt disse Sentinelvogne - så helt umulige har de vel ikke været.

Den 15. maj 1927 indsattes 2 store motorboggievogne på RHJ, leveret af Scandia med 150 HK motor fra Deutsche Werke i Kiel. Deres data var: 6 cylindre, 150 x 180 mm, 1400 omdr./min. vægt 33 t, 76 pladser, akselafstand 11.500/T 2500

mm, længde over puffere 18.210 mm. Vognene blev forsynet med gasgenerator i årene 1942-47. Vognene var iøvrigt som de fynske privatbanevogne (senere litra MBF).

Indtil skinnebusserne blev indsat i driften bestredde en stor del af persontrafikken, og derefter anvendtes de i 2 togpar dagligt. De blev i 1949/50 forsynet med 175 HK Hercules dieselmotor.

M 3 var en Triangelvogn, ex. DSB ME 47, købt i 1938 og udrangeret 1943.

M 4 motorvogn. Købt i 1943 og solgt i 1952. Ifølge oplysning fra RHJ beror det på en misforståelse at den skulle have tilhørt KS.

M 3 ex. SFJ MBF 481, indkøbt 1959, den var ganske som M 1 og M 2.

M 4 ex. OMB MD 6, købt 1966. (6-akslet B&W-vogn til fynske baner). LoP 20.930 mm, akselafstand mellem boggiecentre 13.600 mm, løbeboggie 3.000 mm, maskinboggie 6.200 mm. Motoren en 350 HK B&W, 1.000 omdr./min., 8 cylindre, 150 x 220 mm, 2-takt. Tjenstvægt 55 t.

Traktor købt hos Frichs i 1949. Fabr. nr. 374, motorydelse ca. 80 HK.

Dieselloko DL 41, købt 1953. Et Frichs standard privatbaneloko med 375 HK diesel-elektrisk maskineri. Anvendt i godstogskørslen.

DL 42 ex. MFVJ M 4, købt 1966, havareret og udrangeret i 1968. Bygget 1931 hos Scandia, 300 HK Frichs 6-cylindret motor, 240 x 290 mm, 600 omdr./min. Tjenstvægt 43 t. Akselafstand mellem boggiecentre 7.140 mm plus T 1.000/1.200 mm, LoP 13.950 mm.

### SKINNEBUSMATERIEL

I 1947 anskaffedes banens første skinnebusser, SM 51-52 og SP 61. Som ny kom også SP 62 i 1952, men derefter købtes kun "brugt" materiel. SM 53 blev overtaget i 1961 ex. RØHJ SM 2, SM 54 i 1962 ex. LB SM 1 og SM 55 i 1964 ex. HB SM 18. I 1968 fik banen HP SM 30 og TKVJ SM 8, men jeg ved ikke om de nåede at blive omlitret.

### VOGNMATERIEL

Som jeg har nævnt tidligere er mine noter og erfaringer fra jyske baner så absolut ikke fuldstændige, og et af hullerne er f.eks. RHJs vognmateriel. Et af de sikreste hjælpemidler i disse spørgsmål er normalt DSBs oversigter over materiel, der må løbe på statsbanernes spor, men da RHJs først anskaffede materiel som nævnt var ude af profil, er de ikke medtaget i DSBs lister, og derfor kan jeg ikke give oplysninger om mål og vægt.



I det følgende bringes i spredt fægtning de oplysninger jeg råder over, men jeg håber, der er nogle blandt læserne (måske specielt bosat i det NØ-Jylland) der kan supplere vore oplysninger og fortælle lidt om vognmateriellet.

Ved banens åbning havde den følgende vogne til rådighed:

Dampvogne A1 og A2, 14 pl. II kl., 32 pl. III kl.

Personvogne B 1-2, 10 pl. II kl., 32 pl. III kl.

Personvogn B 3. 42 pladser på III klasse.

Bremsevogne (skruebremse) H 1, 3-5. Lukkede godsvogne med 120 Ctr. lasteevne.

Bremsevogn (skruebremse) H 2. Post- og rejsegodsvogn.

Godsvogne F 1-10. Lukkede 120 Ctr.

Godsvogne G 1-10. Åbne, 120 Ctr.

Om disse vognes senere skæbne har jeg kunnet finde følgende: Da dampvognene blev ombygget til personvogne i 1897/98 beholdt de deres litrering A 1 og A 2 og fik 14 pl. på II klasse og 59 pladser på III kl. I 1893 udskiftede man benzinelamperne med petroleumslamper og begyndte at installere dampvarme. I 1905 tilkom en ny per-

sonvogn B 4 med 52 pladser på III kl. En ren III kl. personvogn med 48 pladser anskaffedes i 1908, B 5. I 1909 omdannedes A 2 til person- og postvogn. 3 III kl. personvogne med 50 pladser anskaffedes i 1912, 18 og 16: B 6, B 7 og B 8.

#### 46. Randers—Hadsund og omvendt. (Privat).

(Læses fra oven nedad)

(Læses fra neden opad)

Km.	2.	4.	6.		1.	3.	5.
750	1155	905*	f.	Kjøbenhavn 2	i	811§	806
517	1130	642	f.	Aarhus 26	i	1045	425 1024
—	909	628	f.	Aalborg 26	i	1247	705 —
810	945	920	f.	Randers 41	i	780	1245 630
4.6	x	x	f.	Gimming[x]	f.	x	x x
6.8	x	x	f.	Lem[x]	f.	x	x x
10.9	842	422	f.	Spentrup	f.	704	1219 806
15.1	855	440	f.	Hald	f.	656	1207 756
18.8	906	467	f.	Gjerlev	f.	643	1151 744
21.7	813	511	f.	Øster Tørslev	f.	682	1134 732
25.8	925	530	f.	Dalbyover	f.	622	1130 722
30.3	937	549	f.	Havndal	f.	608	1101 708
33.4	x	x	f.	Nebstrup[x]	f.	x	x x
36.7	952	611	f.	Norup	f.	550	1034 650
38.3	x	x	f.	Aamølle[x]	f.	x	x x
40.7	1000	620	i	Hadsund Syd	f.	540	1020 640

\* 920 ov. Kallundborg<sup>4</sup>.

§ 714 ov. Kallundborg<sup>4</sup>.

Fra Hadsund Nord Færge 520, 615 til Hadsund Syd; tilbage 1006, 1020.

Obs. I Tiden fra 1 Oktb.—31 Marts løbe samtlige Tog paa Lørdage 1 Time senere end angivet paa Køreplanen; paa disse Dage er Afgangen fra Aalborg for Tog 6: 722 og Ankomsten til Aarhus for Tog 3: 922 og for Tog 5: 1110.

Redaktøren er faldet over denne køreplan - taget fra Fabers rejseliste 1904. Er der nogle blandt læserne, der kan hjælpe med oplysning om, hvorfor vinterlørdagstogene havde et andet løb?

RHJ godsvogne.

Li- tra	Nr.	Ansk,Laste- år evne	Bdfl. m <sup>2</sup>	Tara kg	L.o.P. mm	Aksel- afst. mm	Brem- se	Bemærkninger
F	1-10	1883						lukkede. F 10 omd. 1927 til E 1
F	11	1904	10	15,3	6100	7750	3660	HB lukket
F	12-14	1909	10	15,3	6100	7750	3660	HB lukket
F	15-18	1910	10	15,3	6100	7750	3660	HB lukket
F	19-20	1911	10 <sup>o</sup>	16,4	6700	7750	3660	HB lukket. <sup>o</sup> PÅ RHJ 7,5 t
F	21		10	16,3	6200	7750	3660	HB lukket. Ex. P 13
G	1-10	1883	6	11,0				åbne, lavs i det. Se fodnote.
H	1	1883						lukket
H	2	1883						lukket, omb. 1903.
H	3-5	1883						lukkede.
H	6	1902	10	15,3				lukket
H	7	1903	10	15,3				lukket
H	8-9	?	10	15,3				lukkede, omd. 1903
H	10	1910	10	13,3	6800	7750	3660	SB lukket
K	1-3	1931	15	14,9	7450	6610	2500	HB åbne, højsidede. Ex TKVJ, udr. 1939
P	1-5	1898	10	15,4	5300	7850	3500	HB åbne
P	6-10	1903	10	16,3	5300	7750	3660	HB åbne
P	11-15	1907	10	16,3	6100	7750	3660	HB <sup>o</sup> åbne. <sup>o</sup> P 13-15 SB
P	16-18	1914	10	16,3	5300	7750	3660	HB åbne.
P	19-20	1914	10	18,8	5700	8800	4200	HB åbne.
QA	101-5		15	19				lukket
T	1		7,5	21				

G 1 og 2 og 4 udrangeredes 1927. G 10 udr. 1919. G 3, 5-9 omlitreredes til G 1-6.

I 1927 udrangeredes B 1, og i 1928 måtte A2 atter afgive sit postrum medens til gengæld B 8 omdannedes til person- og postvogn. I 1931 udgik B 2 og B 3 - de blev enten udrangeret eller omdannet til lukkede godsvogne E 2 og E 3. I 1933 udrangeredes A 1 og A 2. B 4 brændte i 1943 og i 1957 udrangeredes 1 personvogn og i 1958 2 personvogne.

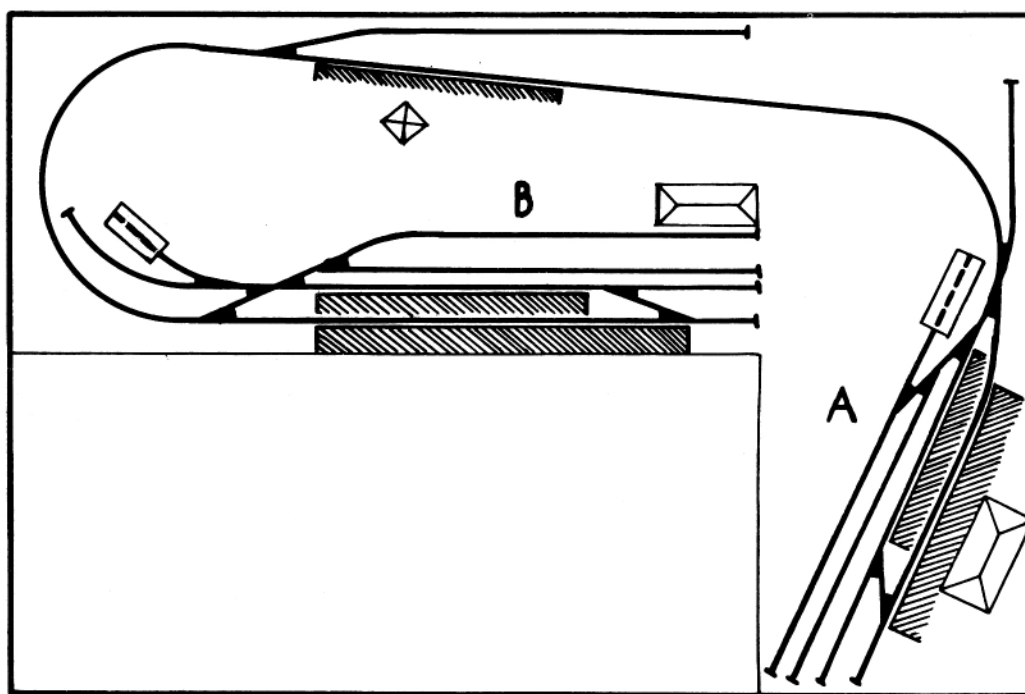
H 2 fik i 1898 fjernet postrummet, og den blev fra 1903 degraderet til ren godsvogn. H 6 og H 7 - nye post- og rejsegodsvogne - anskaffedes i 1902-3, og i 1923 angives at H 8 og H 9 er

omdannet til rejsegodsvogne.

I 1966 anskaffes D8 fra HP (ex. D 62 ex. VØ D 16) til erstatning for udrangeret togførervogn. Samme år købes en ukrudtsvogn fra MFVJ.

De for os tilgængelige oplysninger vedrørende RHJs godsvogne har vi samlet i nedenstående skema. Korrektioner til de givne oplysninger samt supplement til udfyldelse af de mange huller ses gerne. Redaktionen formidler brevene fra vore læsere.

## Månedens 2x3m sporplan



Igen i dette Nummer vil vi forsøge at indpasse et H0-anlæg i et Lokale paa 2 x 3 m. Dette Anlæg er beregnet paa at skulle kunne give noget større Muligheder for Landskabsopbygning end det sidste, men Princippet er ellers i det store og hele uændret.

Anlægget bestaar af en enkeltsporet Bane med to Endestationer og et Trinbræt - eventuelt en Krydsningsstation - imellem, og for at faa en blot nogenlunde rimelig Kørestrækning har det været nødvendigt at sno Banen næsten en hel Gang rundt om sig selv.

Paa Grund af Pladsen er det nødvendigt at gøre de to Endestationer meget smaa, og det er derfor tvivlsomt, om det vil være rimeligt at lave Krydsningsmulighed paa Mellemstationen, hvis man vil have Kørslen og Rangeringen nogenlunde

afpassede efter hinanden. Man kan saa i Stedet lægge et Sidespor paa fri Bane ved Trinbrættet, hvis man vil have flere Køremuligheder.

For at gøre Landskabsopbygningen enklest mulig er Anlægget tænkt opbygget paa en Plade med kun eet "indadgaaende" Hjørne. Jeg regner med Opbygningen af et Byomraade ved Station A og med Landbrugsland paa resten af Anlægget, i det Byen ved B tænkes at ligge udenfor Pladen. Dette medfører naturligvis, at en eventuel Stationsbygning ved Station B kommer til at ligge i Vejen, hvis man skal have fat i noget i Spor 1 med Hænderne, men paa den meget knebne Plads vilde to Byområder ikke kunne ligge adskilte fra hinanden.

Ole Buskgaard

## NYT FRA REDAKTIONEN

fortsat fra omsl. side 2:

Derfor kom det os vældigt tilpas, at vi fik tilbudt et manuskript, der i romanform fortæller om HAJ. Denne bog, der får titlen ROMANTIK I RØG OG DAMP, har været i trykken siden midt i november og påregnes at være leveringsklar ca. 1. marts 1971. De kan inde i bladet læse mere om denne bog, der kommer til at koste kr. 46,- (incl. MOMS) portofrit tilsendt mod forudbetaling på giro 9.47.22.

I dag (3. nytårsdag) hvor disse linier skrives, er regnebrættet for 1970 gjort op, og nedenfor bringes de tal, jeg er nået frem til; af naturlige årsager er regnskabet endnu ikke revideret, men revisionspåtegningen vil blive meddelt senere. Tallene fortæller kun om slutresultatet, men jeg kan ikke dy mig for at fortælle, at kassekladden viser en omsætning på over 75.000 kr. Det er da meget pænt for et rent hobbyforetagende, ikke?

DRIFTSREGNSKAB, 6. årgang, 1970:

	Indtægt	Udgift
6. årgang	14.948,20	14.970,70
Gl. årgange	2.730,07	160,00
Jubilæumsskrifter	1.706,45	-
Fotohefter	5.497,29	4.452,79
Old-timer bog	25.641,71	26.229,36
Romantik, bog	-	807,95
Overskud	-	3.902,92
	<u>50.523,72</u>	<u>50.523,72</u>

STATUS pr. 31. december 1970:

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro, sparekasse, kontant	16.544,71	
Forudbetalte abonn.		6.488,23
MOMS-mellemværende		1.338,69
Diverse kreditorer		1.412,00
Turfond		234,55
Formue		
1/1 1970	3.168,32	
overskud	<u>3.902,92</u>	<u>7.071,24</u>
	<u>16.544,71</u>	<u>16.544,71</u>

## JERNBANE BØGER

STATSBANEDRIFTEN,  
Maskinafdelingen,  
Fortegnelse over  
DRIFTSMATERIELLET  
den 1. april 1898.

Fotografisk genoptryk 1970, format A 4, 170 s.  
Udgivet af Kolding Lokomotiv Klub.

Pris kr. 34,50 (alt incl.).

Kan bestilles på postgirokonto 17.89.10,  
Kolding Lokomotiv Klub, Handelsafdelingen,  
Jernbanegade 1 A,  
6000 Kolding.

KLK har taget et yderst rosværdigt initiativ ved at lade denne driftsmaterielfortegnelse genoptrykke. Vi ved den er efterstræbt af mange, og det skal da ikke være nogen hemmelighed, at vi selv har drøftet en udgivelse ved vore møder i SIGNALPOSTENS redaktionskomite, men sagen er henlagt p.g.a. manglende tid - og ikke mindst - manglende penge.

Vi kan kun anbefale alle jernbaneinteresserede at anskaffe dette værk, som er et nyttigt instrument i studiet af banerne, og som - med garanti - ikke kan findes antikvarisk.

Bogen kan købes hos specialboghandlerne - Haase Boghallen, Nyboder Hobby m.fl. eller direkte fra Kolding Lokomotiv Klub.

Køb den i dag!

## KUPESNAK

Til benefice for modelbyggere blandt vore læsere kan vi bringe følgende nyheder, som vi - med stort besvær - har fravristet Nyboder Hobby.

Nemec messingprofiler og riffelblik, finmønstret atter på lager.

Udvidet program i messing- og ståltandhjul.  
Tandhjulkatalog mod kr. 3,50 (i frimærker).

Aksellejer til godsvogne, spor 0.

Boggier til personvogne, spor 0.

Hjul, spor 0, isolerede og uisolerede.

Lagerliste over løsdeler for selvbyggere er nu ved at blive udarbejdet. Der går dog nok endnu en måneds tid før den ligger klar. Er De interesseret, så send et brev med Deres adresse og De vil få tilsendt det dupliserede katalog - gratis.

Diskon med dele for selvbyggere er under ombyg-

ning. Når den er færdig vil 20 store skuffer være synlig for kunderne og dermed gøre ekspeditionen betydelig nemmere.  
Om kort tid kommer et stort udvalg i Rivarossi SPORVOGNE med dertil hørende skinner og øvrigt tilbehør.

### MODELBYGGERKONKURRENCE og MODELJERNBANEUDSTILLING i SCHWEIZ.

Meget forsinket har vi fået underretning om, at der i Horgen, Schweiz afholdes en modeljernbaneudstilling i dagene 12. - 15. marts 1971. Indbydelsen er udsendt 20. maj 1970, og anmeldelsesfristen udløb 31. december 1970. Flemming Lund har skaffet de i disse linier givne oplysninger og har formået Modelleisenbahn-Club Horgen, der står som indbyder, til at forlænge fristen til 5. februar 1971 for eventuelle danske deltagere.  
Har De en model færdig, så skriv efter konkurrenceregler og anmeldelsesblanket - deltagelse er nok umagen værd.  
Adressen er:

IMOPA,  
Postfach 58,  
CH 8810 Horgen,  
Schweiz.

Modellen(erne) skal sendes til IMOPA og være fremme senest 5. marts 1971. Skulle De selv ønske at bringe modellen(erne) til Schweiz, skal de afleveres senest 12. marts 1971 kl. 09.00 på den anviste plads.

I konkurrencen deles modellerne i 5 kategorier:

- A Rullende materiel i spor 1 eller større,
- B Rullende materiel i spor 0,
- C Rullende materiel i spor H0,
- D Rullende materiel i spor TT, N o.l.
- E Tekniske modeller, kraner drejeskiver, signaler, sporskifter o.s.v.

Alle deltagende modeller får enten en guld-, sølv- eller broncemedalje og desuden en præmie. Modellerne skal være selvbyggede.

Konkurrencens resultat skulle blive os tilsendt og vil blive offentliggjort her i bladet snarest.

### BAGSIDEFOTO

Billedet i forrige nummer er åbenbart ikke sådan lige at gå til. I hvert fald har vi ikke fået et eneste brev om det. Skulle der ikke blandt vore læ-

sere være nogen, der kan give oplysninger om dette loko?

Dette nummers bagsidefoto er OKDJ nr. 3, et IBT-loko bygget hos Vulcan i Maribo i 1902 som fabr. nr. 14. Det er ombygget på SFJ-værkstedet i Odense i 1917 og er udrangeret i 1951.

## SLUTSIGNALET

Af indlæg til dette nummer skulle De ialt finde 4. Næmlig to stk. DMJU-information og to tilbuds-lister fra Helsingør Jernbaneklub.  
Grunden til dubleringen er den, at december-nummeret af SIGNALPOSTEN blev så tidligt færdigt, at den lovede udsendelsestermin kunne forkortes omkring 10 dage (gælder for de først af-sendte) og derved "snød" vi bilagsleverandørerne. Jeg vil i denne anledning oplyse, at vi stadig gerne vil medsende tilbuds-lister o.l. af interesse for jernbaneinteresserede, men må henstille, at man - ved indtrædende behov - træffer fast aftale med redaktøren i god tid.

Yderligere et indlæg vil være at finde i dette nummer, nemlig fototilbudsliste nr. 24 fra Jernbane-historisk Selskabs fotoarkiv. Under opsætningen af bladet viste det sig nemlig, at tilbudslisten ikke kunne klemmes ind noget sted, og da den refererer til artiklen om RHJ, som afsluttes i dette nummer, måtte vi altså lave tilbudslisten i "løs vægt". Billedernes kvalitet er uforandret.

Og til allersidst: Dette nummer af bladet trykkes i et oplag på 900 eksemplarer. Måske noget optimistisk, men vi vil gerne kunne "modstå pres-set", når nu nye abonnenter kommer "væltende" bl.a. på grund af Deres reklame for bladet.  
TAK!

Jeg havde endnu et par emner "på læben", men har allerede bredt mig for meget. Derfor vil jeg slutte her med at fortælle, at vi påregner, at 7. årgang, nummer 2, vil blive udsendt herfra den 16. marts 1971 - sådan cirka.

På genhør.

Holtrup



