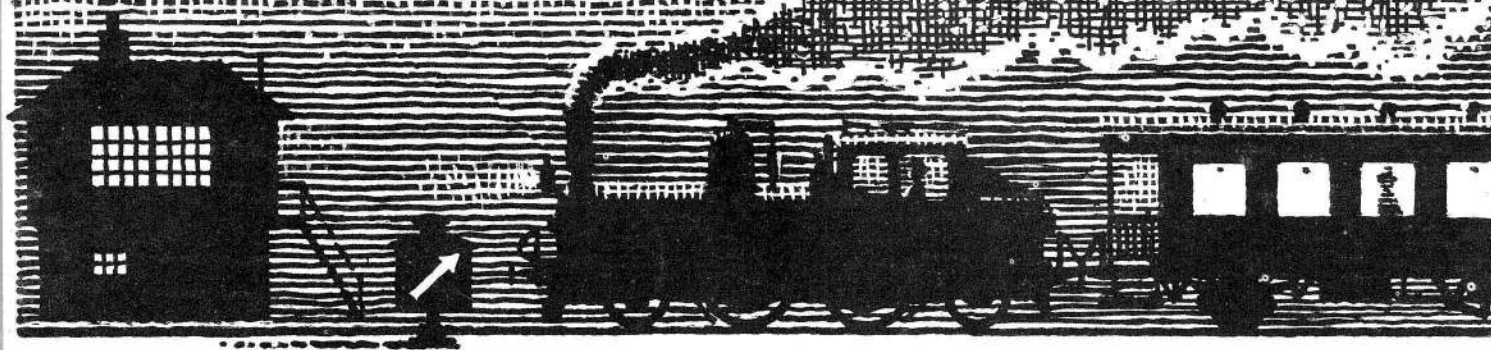


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

7. årg

MARTS 1971

nr. 2

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Disse linier er de sidste, jeg skriver til dette nummer. Datoen er den 7. marts og derfor vil jeg indlede med dybt at beklage, at jeg for første gang ikke kan holde mit løfte til vore læsere om at udkomme til lovet tid - hvis det trods alt skulle ske, så har trykkeren udført et virkeligt mirakel!

Grunden til forsinkelsen er i første række, at jeg p.t. har meget lidt tid at afse på mit hjertebarn, og da dette nummer - som De vel allerede har bemærket - er dobbelt så stort som lovet - og meget større end vi egentlig har råd til - er det logisk, at jeg er kommet i tidnød. Jeg håber på Deres tilgivelse.

Abonnementsindbetalingerne er kommet i en stadig glidende strøm, der dog er stilnet lidt på det sidste, og omend der stadig mangler indbetaling fra godt 70 "gamle" abonnenter (som jeg dog håber kommer, når vi nu rykker), så har vi haft den store glæde indtil nu at kunne notere en tilgang på 82 nye abonnenter! Hjertelig velkommen allesammen.

Regnskabet blev godkendt af vor revisor Kronholt som det var stillet op i forrige nummer - og beholdningerne var til stede.

En meget stor del af de nys nævnte beholdninger er nu brugt til at betale udgifter på vor nyeste bog ROMANTIK I RØG OG DAMP, som blev omtalt på side 5 i forrige nummer. Den eneste fejl i annoncen var leveringstiden, for bogen lå klar på redaktørens bord allerede den 10. februar - 3 uger før lovet (og forventet)!

Den blev meget pænere end vi havde håbet og de udtalelser vi hidtil har hørt er så absolut overvejende rosede. Bogen er en roman om HAJ og fortæller om banens hverdag og af de over 100 fotos er der en del, der ikke er kendt i forvejen. Bogen koster kr. 46,- portofrit mod forudbetaling på vor girokonto 9.47.22.

På samme girokonto kan vore øvrige publikationer bestilles - men desværre har jeg ikke plads denne gang til at remse dem op; det må vore nye abonnenter have til gode til et senere nummer.

Der er stiftet en ny modeljernbaneklub på Sjælland: BIRKERØD MODELJERNBANEKULUB. Endnu

har man ikke fået et lokale, men man håber, at det man får vil være velegnet til et velvoksant HO-anlæg. Trods den korte tid klubben har eksisteret - den stiftende generalforsamling blev holdt den 20. januar 1971 - har klubben allerede 25 medlemmer, men man har plads til flere, og skulle De være interesseret bedes De rette henvendelse til et af bestyrelsens medlemmer; bestyrelsen er:

Formand: Preben Møller, Skrånten 15, 3460 Birkerød. (01)813147

Kasserer: Andreas Aamand, Vandtårnsvej 31 3460 Birkerød. (01)815506

Næstformand: Preben Nørgaard, Skovgårdskro- gen 30, 3460 Birkerød eller (og helst)

Sekretær: Villy G. Hansen, Hovedgaden 31 B, 3460 Birkerød.

Vi ønsker den nye klub alt mulig held i arbejdet, og håber lejlighedsvis at kunne fortælle om det anlæg, man nu skal i gang med at bygge op.

Kære læser - tror De mig, når jeg nu igen skal nævne: Pladsmangel?

Ikke desto mindre vil De blade forgæves efter nedlagte baner, Adams hjørne, den gamle post og en del andet. Det skyldes ikke, at stoffet ikke foreligger, men udelukkende, at de øvrige artikler er så lange og kan illustreres så godt, at der altså ikke blev plads til mere.

Apropos illustrationer. Det er med stor omhu, at vi prøver at bringe så mange illustrationer som det er os muligt. Ikke for at fylde op, men fordi det er vor opfattelse, at en tegning eller et foto fortæller meget mere end en hel side ord - og så pynter det jo også gevaldigt - synes vi.

Dette kunne jeg passende benytte som anledning til at efterlyse indlæg fra vore læsere til en anden - meget forsømt - rubrik: Billedgalleriet. Vi har et par liggende, som De skal få ved første lejlighed, men vi kunne faktisk godt tænke os at høre meget mere fra vore læsere - kunne De tænke Dem at hjælpe os lidt på vej?

Ja, så er siden ved at være forbi - og jeg har lovet mig selv, at jeg denne gang skulle nøjes med én side. Derfor slutter jeg for denne gang med at fortælle, at vi stiler efter at udsende næste nummer mellem Kr. Himmelfartsdag og Pinsen 1971.

Godt forår og på genhør.

Ulf Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 2

marts 1971

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Københavnske banegårde		46
Danske jernbanefærger 2: Enkeltsporede hjulfærger (1883-1901 ...		55
Damplokomotivet: Glidere og cylindre		64
Månedens 2 x 3 m sporplan		71
Fotoarkivet		72
Gamle banereglementer: Fribefordring RHJ		73
Varme i vogne i gamle dage		74
9478		83

Forsidebilledet: Forår over Himmerland, DSB Store Rørbæk
19. maj 1966 (foto: EVP).

REDAKTION & Ulf Holtrup,
EKSPEDITION: 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

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 TYDELIG
KILDEANGIVELSE.

Københavnske Banegårde

VALBY station

Det var ikke meningen, at banen fra København til Roskilde oprindelig skulle være gået over Valby, men derimod i en mere nordlig retning nær Damhussøen. Man var på et meget tidligt tidspunkt klar over, at rentabiliteten for en bane fra København til Roskilde ikke ville være særlig god, hertil var banen for kort.

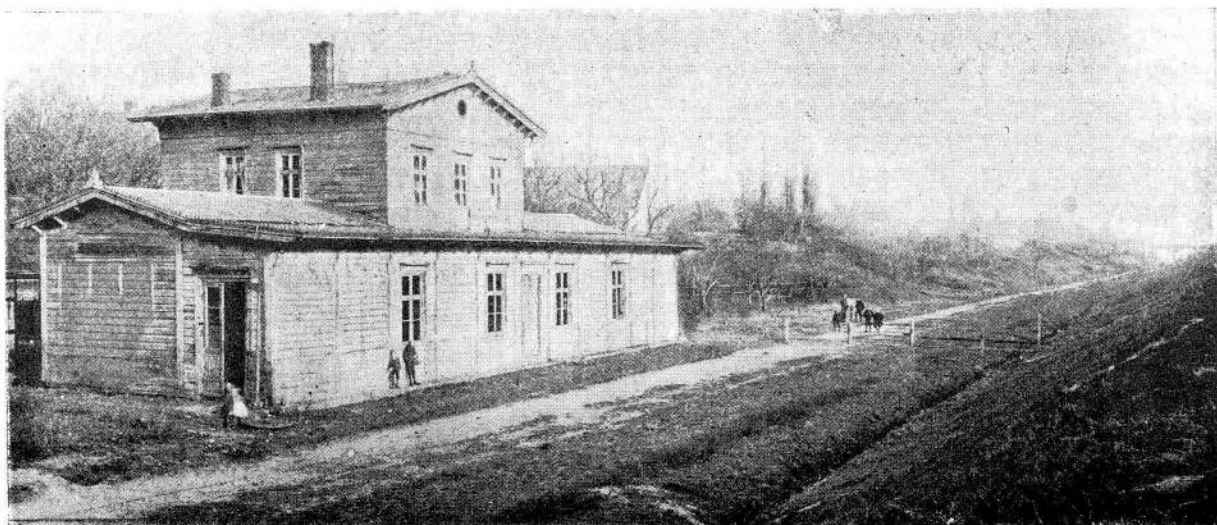
Men det er et ganske ejendommeligt argument man finder til at lade banen gå over Valby, idet man finder ud af, at strækningen København-Valby vil give godt med penge i kassen, da Søndermarken og Frederiksberg have er yndede udflugtsmål og samtidig regner man med, at banen vil bevirke anlæggelsen af sommerboliger og forlystelsessteder (her anlagdes senere Vestre kirkegård i stedet!) og at selve Valby station med sin dejlige udsigt over indløbet til Køge bugt og den frie strækning direkte ned til stranden vil virke dragende på Københavnerne som udflugtsmål. Dette er altså årsagen til at man allerede i 1841, hvor hele planen om en bane mellem København og Roskilde endnu er ret løs, bestemmer sig for en station i Valby, hvis planen altså skulle blive til noget.

Grundlaget kunne måske synes noget løst, men man havde gjort sig stor umage for at lave en sandsynlighedsberegning, der kunne virke overbevisende, idet man - ligesom vore dages trafiktællinger - havde gjort studier i marken for at finde ud af, hvor mange mennesker, der benyttede Frederiksberg have som udflugtsmål.

Det kunne måske være fristende at gengive resultatet af disse undersøgelser ordret, både af hensyn til den tids stil og sprogbrug, men også på grund af den lidt utraditionelle måde man finder antallet af besøgende på, men det tillader pladsen her ikke, da det alene ville fylde mange sider, så jeg vil i korthed lige tage det vigtigste med.

Man beregner længden af Frederiksberg alle samt bredden af den nordre spadseregang og finder ud af, hvor megen plads en person kan råde over. Da strækningen på søn- og helligdage samt onsdag og fredag eftermiddag (det er ikke lykkes mig at finde ud af, hvorfor onsdage og fredage eftermiddage spiller en større rolle end de andre af ugens hverdage, men der arbejdes med sagen!) er helt fyldt med spadserende fra klokken 15-16 til henved klokken 23, finder man antallet af spadserende i alleen til 1450 personer, der hver især er 1/2 time om turen i adstadig gangart. Dette tal ganger man med 14 (halvtimeantallet fra 15.30 til 22.30) hvilket i en sådan periode giver et tal på omtrent 20.000 personer.

Men, - med dette resultat lader man sig ikke nøje! Man henvender sig til de forskellige gæstgivere derude, for at få virkelig sagkyndig bistand. Og disse herrer udtaler énstemmigt, at de beregner en gæst for omtrent hver 50 personer. Da man i gennemsnit har 400 gæster om onsdagene og fredagene og 600 om søndagene, vel at mærke i godt vejr, regner man med at der i området er mellem 20.000 og 30.000 personer.



1895

Den gamle Stationsbygning i Valby.

Herefter undersøger man, hvor mange der benytter sig af busser og droscher og efter nogle betragtninger finder man på det foreliggende grundlag, at 1/2 million passagerer på de sædvanlige spadseredage årlig vil frekventere "Valby Station"

Tro nu ikke, at man nu er færdig. Nej, nu vurderer man antallet af rejsende den øvrige del af året, heri også iregnet de omtrent 200 passagerer i busserne daglig af "de højere klasser". Alt ialt beregner man antallet af passagerer til 443.500 á 8 skilling pro persona. Dette er jo ret lyse udsigter for den kommende bane og i dette tilfælde særlig for Valby station. Man har dog indtrykket af, at undersøgelsen af hvad man kan få at køre med virker betydelig mere optimistisk i starten end den gør i slutningen af prognosen, hvilket måske skyldes, at undersøgerne er helt klar over, at jernbanesagen trods alt ikke havde mange venner her i landet.

Men hvorfor turde man regne med så store tal? Når man tager vejenes beskaffenhed i betragtning, de var under al kritik, er det et under at så mange turde vove sig helt her ud. I regnvejr var her dynd og mudder i mængde, på varme sommerdage hævede støvskyerne sig højt op i luften, når en vogn kørte forbi, og om aftenen var her ikke en lygte, så man ustandselig gik og råbte til hinanden for at orientere sig, og for at advare hinanden mod at ramle ind i træerne, så det var vist ikke så mærkeligt at man turde regne med, at jernbanen kunne overtage transporten af en del af de personer, som trods alt ville herud.

Banen blev som bekendt en realitet, og Det Sjællandske Jernbaneselskab må alligevel have skelet lidt til prognosen, for der blev straks anlagt et ekstra spor fra København til Valby. Banen var som i en tidligere artikel nævnt ikke dobbeltsporet som sådan, idet det ene spor kun blev benyttet af togene til og fra Valby, medens det andet kun anvendtes af togene til og fra Roskilde.

Men det var nu noget af en flothed at have to spor til Valby, især da jernbaneselskabet var i en ualmindelig stor pengeforlegenhed. Det var faktisk valget af stationen ved Valby, der bevirkede at jernbaneselskabet kom i en ikke beregnet stor gæld fra starten. Gennemgravningen af Valby bakke blev nemlig meget dyrere end beregnet, hvilket nær havde bevirket, at selskabet var gået neden om og hjem. Efter den tids forhold var det også et ganske anseeligt arbejde, man havde indladt sig på. I sandhedens interesse må jeg vel hellere indrømme, at jordarbejdet ved Tåstrup også var stort og tærede kraftigt på jernbanesel-

skabets pengebeholdning, men Valby bakke var den hårdeste nød at knække - også økonomisk.

I maj 1847 var banen i sådan en stand, at man turde prøvekøre strækningen fra København til Roskilde, det skete nærmere betegnet den 17. For første gang passerede et lokomotiv Valby station, det var forøvrigt ODIN, og den dag er vel nu ikke fjern, hvor et damplokomotiv under damp for sidste gang passerer stationen. Begivenheden optog nu ikke sindene særlig meget. En lakonisk meddelelse i "Fædrelandet" lyder: Lokomotivet Odin afgik på prøvetur om morgenen kl. 8 1/2 og er i det mindste lykkeligt passeret Valby. Dette udsendtes i aftenudgaven, og så må læseren selv gætte sig til, hvad der videre er sket efter Valby, og om det er lykkeligt eller ej.

Den 27. juni 1847 åbnedes stationen, altså på samme dag som banen til Roskilde begyndte sin tilværelse. Stationsbygningen lå på banens nordside med adgang fra Gammel Jernbanevej via en trappe. Beliggenheden var altså ca. 200 m øst for den nuværende station. I lighed med de øvrige stationer - lige med undtagelse af Roskilde - på strækningen var den opført af træ.

Bygningen var i én etage med undtagelse af midterpartiet, der var i 2 etager. Fra huset udgik der et perrontag, der langs med sporet blev båret af en række søjler. Fra øverste etage var der adgang til en balkon, der hvilede på perrontaget. Rummene i denne øvre etage var oprindeligt beregnet som bolig for stationens leder, stationsinspektøren, som han blev tituleret.

Den første chef var Anton Hoffmann, der havde deltaget i bygningen af Roskildebanen som sektionsingeniør. Nu var samme herre officer eller rettere havde været, men da krigen brød ud i 1848 deltog Hoffmann selvfølgelig igen som officer. Men da krigen var afsluttet i 1850 vendte han ikke tilbage, ikke fordi han var faldet i kampene, men fordi han bliver involveret i arbejdet med Korsørbanens anlæg. Han fratræder ihvertfald stillingen som leder af Valby station i 1851. Det var altså ikke længe Hoffmann fungerede, og mens han var væk blev der konstitueret forskellige ledere af stationen. Men da Hoffmann definitivt trådte tilbage averterede banen lejligheden til leje for 130 Rdl. årlig.

I en kortere tid var lejligheden lejet ud til et par forskellige, men pludselig er den igen til leje, nu for sommeren til en pris af 100 Rdl. Højst sandsynligt har huset ikke været særlig velegnet til at bo i om vinteren, man har nok ikke kunnet isolere dette træbindingsværkshus nok, så det var egnet til helårsbeboelse. Men den dame der lejede lejligheden for sommeren har haft ud-



Den gamle Viadukt ved Carlsberg

sigt ud over Køge bugt, og for os jernbaneinteresserede vel nok det vigtigste, hun har på sin altan kunnet nyde togenes ankomst og afgang, men om hun netop har nydt dette er vel mere tvivlsomt; det har nok snarere været folkelivet på perronen og ved stationen hun har haft interesse for.

Det var ikke alene den øverste etage banen lejede ud, også de nedre regioner blev benyttet af fremmede. Som tidligere nævnt havde man jo satset på udflugtstrafikken og derfor var der et lejemål, der omfattede driften af et konditori på stationen. Den første lejer var den kendte restauratør og konditor Josty, der i 1848 fik tilladelsen til at sælge diverse forfriskninger på stationen. Dette foregik i ventesalene, men der var rigtignok knyttet en betingelse til, en betingelse, der er typisk for banens legendariske sparsommelighed: Josty skulle selv sørge for møbler. Det har åbenbart ikke været nogen særlig god forretning, for allerede i 1851 ønsker Josty at træde tilbage, og en ny lejer træder til, og han er øjeblikkelig bagud med lejen. I 1852 holder man offentlig auktion over restaurationsholdet på stationen. Man nær mulighed for at leje hele førstesalen, her var 3 værelser, entre, køkken og spisekammer, loftet med et værelse og de to ventesale, samt et

stykke jord banen ejede uden for stationen. Man kunne også nøjes med at leje de 2 ventesale samt jordstykket udenfor.

Forskellige restauratører prøvede nu på at få forretningen til at gå, men selv om banen til sidst satte lejen ned, viste det sig at være ganske umuligt at drive forretning her og i 1854 var det slut med konditorvirksomhed på Valby station.

Det før omtalte jordstykke havde banen tænkt sig brugt som restaurationshave i lighed med haverne i Pile alle, men da det jo som sagt viste sig umuligt at få konditoriet til at gå, blev denne plan aldrig effektueret og banen solgte jordstykket til en privatmand, og dermed skulle man jo mene at denne sag var ude af verden, men det var den nu bare slet ikke. Jordstykket lå lige op til adgangsstenen til stationen, og banen havde pålagt arealet en klausul om, at der ikke måtte foretages udgravninger på dette. Om køberen ikke har været klar over dette forhold eller han lod som om han ikke vidste det står ikke helt klart, men endog da jernbanedirektøren pr. bane passerede Valby station havde han nær fået et apoplektisk tilfælde, da han så der var gravet helt ud i baneskråningen. Det viste sig nu, at ejeren havde haft mulighed for at afsætte sand og ler, og han havde taget chancen. Men den gik

altså ikke og han blev beordret til at fylde hullet igen.

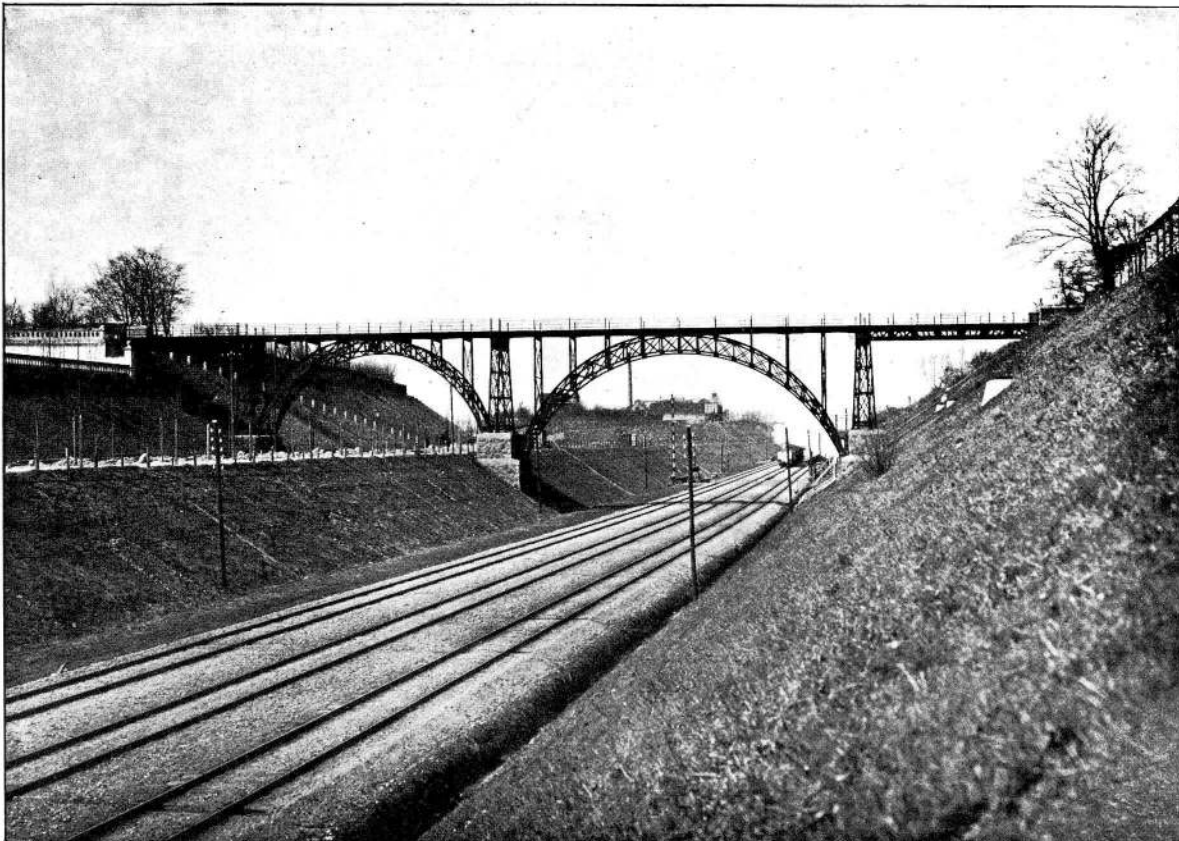
Det er slet ikke usandsynligt at banedirektøren havde følt, at han havde fået en konkurrent til banen. Sagen var nemlig den, at banen selv solgte blåler og sand. Som tidligere nævnt havde gennemskæringen af Valby bakke været dyr, og nu fik banen lidt af pengene hjem igen ved at sælge det blåler og sand, der fandtes i baneskråningerne. Nogle entreprenører fik lov til med egne folk at grave ler og læsse det på jernbanevogne direkte fra fri bane, på de tidspunkter, hvor der ikke ventedes tog. Valby station førte tilsyn med ordningen og udstedte også fragtbrevene. Normalt foregik læsningen af jernbanevognene fra det sydlige spor, altså lokalsporet mellem Valby og København, som ihvertfald på hverdage var meget lidt befaret. Det skete dog også af og til at man benyttede det nordlige spor til læsningen. På den tid havde vognene ikke bremses og en dag gik det også galt. En aften kl. 19.30 satte en stærk blæst en med blåler læsset vogn i bevægelse. Vognen fik efterhånden ret god fart på og lige før København knuste den begge overgangsporte ved Tømmerpladsvejen, den nuværende Reventlowsgade. Det må åbenbart have bremsset vognen så meget at videre uheld på stationen ikke fandt sted, for der høres intet om, at der er anrettet skade inde

på stationen. Begivenheden afstedkom en mængde skrivelser som venteligt var, men det endelige resultat med placeringen af ansvaret kendes ikke.

Når vi nu er igang med sand og ler kan det nævnes, at overbanemesteren havde tilladelse til at grave sand og samtidig fik reduktion i fragten. Nogle af de læssede vogne blev endda aflæssede på fri bane ved et par af overkørslerne, men der var jo også kun 3 togpar daglig.

Men også andre forsøgte at forbedre de dengang meget beskedne lønninger. Stationsforvalteren i Tåstrup eller rettere "Kjøgevej Station" som den dengang hed, havde en aftale med et nærliggende teglværk om at levere mursten til Valby station, hvor stationsforvalteren så mod en mindre godtgørelse sørgede for afregning med køberne, som var henvist af et større firma indenfor branchen. Efterhånden som banen voksede sig større forsvandt disse småforretninger og sand og lergravningen i Valby bakke hørte op.

Der var selvfølgelig i begyndelsen af banens levetid stor søgning til togene, mange ville nemlig gerne prøve det nymodens transportmiddel, ihvertfald på en tur til Valby. Som nævnt havde man 3 togpar daglig, men køreplanen var varieret efter hvad tid på året, man var henne i. Alle tog holdt i 3 min. på stationen og skulle toget til København beregnede man en køretid på 9 min.,



Den nye Viadukt ved Carlsberg

hvis det vel at mærke var om dagen. Efter mørkets frembrud var tiden sat til 11 min., og i den mørkeste tid af året strøg man helt aftentoget fra Roskilde til København.

Men om sommeren var der noget mere liv, for da havde man lokaltogene København-Valby at tage vare på. I banens første år løb der indtil 5 tog, som afgik fra København hver time fra kl. 15. Efter eventuelt at have taget vand ind, blev maskinen vendt på drejeskiven og 1/2 time efter returnerede toget til København. Det var nu ikke altid aftentoget kl. 19 fra København og kl. 19.30 fra Valby kunne gennemføres. Man havde nemlig kun 18 personvogne ialt: 8 I og II kl. og 10 III kl. og når man skønnede, at vognene skulle bruges i aftentoget fra Roskilde (kampene i Roskilde for at komme hjem skal jeg komme ind på i en senere artikel) så snød man Valby for sidste lokaltog. Til tider etablerede man alligevel toget, men med åbne vogne, hvori man satte bænke. Så måtte de rejsende finde sig i befordringen i "Omnibusserne" som man så fint titulerede disse vogne, hvis de ville med toget hjem. Det gjorde ikke sagen bedre, at man kun havde 3 lokomotivførere, så om søndagen måtte selveste maskinmester Busse optræde som lokomotivfører - til gengæld fik han 5 Rdl. for hver søndag, han kørte.

Efterhånden dalede københavnernes interesse for turen til Valby, og i 1858 blev det ene spor taget op, og skinnerne anvendte man til reparation af det andet spor. Samtidig forsvandt drejeskiven, som der ikke længere var behov for. Som udflugtsstation var det nu helt forbi for Valbys vedkommende, da Klampenborgbanen åbnede i 1863; hovedparten af københavnernes tog nu mod nord om søndagen.

Allerede året efter lukkedes Valby station i forbindelse med åbningen af den 2. københavnske hovedbanegård og de dermed forbundne omlægninger af spornettet. Dadet sidste tog havde passeret Valby station den 14. oktober 1864, varede det ikke længe, førend sporene blev taget op, men den gamle bygning fik indtil videre lov at blive stående. Stille blev her dog ikke, for børnene fandt en herlig tumleplads på det gamle terræn til deres lege, og stedet blev bedre og bedre - syntes børnene - efterhånden som det groede til og blev til et tæt vildnis. Om søndagen var der mange, der brugte stedet som mål for søndagsudflugten, og det var især beboerne fra det nye Vesterbro, der var ved at skyde op nu, der fandt herud. Her var virkelig landlig idyl og ro, for København var nemlig ikke større end at man også kunne finde græssende kreaturer herude.

En sådan idyl kunne ikke vare evigt, og det

var banerne selv, der brød den. Ganske vist var der gennem årene kommet mange planer frem om hvordan man kunne anvende området på en mere nyttig måde, men ingen af disse planer blev realiserede. Og så tog banerne selv fat.

I 1895 blev den gamle stationsbygning revet ned - den havde sidst fungeret som pakhús - og samtidig havde man vældig travlt med at gøre gennemskæringen gennem Valby bakke 4 m dybere, alt for at gøre klar til den nye bane til den kommende københavnske godsbanegård. Den 20. september 1901 løb der atter tog igennem Valby, men nu var her ingen station, og togene var kun godstog.

Det begyndte atter at lysne for Valby, da man vedtog at bygge den 3. personbanegård, for man tog også højde for at bygge en ny station i Valby, bl.a. fordi der efter Valbys indlemmelse i Københavns kommune i 1901 var sket en meget stærk bebyggelse af området.

Den station, der den 1. december 1911 blev taget i brug, var beregnet for 2 strækninger, nemlig banen til Roskilde og banen til Frederikssund. Selve stationsbygningen er i dag den samme som i 1911, men indvendig er der gennem årene sket mange ændringer. Der var 2 perroner, begge Ø-perroner. Fra den højt liggende hovedbygning skete adgangen til disse perroner fra en 4,3 m bred overdækket bro. Perronen nærmest hovedbygningen var beregnet for togene til og fra Frederikssund. Da banen hertil var enkeltsporet, var det muligt på Valby station at foretage krydsning. Roskildebanelen, der var dobbeltsporet som i dag, havde sin egen perron. Fra Valby og ind efter blev Frederikssundsbanen optaget på fjerntrafiksporet, og derfor havde det på samme tid åbnede Vesterfælledvej billetsalgssted kun én Ø-perron, beregnet for begge baners tog.

Ligesom på den nye hovedbanegård havde man fået indrettet vareelevatorer og overdækkede trapper ned til de 2 perroner. Derimod var det ikke muligt at komme ind på stationen på sydsiden. Det bør vel også for en ordens skyld nævnes, at sikringssystemet var meget moderne med elektrisk betjente sporskifter og signaler.

Som sådan lå stationen næsten uændret til 1941, men der var dog sket noget ganske ejendommeligt i mellemtiden: man havde fået den 3. Valby station. Nu skal man ikke forestille sig en flot og prangende bygning, for så bliver man dybt skuffet. Kernen i den nye station bestod af en gammel vognkasse fra en 2-akslet kupevogn. Vognkassen blev brugt som venterum, og da det kunne forventes, at de rejsende ikke helt var klar over, hvad formålet var med fortidslevnin-

gen, havde man med store hvide bogstaver på gavlen gjort det klart, at det var et venterum og ikke en tilsyneladende glemt vogn fra Roskildebanelens barndom. Men hvorfor stod vognen - eller rettere overdelen af en personvogn - nu her? Det skyldtes ganske simpelt den københavnske nærtrafiks elektrificering

Frederiksberglinien kom først, nemlig den 4. april 1934, så København-Østerport-Hellerup den 15. maj 1934 og endelig den 1. november samme år den strækning vi i denne omgang skal interessere os lidt mere for, København-Valby.

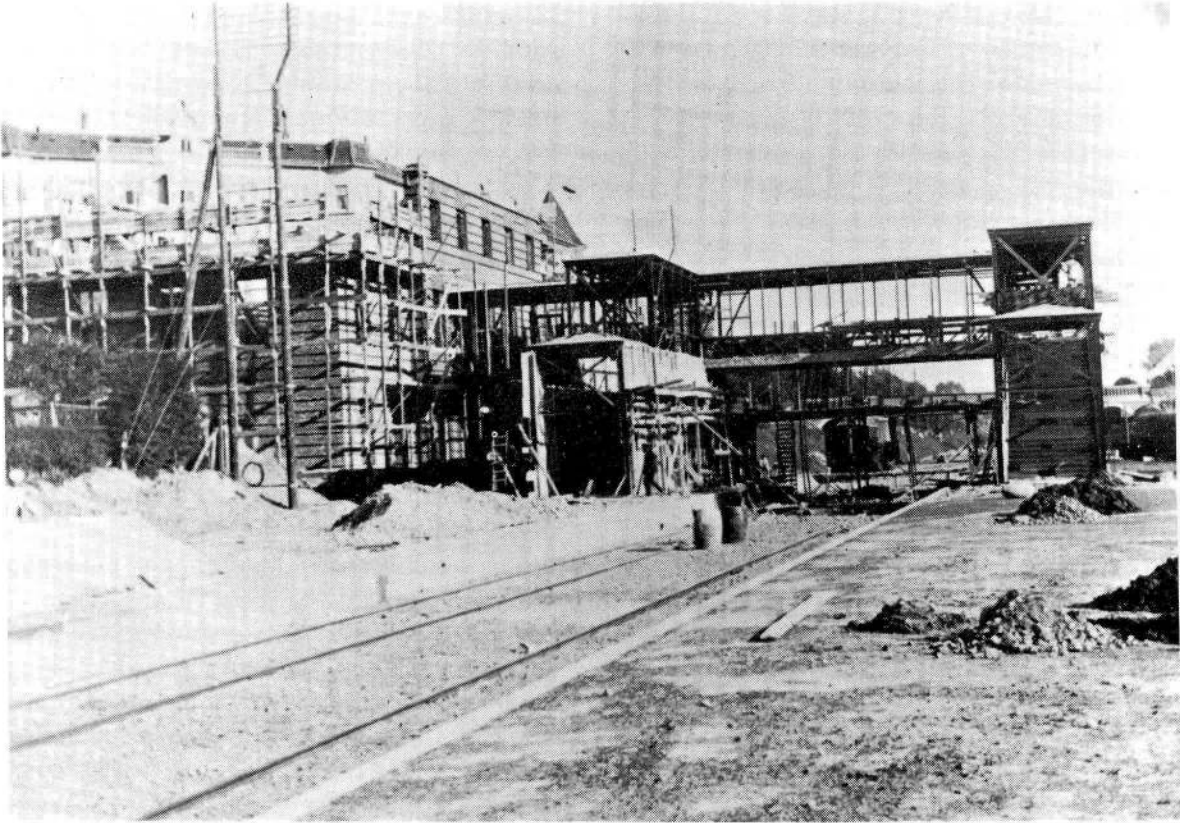
Alle strækninger med undtagelse af sidstnævnte blev dobbeltsporede, men der skete alligevel en hel del på strækningen Enghave-Valby.

Det gamle hovedspor 4 (regnet fra København), som længere inde var blevet erstattet af et helt nyt dobbeltspor (spor 3 og nyt spor 4) blev forlænget til Valby, - næsten da, for det stoppede ved broen øst for den egentlige Valby station, og det blev S-banens spor. På nøjagtig samme sted som den første Valby station lå indrettede man endestation for S-banen. Det var en meget primitiv foranstaltning, der selvfølgelig kun skulle være foreløbig. Der var kun én perron med den førnævnte vognkasse som venterum. Skulle man med S-banen - eller fra den - foregik det via Toftegårds alle, men forinden var man kommet forbi et lille skur med billetsalg og bil-

letkontrol og via en trappe var der forbindelse med den enlige perron. Det var faktisk en helt adskilt lille station. Det lyder måske meget hyggeligt, men megen banden og irritation har dette nok afstedkommet fra de rejsende, der skulle videre fra den rigtige Valby station. Med kufferter og diverse pakkenelliker skulle man først krydse Toftegårds alle, så gå et hundrede meter til stationsindgangen og så ned ad alle trapperne igen. Det var selvfølgelig meningen, at S-banen engang skulle føres ind til Valby station - altså den rigtige station, så de rejsende kunne få direkte omstigning til Vest- og Frederikssundsbanens tog.

Efterhånden som trafikken steg i takt med bebyggelsen i Valby og langs Køgevej, sidstnævnte sted var det statsbanernes rutebiler, der besørgede trafikken, blev man klar over, at det var nødvendigt at anlægge en adgang fra sydsiden af Valby station. I slutningen af 1930'erne tog man så fat på en gennemgribende ændring af stationen. Man opførte en ny ekspeditionsbygning ud mod Lyshøjgårdsvej, og her anlagde man tillige en holdeplads for statsbanernes rutebiler, som før havde haft holdeplads på den nærliggende Toftegårds plads. Det havde i årenes løb ærgret de rejsende, at de skulle vade fra Toftegårds plads og til stationen for at komme videre med toget, især når mange af busserne efter endt tur fort-





satte tomme til garagerne - der var plads til 25 biler i dem - lige ved siden af Valby station. I den nye bygning blev der indrettet vestibule og billetkontorer. Ad en trappe var der adgang til den oprindelige lukkede og nu forlængede gangbro. Man anlagde samtidig en parallelløbende gang, kun beregnet for rejsegods.

Den oprindelige hovedbygning fik samtidig en ansigtsløftning på nordsiden. Indgangen blev flyttet til østsiden. Restauration, billetkontorer, kiosker og toiletter fik også ændret deres beliggenhed samtidig med at disse faciliteter moderniseredes. Rejsegodsekspeditionen blev udvidet og da krigen jo var begyndt, mærkedes det snart at man fik mange cykler til forsendelse, så for at klare dette pres fik man cykelophængningsstativer.

Samtidig var man i fuld gang med at udføre et nyt sikringsanlæg, der blev udformet som et kombineret centralbetjenings- og centralafslåningsanlæg. Disse anlæg blev betjent fra en post der lå vest for perron 2. I denne forbindelse blev nærtrafikkens signaler udført som daglyssignaler og bortset fra indkørselssignalet mod København var signalerne for fjerntrafikken armsignaler, og de hertil knyttede fremskudte signaler var alle daglyssignaler.

S-banen skulle nu heller ikke længere nøjes med ét spor. Et nyt 4. spor fra Enghave til Valby

blev anlagt og i forbindelse med den fortsatte udbygning af S-togsnettet fortsattes dette spor, så hele strækningen fra Enghave til Vanløse blev dobbeltsporet.

Den 26. maj 1941 var man færdig med det hele og S-togene kunne nu rulle helt ind på den rigtige Valby station. Jeg nævnte før, at strækningen var dobbeltsporet, det var den for så vidt også, men indtil den 23. september samme år måtte "elektrikerne" nu nøjes med spor 4, medens spor 3 beholdtes Frederikssundsbanens tog. Først fra denne dato, hvor S-banen samtidig blev forlænget til Vanløse fik den rådighed over begge spor, medens togene til Frederikssund nu udgik fra Vanløse og altså ikke længere fra København H.

Nu havde man fået en moderne og praktisk station, men man skulle ikke overdrive og noget midlertidigt skulle man da ikke snydes for. Fra den nedlagte Masnedø station havde man indvundet, som det hedder på statsbanernes sprog, det gamle perrontag, og det blev midlertidigt opstillet på perron 1. Ekspeditionsbygningen fra den 1. Valby S-togs station skulle heller ikke gå til spilde, den flyttede man ud til Islev trinbræt; om venterummet, den gamle vognkasse, fulgte med ved jeg ikke, men det skulle ikke undre mig.

Det bør vel også her nævnes, at ligeledes den 23. september 1941 tog man de to nye statio-

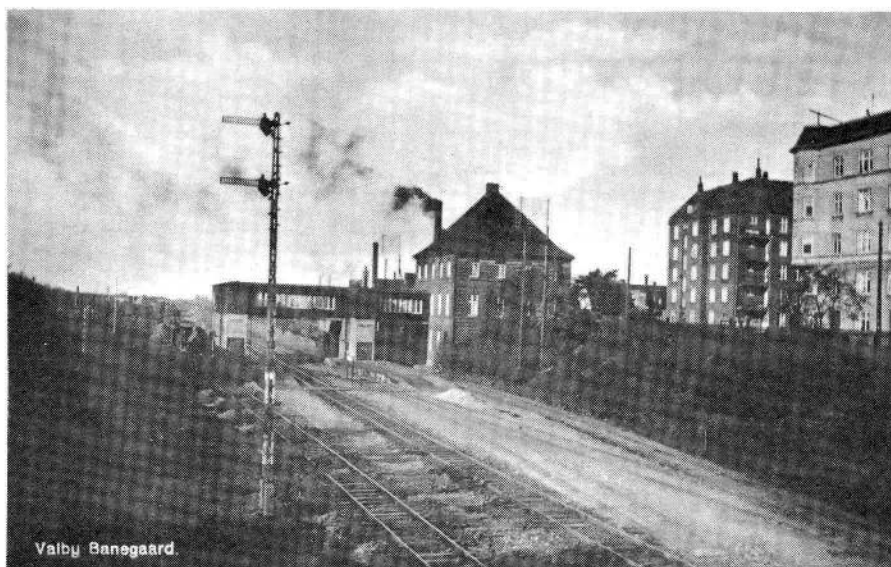
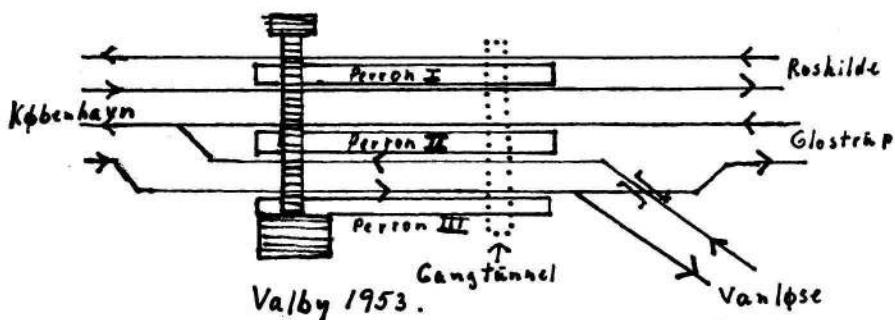
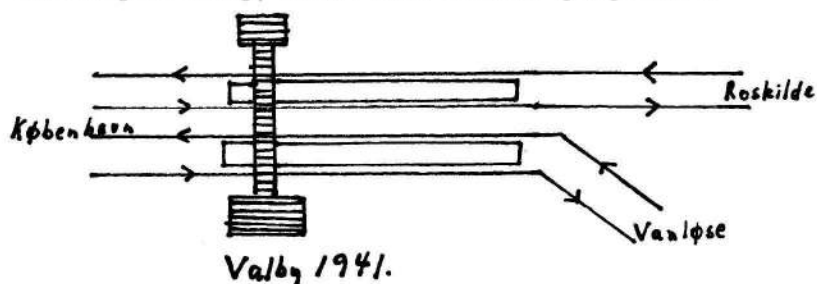
ner Peter Bængsvej og Valby Langgade i brug og sidstnævnte sted fik man samtidig endestation for statsbanernes busser København-Tåstrup.

Men allerede i slutningen af 1940'erne var man så småt i gang med de forberedende manøvrer i forbindelse med S-banen til Glostrup, noget der i allerhøjeste grad efterhånden kom til at berøre Valby station. I 1950 var man i fuld gang med at lave en 600 m lang støttemur til et nyt indadgående fjerntrafikspor og en bro til Vanløse S-togene. Og udenfor stationen var man i færd med at opføre en stor værksteds- og opholdsbygning ved Lyshøjgårdsvej, beregnet for busserne på Køgevejsruten og deres mandskab. Der begyndte igen at ske noget på Valby station og dette "noget" var begyndelsen til en omfattende ændring af store dele af stationen. Det går vel for vidt her at følge ændringerne skridt for skridt, men da S-banen Valby-Glostrup den 17. juni 1953 blev taget i brug, havde man ændret gangbroens

piller og trappeanlæg på grund af omlægning af sporene og en ny perron, bragt skæringen af S-togene fra Ballerup og S-togene til Glostrup ud af niveau, givet de indadkørende S-tog hvert sit spor flyttet fjerntrafikkens spor længere mod syd - derfor den før nævnte betonstøttemur af hensyntil bussernes garager og værksteder - og i stationens vestende havde man fået en perrontunnel. Hertil kom, at man igen benyttede lejligheden til nødvendig ombygning af selve stationsbygningerne og så havde jeg nær glemt omstigningsbroen for rejsende med S-togene, der jo er placeret lidt foran den hidtidige gangbro.

Så er vi ved vejs ende med denne station, der var den første forstadsstation eller nærtrafikstation og som ikke helt blev den succes man havde regnet med; som forsvandt - men atter genopstod som fugl Phønix.

J.G.



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.



EN PERLE FOR ALLE JERNBANEINTERESSEREDE

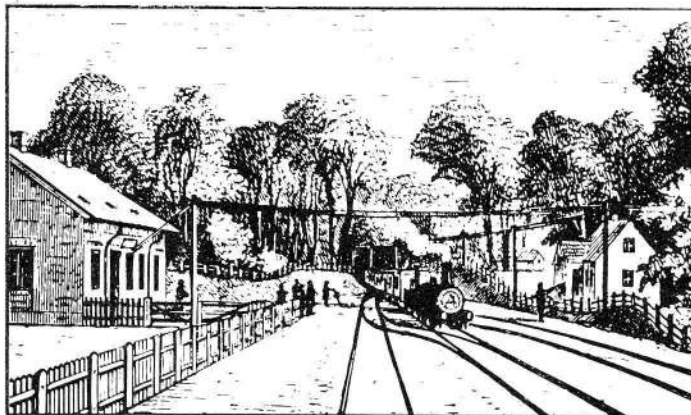
Deres bogsamling om gamle jernbaner er ganske enkelt ikke komplet, uden denne faksimile-udgave af en charmerende tog-guide fra det herrens år 1864. Foruden gamle køreplaner, kort og tog-takster med priser i skilling og rigsdaler, indeholder den en causerende beretning om alle de seværdigheder, den togrejsende på Nordbanen kunne iagttage i hine tider, samt en samling på 26 stk. hidtil ukendte træsnit af fin kunstnerisk standard.

Bogen der er på 48 sider er trykt på fornemt papir i format A4 (ca. 20×30 cm.) i begrænset oplag.

Kr. 42,50

Da vi erfaringsmæssigt ved, at de fleste medlemmer ikke nænner at klippe i deres blad, har vi undladt den sædvanlige bestillingsseddel. I stedet beder vi interesserede bestille bogen pr. brev eller telefonisk.

Ved forudbetaling sendes bogen portofrit. Indbetaling kan ske med check, eller på giro 95 999. Pr. postoprævning er opkrævningsgebyret kr. 2,60.



Med venlig hilsen

FORLAGET WEJP & MAGNUSSEN

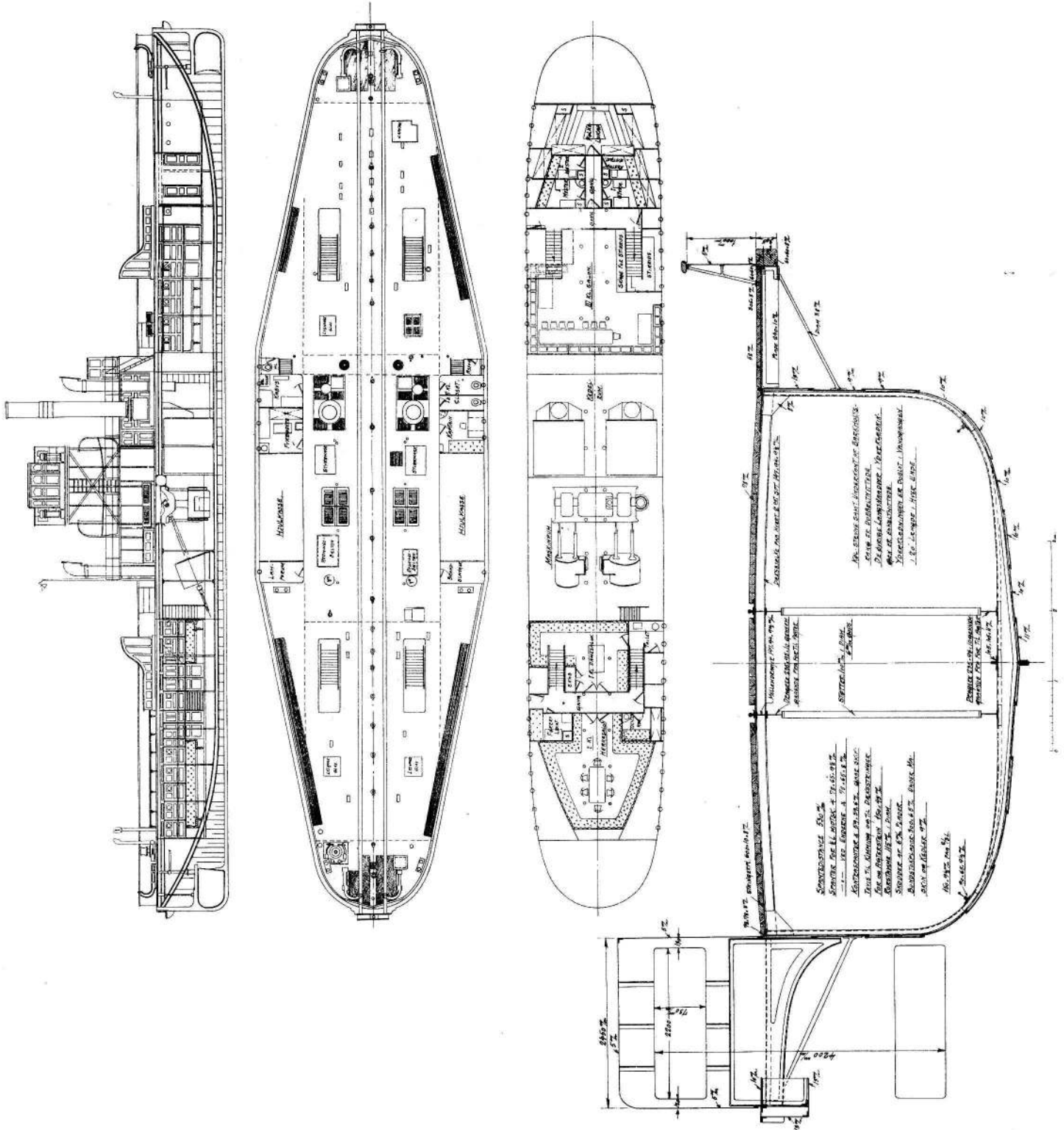
Kongevej 85, 3000 Helsingør.
Tlf. (03) 21 11 40. Giro 95 999

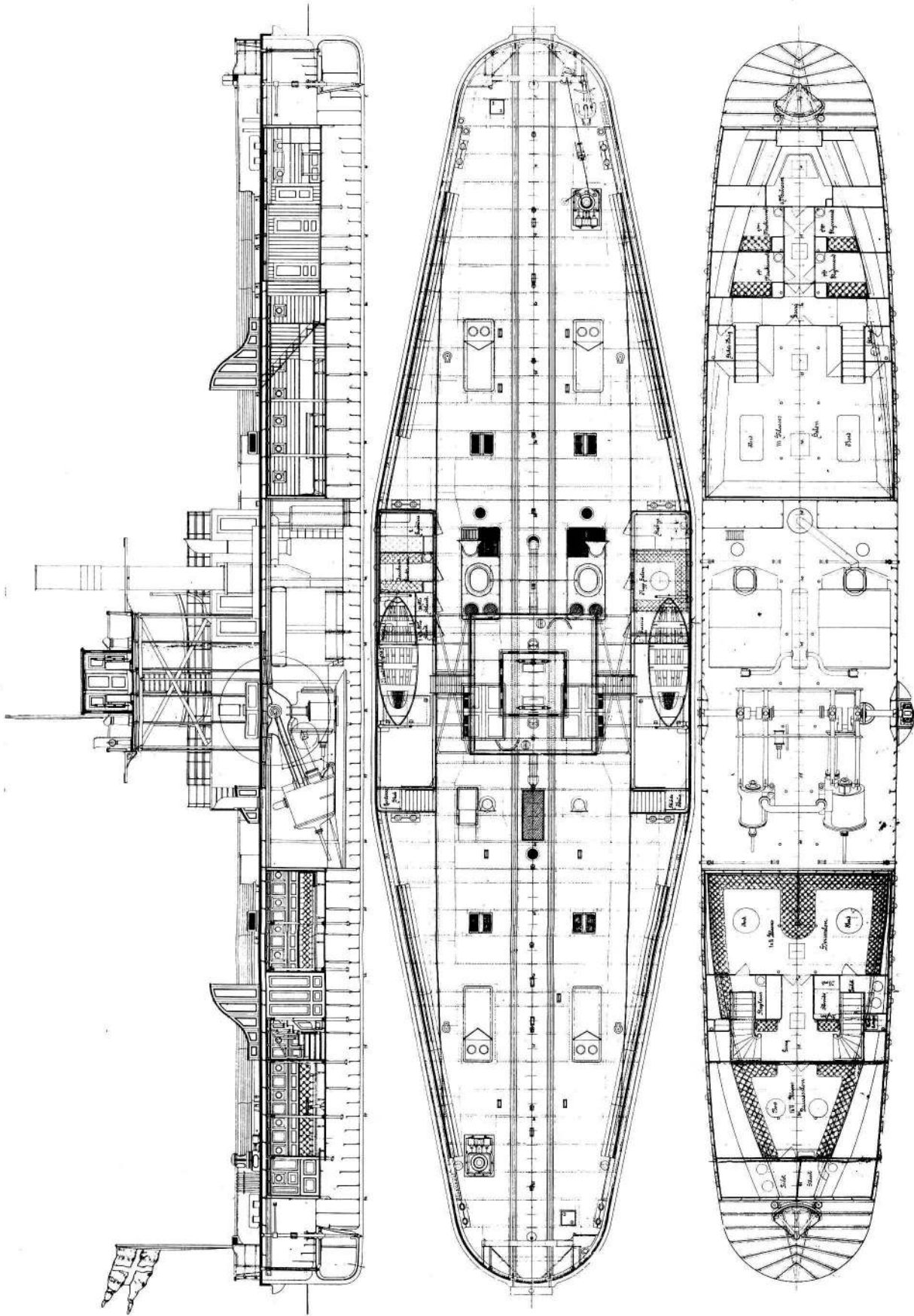
D/F INGEBORG

BYGGET HOS F. SCHICHAU, ELBING
I 1883

Skala 1:250

Længde, største over Stævne.....	51.51 Meter
Bredde, " Fenderlisten.....	13.380 "
Dybde fra Hoveddeksbjælken Refl. til Køls O. K.....	3.660 "
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddeks O. K. til Brodeksbjælken U. K.).....	4.900 "
Sporlængde, største effektive mellem forreste og agterste Støpboom.....	49.86 "
Passagerantal.....	390 Stk.
Dybgaaende, middel med Last.....	2.135 Meter
Brutto Register Tonnage.....	332.33 Tons
Netto ".....	131.88 "
Anfal Baade.....	2 Stk.
" Redningskranse.....	27 "
" Redningebælter.....	339 "
Part med Last.....	10.25 Knob



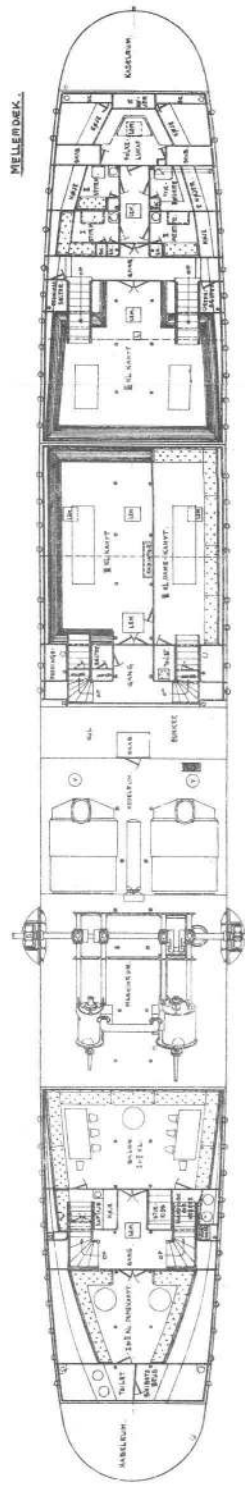
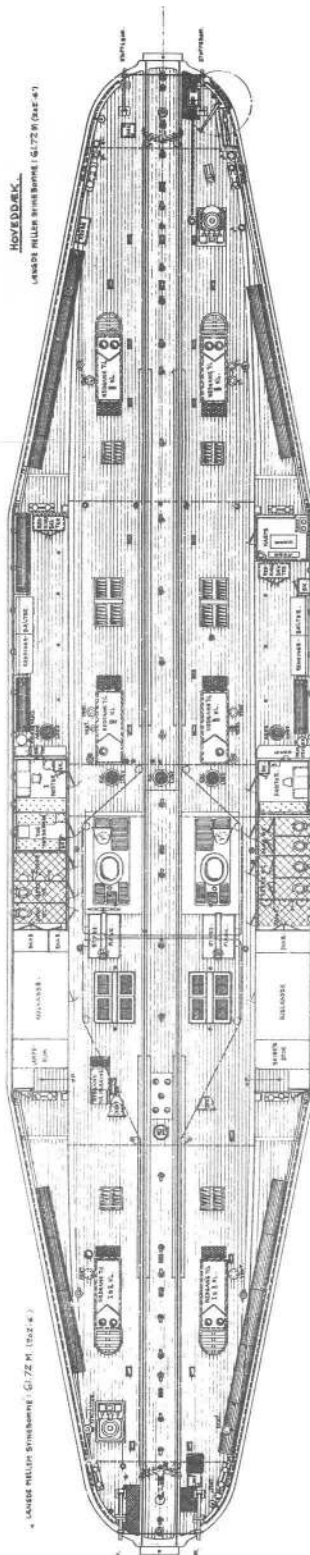
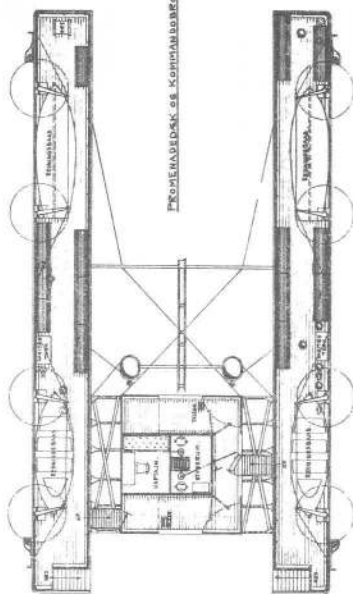
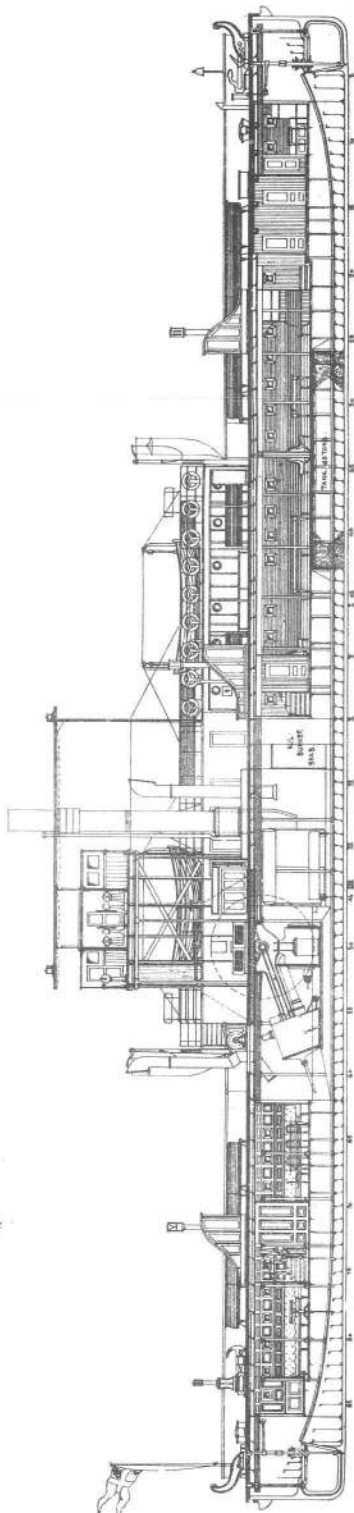


D/F DAGMAR

BYGGET PAA A/S BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI I 1889
Forlænget i 1904.

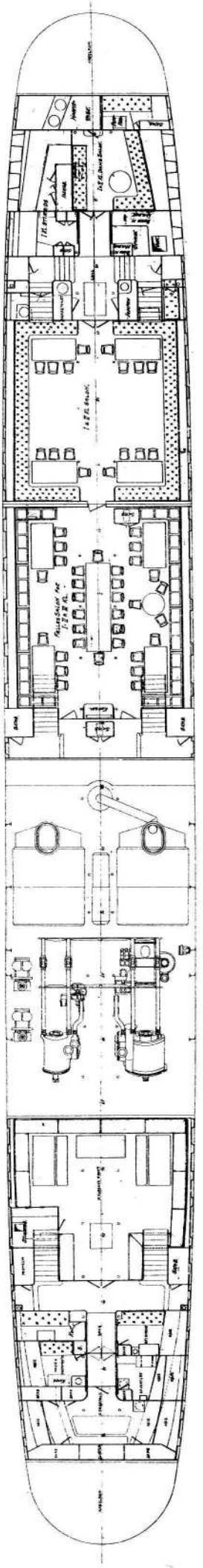
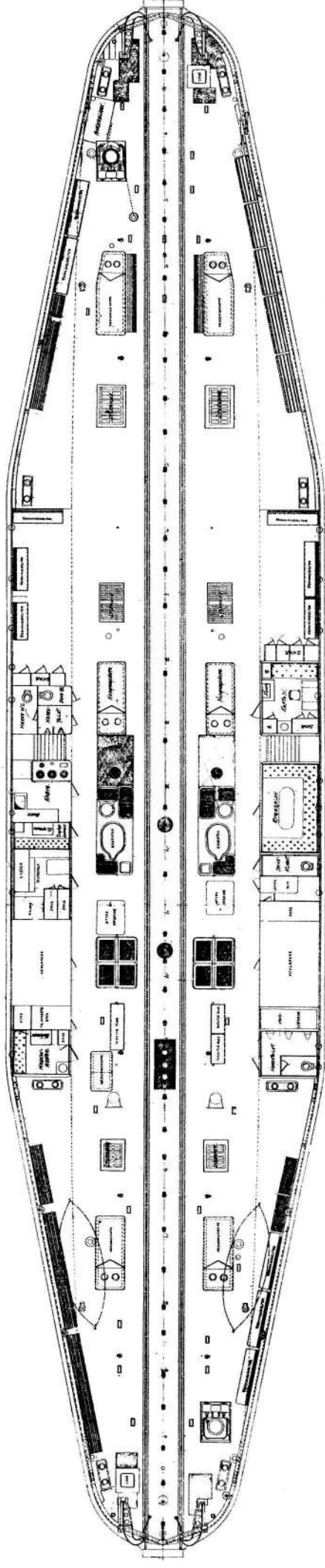
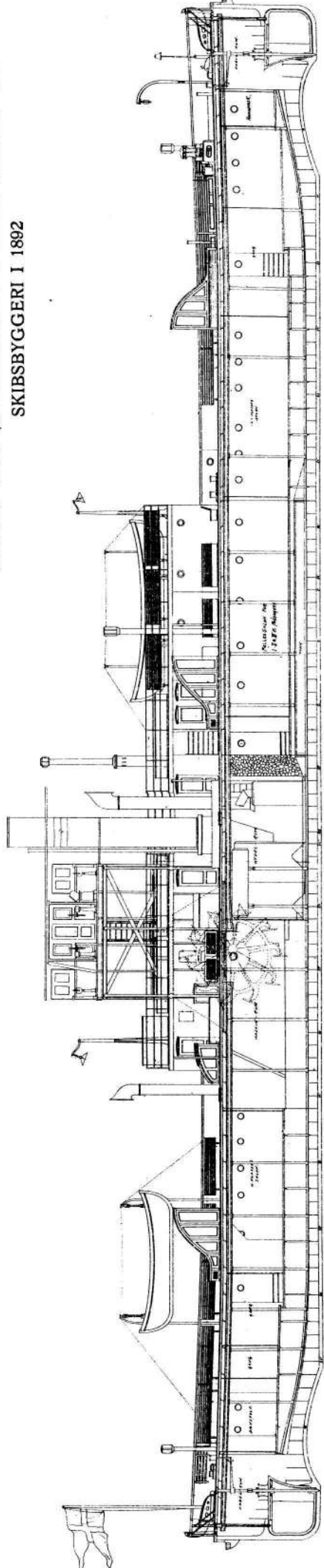
Skala 1:250

Længde, største over Slævnene.....	63.80	Meter
Bredde, " " Fenderlist	13.11	"
Dybde fra Hoveddecksbjælken Redl. til Kølens O. K.	3.81	"
Fri Højde paa Hoveddek (fra Hoveddæks O. K. til Brodæksbjælken U. K.).....	4.875	"
Sportlængde, største effektive mellem forreste og agterste Stoppom.....	61.70	"
Passagerantal.....	818	Stk.
Dybgasende, middel, med Last.....	2.90	Meter
Brutto Register Tonnage	437.58	Tons
Netto " "	237.68	"
Antal Baade.....	4	Stk.
" Redningskranse	22	"
" Redningsbæltter	816	"
Part med Last.....	10.0	Knob



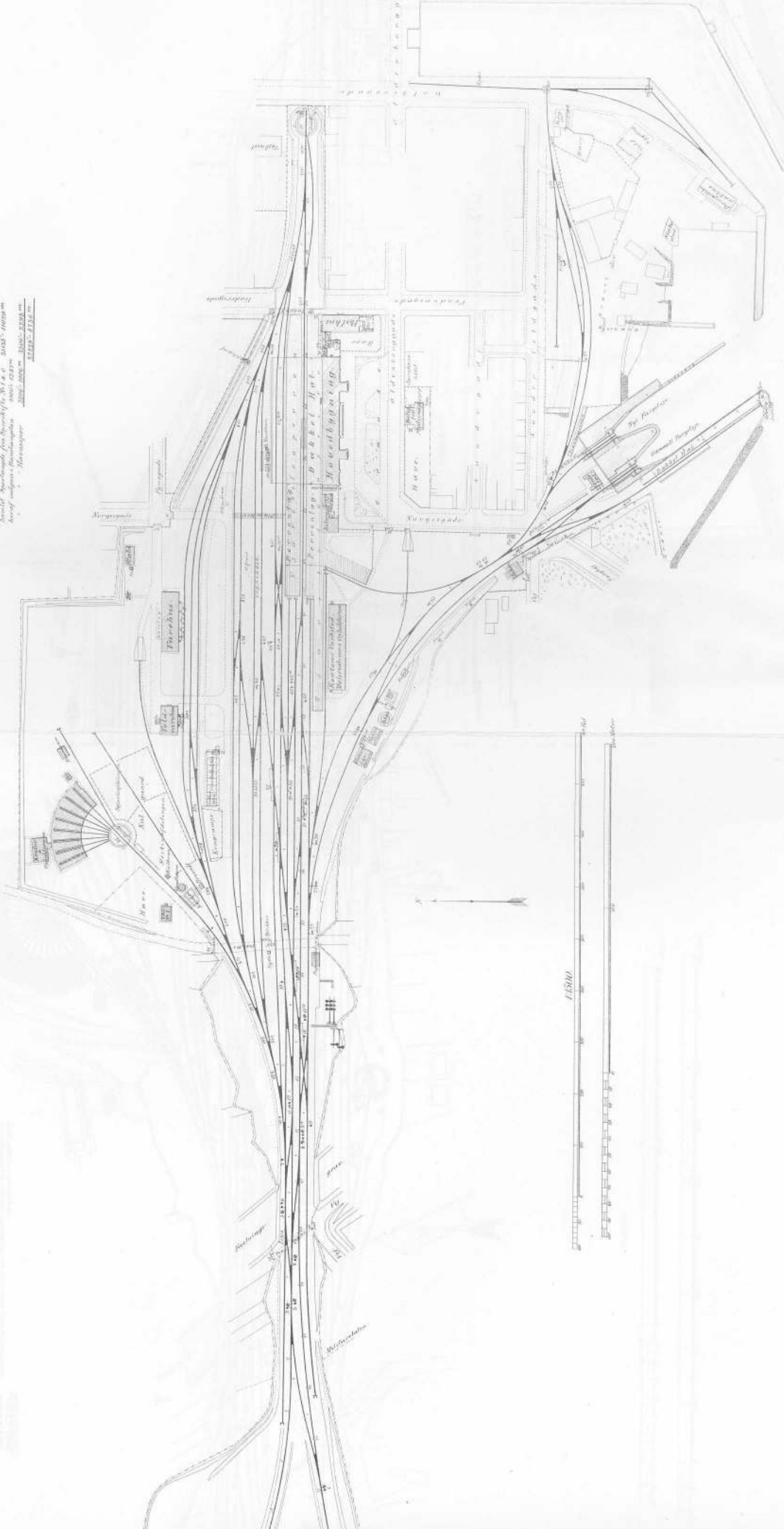
D/F ALEXANDRA

BYGGET PAA A/S BURMEISTER & WAINS MASKIN- OG SKIBSBYGGERI I 1892



D. S. B.
FREDERICA STATION.
(1897).

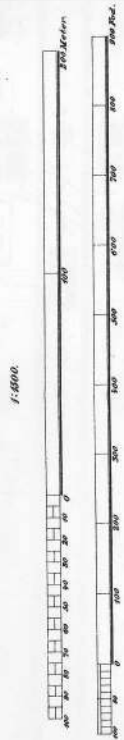
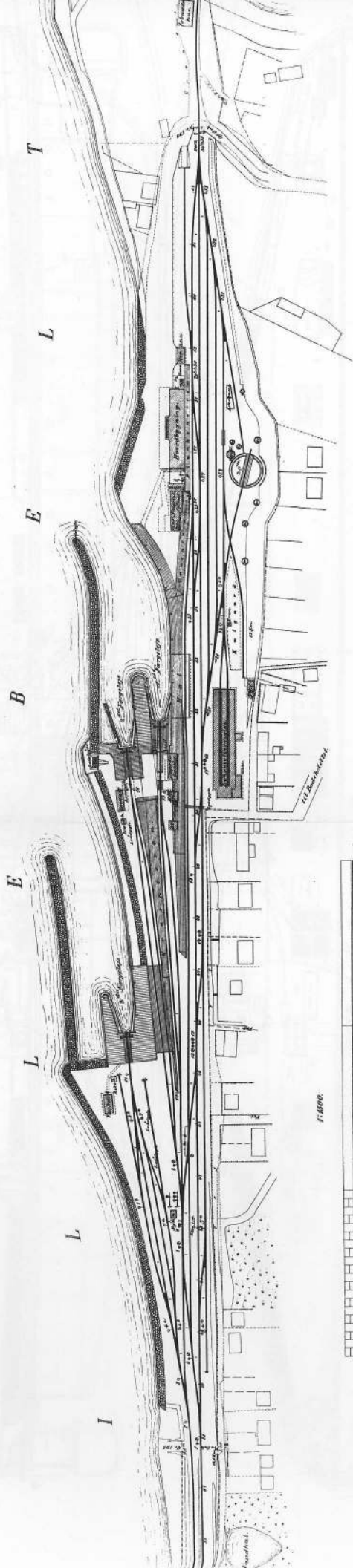
Scale of Squares for Squares 1/4 in. = 200 ft. 1/8 in. = 100 ft.
Scale of Squares for Squares 1/4 in. = 200 ft. 1/8 in. = 100 ft.
Scale of Squares for Squares 1/4 in. = 200 ft. 1/8 in. = 100 ft.



ALEXANDRA
STATION

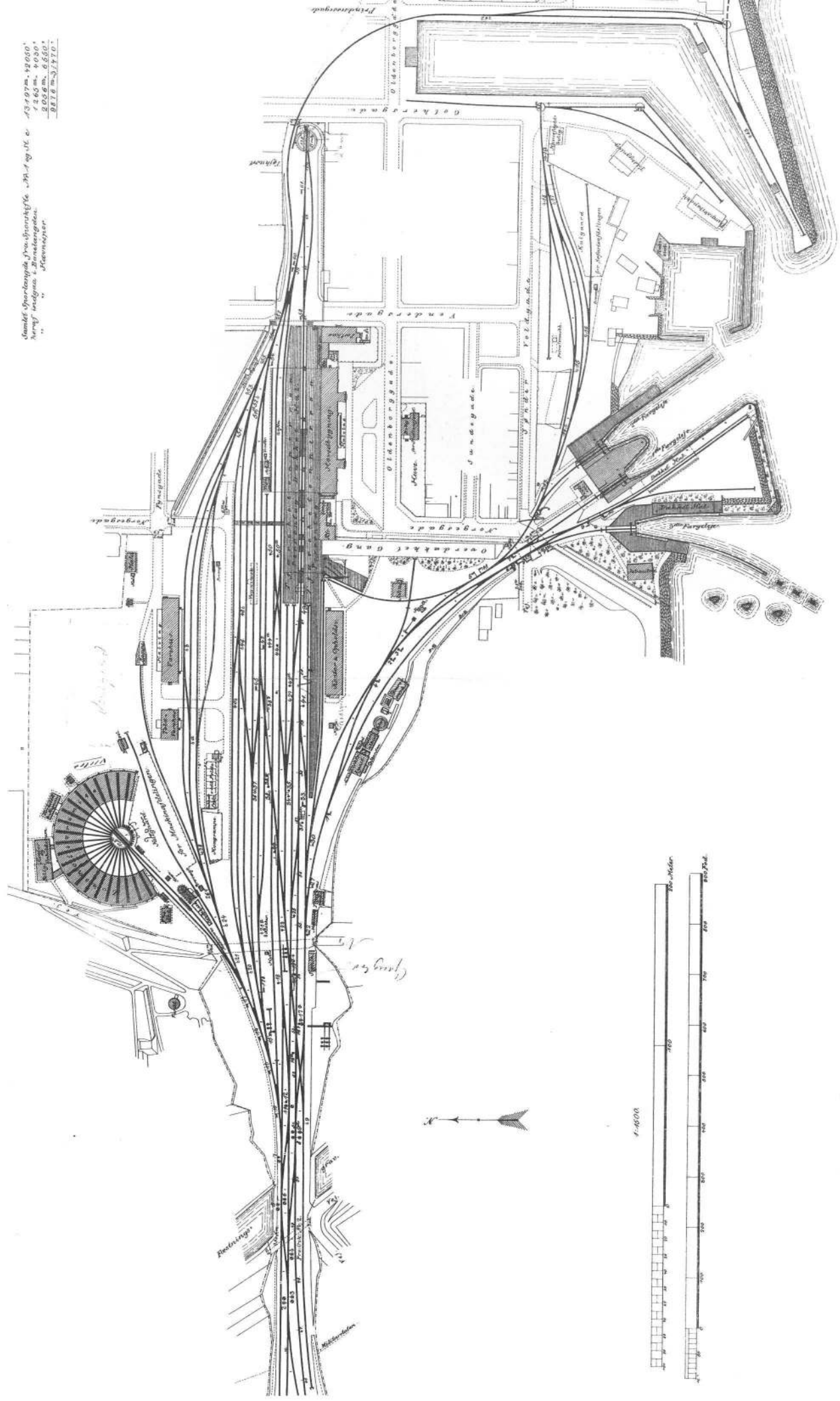
D. S. B.
STRIB STATION.
(1808).

1:4000



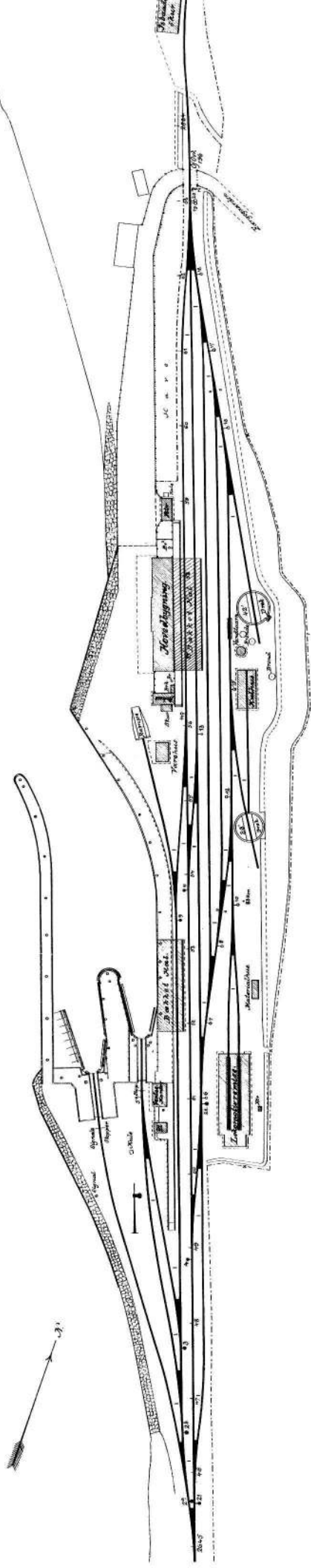
D. S. B.
FREDERICIA STATION.
 (1906).

Samlet Sporstykke, Jernbanen til Fredericia, A. A. og N. O.
 Aars af 1897 og 1900.
 1:265 m., 4000.
 2:056 m., 6560.
 3:176 m., 3170.



D. S. B.
 STRIB STATION.
 1895.

Scale



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

ENKELTSPOREDE HJULFÆRGER BYGGET 1883-1901:

Efter anskaffelsen af H/F FREDERICIA i 1877 skulle der ikke gå mange år, før det igen blev nødvendigt at bygge nye færger. Årsagen var den, at der åbnedes nye overfarter, hvortil der skulle bruges færgemateriel.

Den første nye overfart, der åbnedes for drift, var Oddesundoverfarten, hvorved jernbanestrækningen Oddesund nord-Thisted, der var åbnet for drift den 20. april 1882, blev sat i forbindelse med strækningen Oddesund syd-Struer og dermed landets øvrige jernbanenet. Sejladsen påbegyndtes den 23. juni 1883 med H/F FREDERICIA, der omstationeredes fra Lillebæltsoverfarten. Overfartens længde var 2,5 km og overfartstiden ca. 20 minutter. I hver af de to færgehavne anlagdes ét færgeleje.

Dernæst åbnedes dampfærgefarten mellem Masnedø og Orehoved den 15. januar 1884, således at jernbanestrækningen Orehoved-Nykøbing Fl., der var åbnet for drift den 22. august 1872, kom i forbindelse med den sjællandske sydbane, der ad en bro over Masnedø forlængedes helt til sydsiden af Masnedø. På denne overfart indsatte H/F LILLEBELT, der som allerede nævnt overførtes fra Lillebæltsoverfarten. Overfartens længde var 3,4 km og overfartstiden ca. 20 minutter. Også ved denne overfart byggedes der kun ét færgeleje i hver færgehavn.

I anledning af åbningen af de nye overfarter anskaffedes 2 nye færger, der fik navnene H J A L M A R og I N G E B O R G. Færgerne byggedes af jern på det tyske værft F. Schichau i Elbing, der også havde bygget H/F Fredericia i 1877. Færgerne fik følgende hoveddimensioner (tallene i () gælder H/F INGEBOG):

Største længde over stævnene: 51,51 m
do. mellem stopbommene: 49,47 m (49,86 m)
Største bredde over hjulkasserne: 13,38 m
do. på spant: 7,93 m
Bruttoregistertonnage: 332 t
Antal kedler: 2
Antal fyrsteder: 4
Ildpåvirkningsflade: 183 m²
Risteflade: 5,52 m² (5,2 m²)

Kedeltryk: 5,6 kg/cm²

Kulbeholdning: 21 t

Største kulforbrug pr. time: 420 kg

1 dampmaskine, 2 cylindre, 1 højtryk diameter 813 mm, 1 lavtryk diameter 1524 mm, stempelslag 1143 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 37

Hestekraft, nominal: 139, indiceret: 400

Diameter af hjul: 4470 mm

Antal skovle pr. hjul: 9 bevægelige, materiale: jern

Max. fart: 10,25 knob

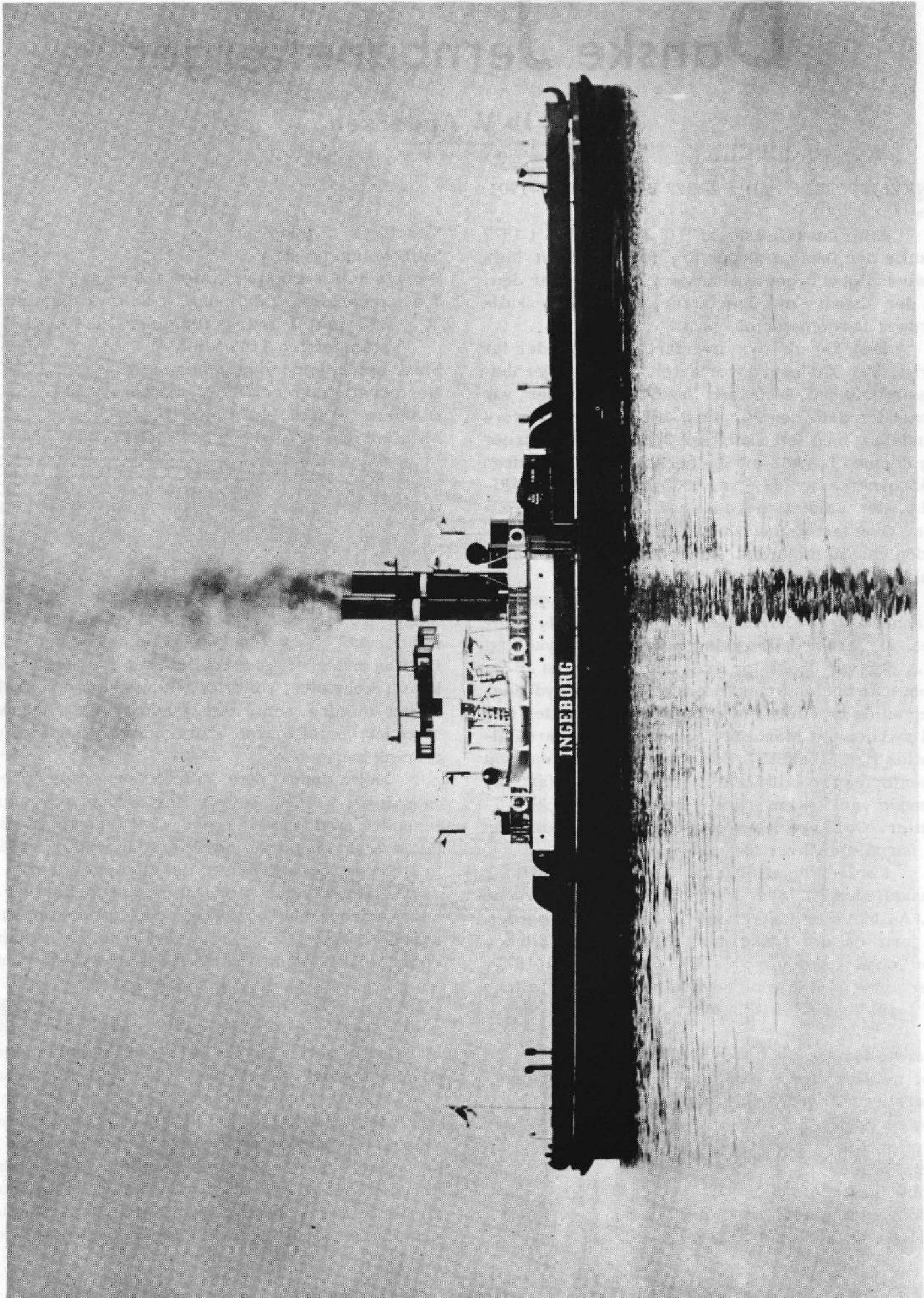
Overførselskapacitet: 100 t vognlast og 700 passagerer (400)

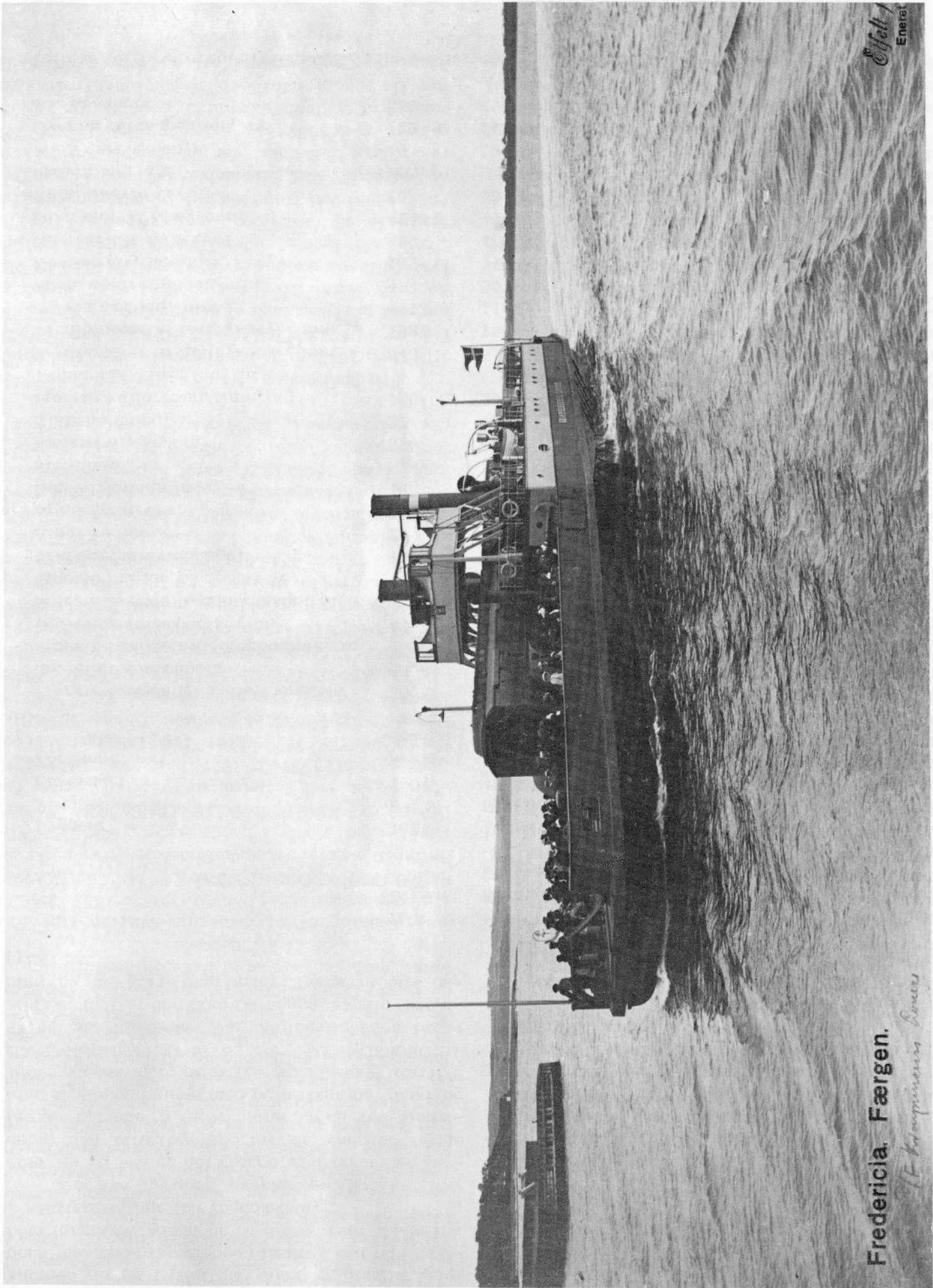
Byggeår 1883.

De nye færger lignede de ældre på mange områder. Man kan sige, at grundideen bibeholdtes derved, at næsten hele apteringen fremdeles fandtes under vogndækket bortset fra kaptajnens kahyt, kabysser, toiletter, lamperum og enkelte andre mindre rum, der fandtes i vingehusene. Men der var alligevel store forskelle, navnlig i teknisk henseende.

Dette gjaldt ikke mindst færgernes hovedmaskiner. I disse færger forlod man den oscillerende dampmaskine og gik i stedet over til høj- og lavtryksmaskiner med krydshoved og skråtstillede cylindre, hvorved det også blev muligt at sætte damptrykket væsentligt op i forhold til de ældre færger med deraf følgende forbedret driftsøkonomi. Endvidere placeredes kedlerne i samme rum, hvilket medførte at færgens skorstene kunne anbringes ved siden af hinanden på hver side af jernbanespolet foran kommandobroen. Den ændrede placering af kedlerne medførte endvidere, at færgens beholdning af kul nu kunne anbringes i ét bunkersrum mellem kedelrum og 3. kl. salon.

Passagersalonernes placering og udstyr var ligeledes ændret. 1. kl. herre- og 1. kl. damesalonerne fandtes fremdeles i den ene ende af skibet med fælles op- og nedgang fra vogndækket. Foruden den polstrede bæk i salonerne fandtes nu tillige et fast bord i hver salon, i herresalonen endda med tilhørende faste drejestole. 3. kl.





Fredericia. Færgen.

H. Kampmanns Bøger

Effekt
Energi

salonen var nu flyttet nærmere midtskibs, medens mandskabsapteringen fandtes helt ude i skibets forstavn. Adgangen til disse rum skete fra 2 kahytsnedgange fra vogndækket.

De nye færgers overførselskapacitet var som det vil ses en del større end de ældre færgers, den effektive sporlængde var for begge færger oprindeligt 46,92 meter, men ved ombygning af stopbommene med pufferbomme omkring 1906 øgedes den effektive sporlængde for H/F HJALMAR til 49,47 m og for H/F INGEBORG til 49,86 m. Ligeledes var sejlhastigheden noget større, hvilket dog ikke fik nogen særlig betydning på de korte overfarter, færgerne blev benyttet på.

H/F HJALMAR sejlede fra 1883 til 1919 udelukkende på Lillebæltsoverfarten bortset fra visse afløsningsperioder, hvor færgen anvendtes på Limfjordsoverfarterne og mellem Masnedø-Orehoved. I 1919 fik den indrettet en lille restauration, hvorefter den indsattes på Sallingsundsoverfarten, hvor den forblev indtil 1933. Efter tilkomsten af den nye motorfærge MORSØ omstationeredes H/F HJALMAR til Lillebæltsoverfarten, hvor den især benyttedes som godsfærge. Efter Lillebæltbroens ibrugtagning i 1935 solgtes færgen til ophugning.

Søsterfærgen INGEBORG var stationeret ved Lillebæltsoverfarten fra 1883 til 1889. Derefter kom den til Oddesundsoverfarten, hvor den - bort-

	H/F Dagmar	H/F Krprs. Louise	H/F Alex- andra	H/F Thyra	H/F Krprs. Frederik	H/F Strib
Byggeår	1889	1891	1892	1893	1898	1901
Byggested	B & W	Helsingør	B & W	B & W	Helsingør	Helsingør
Forlænget år	1904	1905	1903	1903	---	1904
Forlænget ved	Flyde- dokken	B & W	Flyde- dokken	Flyde- dokken	---	Flyde- dokken
Største længde over stævnene, m	50,6	54,0	54,0	54,0	54,87	50,6
do. efter forlængelse, m	63,8	63,85	65,53	65,53	---	63,78
Største længde ml. stopbomme, m	46,76	49,90	49,90	49,90	52,30	46,80
do. efter forlængelse, m.	61,70	61,95	63,90	63,90	---	61,85
Største bredde o. hjulkasser, m	13,11	13,38	13,38	13,38	13,38	13,38
Største bredde på spant, m	7,93	7,93	7,93	7,93	7,93	8,08
Bruttoregistertonnage, t	438	513	490	490	414	508
Antal kedler	2	2	2	2	2	2
Antal fyrsteder	4	4	4	4	4	4
Ildpåvirkningsflade, m ²	183	180	193	193	190	192
Risteflade, m ²	5,87	5,52	6,0	6,0	5,53	5,53
Kedeltryk, kg/cm ²	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
Kulbeholdning, t	22	44	21	21	20,5	30
Største kulforbrug/time, kg	500	500	500	500	460	500
1 dampmaskine, 2 cylindre						
diameter af højtrykscyl. mm	813	813	813	813	737	737
diameter af lavtrykscyl. mm	1524	1524	1524	1524	1372	1422
slaglængde, mm	1143	1143	1143	1143	1143	1143
Max. omdrejninger/min.	37	35	38,5	38,5	34	35
Hestekraft, nominel	139	144	145	145	126	141
Hestekraft, indiceret	480	420	440	440	400	500
Diameter af hjul, mm	4540	4470	4540	4540	4450	4660
Antal skovle pr. hjul	10	10	10	10	10	10
Skovlmateriale	jern	træ	træ	træ	stål	stål
Max. fart, knob/t	10	10	10	10	10	10
Overførselskapacitet, vgl. t	115	115	115	115	115	115
do. passagerer	850	850	700	700	620	850

Tallene for bruttoregistertonnagen gælder efter ombygning og forlængelse.

set fra kortere perioder - forblev indtil den ud-rangeredes i 1934.

Begge færger fik i deres lange levetid fornyet såvel skorstene som styremaskinerne foruden andre nødvendige reparationer. H/F INGE-BORG fik i 1927 som en af de første færger fjernet et skylight af hensyn til overførslen af automobiler.

Den 15. maj 1884 blev Sallingbanen fra Skive til Glyngøre åbnet for offentlig drift, men der etableredes ingen jernbanefærgesfart mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, hvor forbindelsen opretholdtes ved skibsbefordring, først privat og senere ved statsbanernes foranstaltning. Først den 1. oktober 1889 åbnedes jernbanefærgesforbindelsen over Sallingsund med H/F LILLEBELT - den nye overfart fik en længde på 3,8 km og overfartstiden var ca. 25 minutter. I hver af de to overfartsbyer, Nykøbing Mors og Glyngøre, byggedes ét færgeleje. Åbningen af den nye overfart var anledning til, at der atter anskaffedes en ny enkeltsporet jernbanefærge.

Færgen, der fik navnet DAGMAR, byggedes af Burmeister & Wain i 1889. Bortset fra Storebæltsfærgen SJÆLLAND, der var bygget i 1887, var denne færge den første, der var bygget helt af jern. I de følgende år byggedes yderligere 5 færger, der stort set lignede H/F DAGMAR, disse 6 færgers hoveddata er samlet i hosstående skema.

H/F DAGMAR stationeredes ved Masnedø-overfarten, hvorfra den i 1898 kom til Oddesund-overfarten. Opholdet her blev dog kun kortvarigt, idet færgen i 1899 omstationeredes til Lillebælts-overfarten, hvor den forblev indtil Lillebæltsbroens åbning i 1935, hvorefter den ophuggedes. Færgen må siges at have været et godt bygget skib. Af større reparationer kan nævnes udskiftningen af styremaskinerne i 1915. Færgen var iøvrigt den første af de enkeltsporede færger, der udstyredes med ballasttanke anbragt i dobbeltbunden.

Dampfærgesfarten mellem Helsingør og Helsingborg åbnedes den 10. marts 1892, og på overfarten indsattes den i 1891 nybyggede H/F KRONPRINSESSE LOUISE. Da færgen således var bygget før overfarten kunne åbnes for offentlig drift, indsattes den indtil dette kunne ske på Masnedø-Orehovedoverfarten.

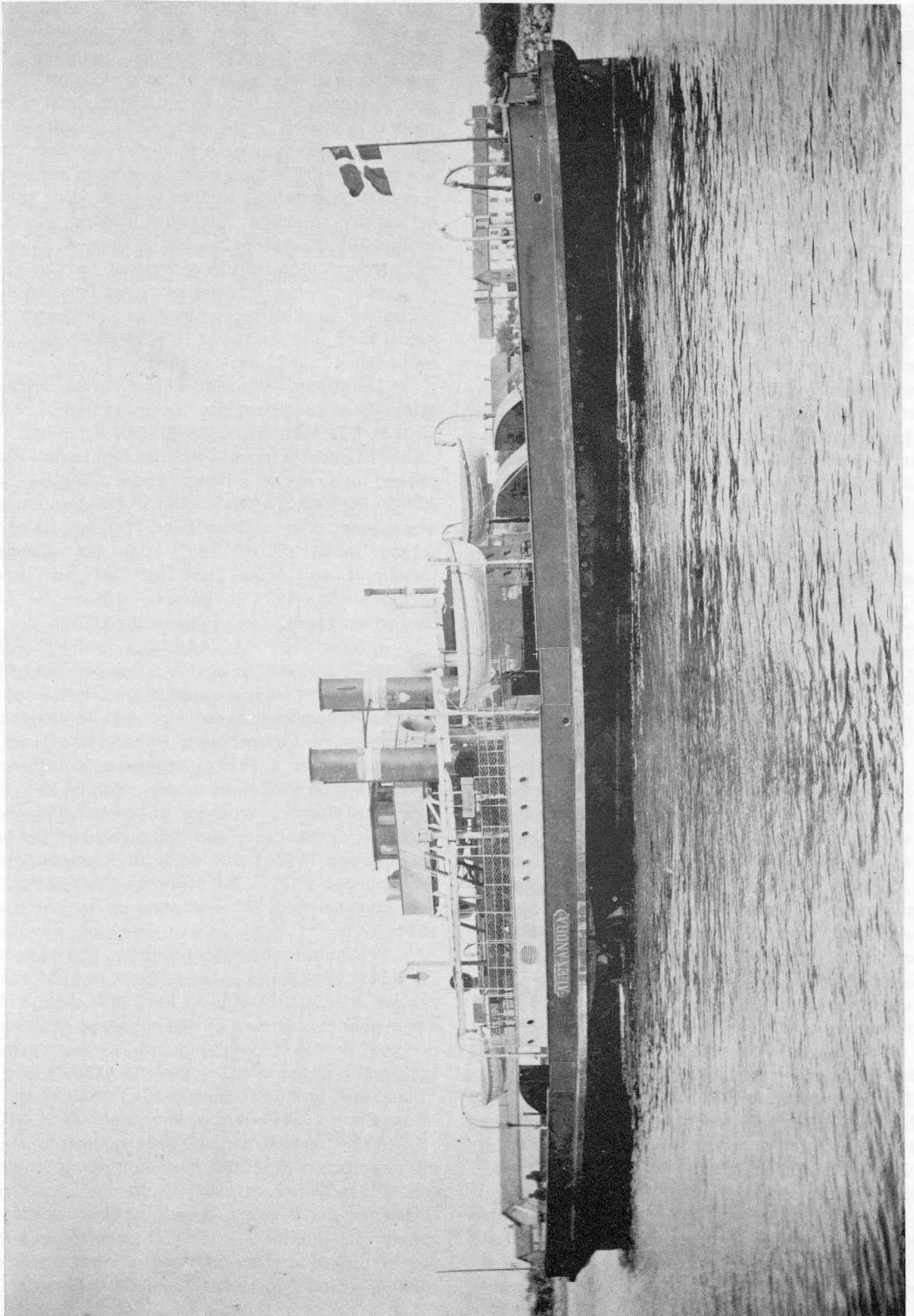
H/F KRONPRINSESSE LOUISE var den første færge, der byggedes til statsbanerne på skibsværftet i Helsingør. Efter datidens omtale af skibet, var der tale om et særdeles tilfreds-

stillende fartøj, der var udstyret med al moderne teknik. Således var den fra begyndelsen udstyret med dampstyremaskiner ligesom der var installeret elektrisk lys ombord, hvilket dog ikke var noget nyt, idet en sådan installation allerede fandtes ombord i de ældste Storebæltsfærger. Salonerne nedenunder blev beskrevet som luksuøse med rødt plysbetræk og hvidlakerede vægge, men man må dog gå ud fra, at det kun var i 1. og 2. kl. salonerne, at der fandtes så megen luksus; 3. kl. salonerne har sikkert ikke adskilt sig meget fra de tidligere byggede færger. Som i de øvrige færger i denne serie fandtes der i vingehusene forskellige tjenesterum, toiletter m.v. samt med undtagelse af H/F STRIB en lille rygesalon for 1. og 2. kl. rejsende.

Helsingør-Helsingborgoverfarten blev som allerede nævnt åbnet den 10. marts 1892, og her sejlede H/F KRONPRINSESSE LOUISE indtil 1902, da der til overfarten anskaffedes den første skruefærge med skrue i begge ender, S/F HELSINGBORG. H/F KRONPRINSESSE LOUISE blev herefter stationeret ved Lillebæltsoverfarten, hvor den forblev indtil 1927. I 1927 kom den tilbage til Helsingør for atter kort før Lillebæltsbroens ibrugtagning i 1935 at komme tilbage til Lillebæltsoverfarten. Den ophuggedes i 1935.

Ligesom H/F DAGMAR blev også H/F KRONPRINSESSE LOUISE forlænget. Dette skete af hensyn til overførselskapaciteten på Lillebæltsoverfarten. Herudover skete der imidlertid også en hel del andre forandringer med skibet, her kan nævnes, at der i 1920 tilbyggedes et kammer til styrehuset på kommandobroen, at der i 1922 foretoges omfattende arbejder af hensyn til installationen af restaurant, som færgen forøvrigt havde haft i årene 1892-1902, samt at kommandobroen forlængedes i 1926. Af større reparationsarbejder kan nævnes, at kedlerne måtte fornyes i 1911.

Fra Burmeister & Wains skibsværft leveredes i 1892 og 1893 de to næsten helt ens hjuldampfærger ALEXANDRA og THYRA. Begge færger var udstyret med al den moderne teknik, der dengang kunne tilvejebringes, d.v.s. elektrisk lys, ballasttanke o.s.v. Medens H/F ALEXANDRA i hele sin levetid udelukkende sejlede mellem Masnedø og Orehoved, anvendtes H/F THYRA 1893-1898 ved Helsingør-Helsingborgoverfarten og derefter ved Masnedø-Orehovedoverfarten. Disse to færger var de første, der forlængedes, og den direkte anledning hertil var åbningen af Gedser-Warnemündeoverfarten i 1903, der afstedkom en forøget international trafik over Masnedø-Orehovedoverfarten. De to færger skul-

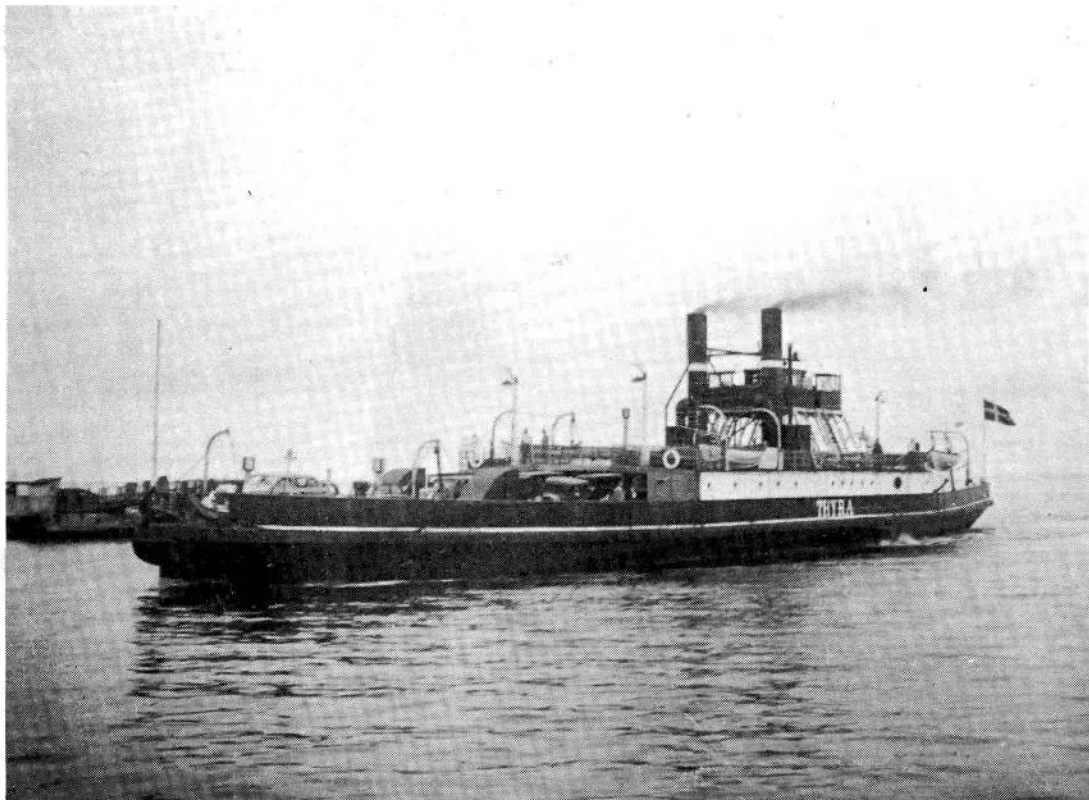


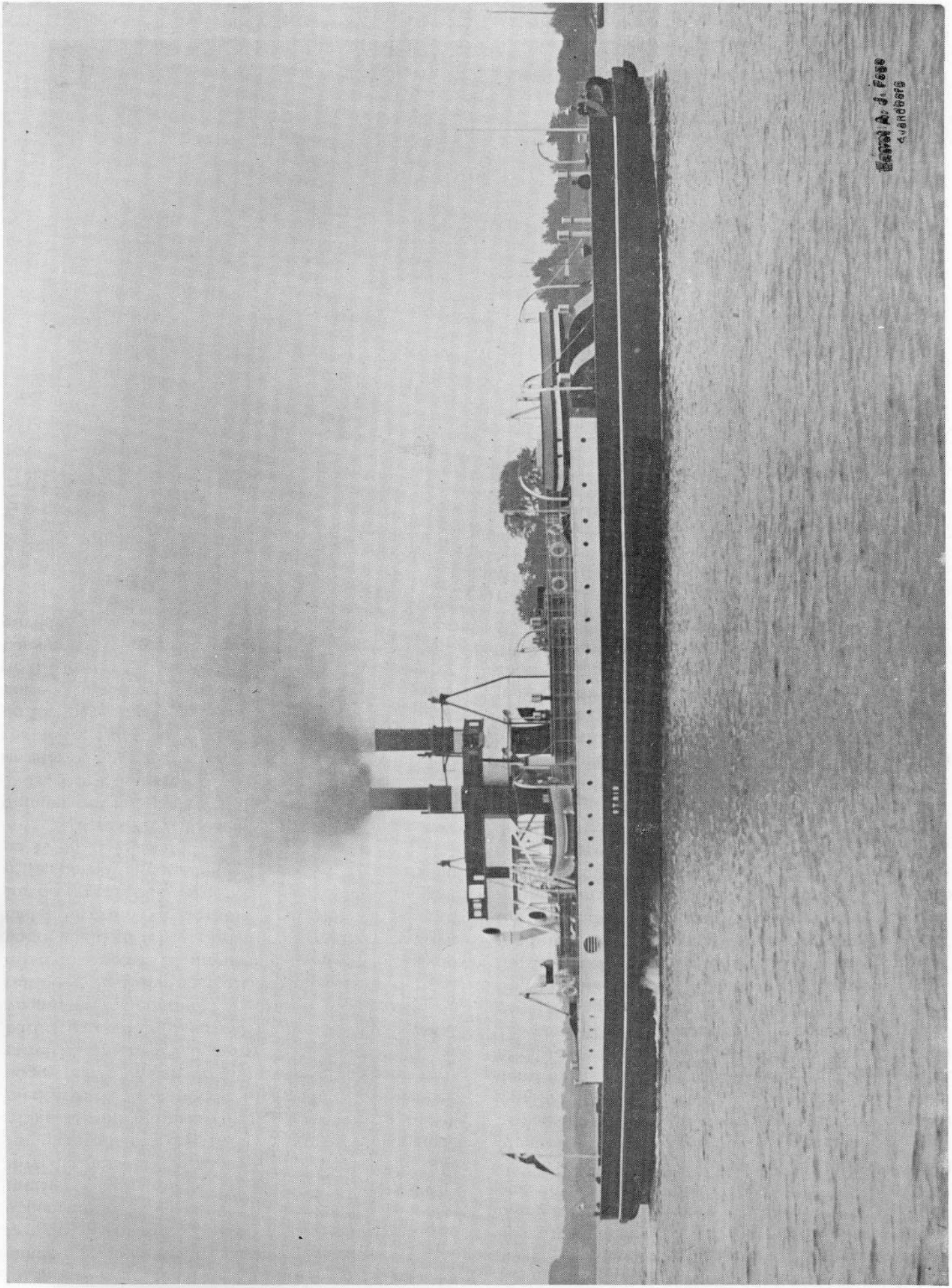
le kunne overføre 3 af datidens sovevogne ad gangen, hvilket kunne lade sig gøre efter at sporelængden var øget til 63,90 m, den længste for nogen af de små hjulfærger. Forlængelsen skete mellem kedelrummene og 1. og 2. kl. salonerne, men det herved fremkomne rum udnyttedes ikke før efter en årrække, hvorfor færgen måtte medgives 73 tons ballast. Ombygningen af færgerne medførte bl.a. at disses drejeevne forringedes noget, samt at skovlhjulenes bremseevne formindskedes, hvorved der - dels som følge af ballasten og dels på grund af det forøgede antal vogne, der medfulgte pr. tur - måtte stoppes tidligere ved indløbet til færgeljerne. Herved mistedes noget af manøvrevenen, hvilket havde nogle uheld til følge. Navnlig blev Masnedø havn under urolige vejrforhold vanskelig at besejle for de forlængede færger. I den forlængede del af færgerne indrettedes efter en årrække endnu en 1. og 2. kl. salon.

H/F ALEXANDRA gennemgik kun mindre ændringer udover den allerede nævnte ombygning i 1903. Det kan nævnes, at den i 1913 gennemgik en større hjulreparation, der formentlig skyldtes sejlads i is, at der i 1918 skete en omlægning og forstærkning af sporene og at der i 1926 indrettedes smørrebrødsrum i en del af damesalonen. Endelig fjernedes i 1930 nogle skylighter af hensyn til automobiloverførsler. Færgen udrangeredes i 1935.

Søsterfærgen THYRA gennemgik ligeledes en række ændringer i tidens løb. Her kan nævnes sporforstærkning i 1912, indretning af et kammer på kommandobroen i 1920 og i 1927 en fuldstændig sporfornyelse.

H/F THYRA var den sidste hjulfærge ved Masnedø-Orehovedoverfarten, idet den først udrangeredes efter Storstrømsbroens ibrugtagning den 26. september 1937. At man havde beholdt den i drift viste sig at være lidt af et held, da et af de faste fag på den gamle Måsnedsundbro den 12. december 1935 blev påsejlet og ødelagt af en engelsk damper. Der kunne herefter ikke overføres jernbanevogne til Masnedø færgenhavn, hvorfor der etableredes sejlads med personer og post mellem Orehoved og Masnedund. Farvandet ud for Masnedund er imidlertid ret lavvandet og ikke afmærket for sejlads imellem de to nævnte punkter, hvorfor der af de ved overfarten stationerede færger kun kunne benyttes H/F THYRA, der ikke var så dybtgående som de to skruefærger. Færgen blev straks efter uheldet fyret op, og senere kom den lille automobilfærge KRONBORG til assistance fra Helsingør-Helsingborg overfarten. Vognoverførslen opretholdtes i et vist omfang, idet S/F OREHOVED og S/F FYN sejlede mellem Orehoved og Korsør, ligesom der udførtes nogle enkelte ture med S/F PRINS CHRISTIAN mellem Gedser og Københavns Frihavn. Blandt andet overførtes nogle personvogne, der





Starbuck
A. H. H. H. H. H.

skulle benyttes på Falster i juletrafikken få dage senere.

H/F KRONPRINS FREDERIK var den eneste af disse sidste 6 hjuldampfærger, der ikke ombyggedes. Også på en anden måde adskilte færgen sig fra de øvrige, idet den blev den sidste hjulfærge ved statsbanerne. Færgen blev stationeret ved Helsingør-Helsingborgoverfarten fra 1898 til 1927, derefter kom den til Lillebæltsoverfarten, hvor den forblev til 1933. Fra 1933 og til 1938, da Oddesundbroen indviedes var den stationeret ved denne overfart. Også denne færge fik tidligt fjernet skylighterne af hensyn til overførsel af automobiler.

H/F STRIB stationeredes ved Lillebæltsoverfarten, hvor den forblev hele sin levetid. Af en eller anden grund byggedes den med samme længde som H/F DAGMAR oprindelig havde, og ikke som sine nærmeste forgængere. Allerede i 1904 blev den imidlertid forlænget. H/F STRIB var 3. færge i personturene sammen med de i 1920 og 1921 anskaffede skruefærger FYN og DAN og den udrangeredes ved Lillebæltbroens ibrugtagning i 1935.

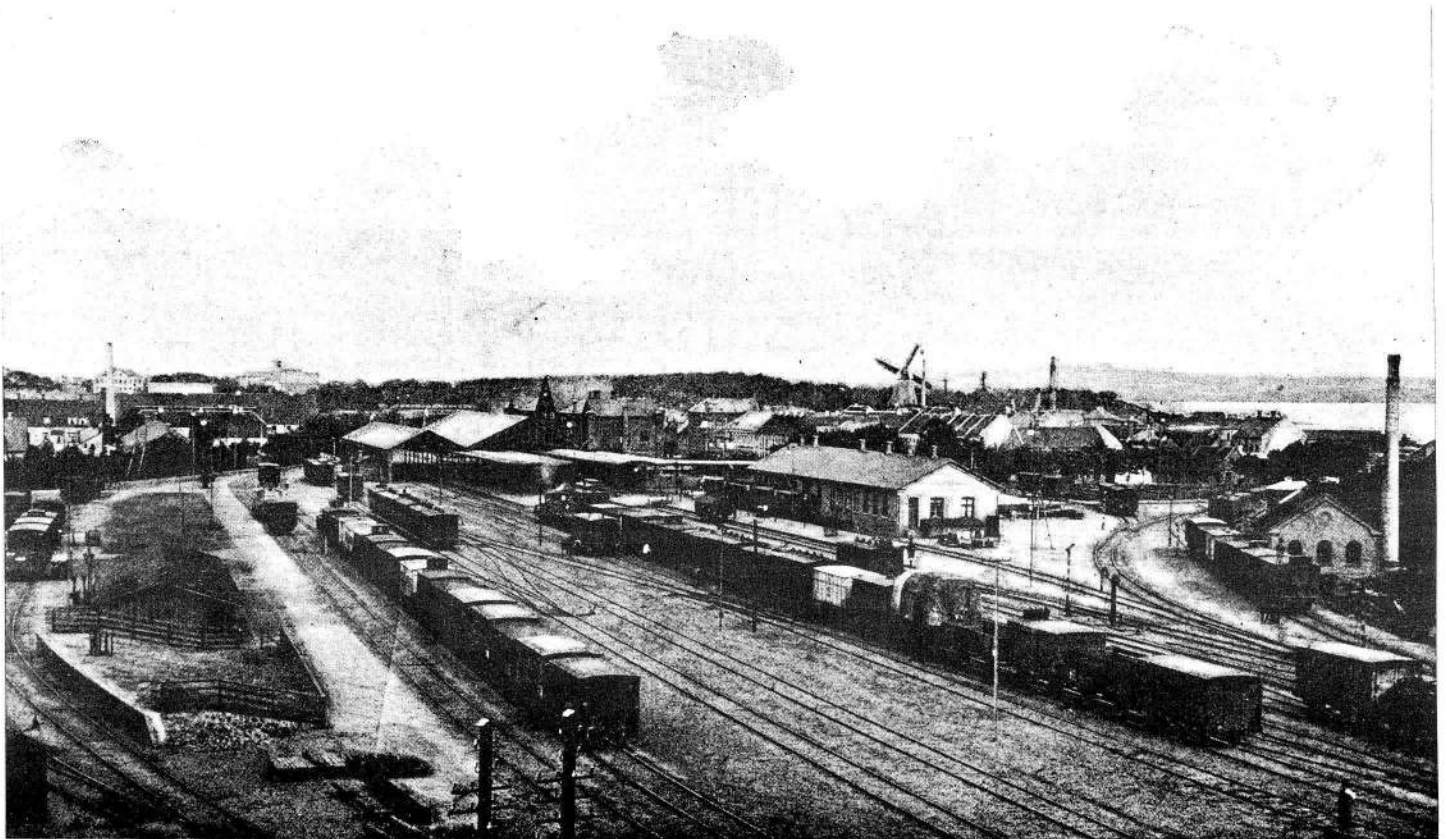
Ib V. Andersen

De i artiklen viste foto er udlånt af Jernbanemuseet, billedet herunder, der viser udsigten over Fredericia ca. 1883 er dog i red. arkiv.

RETTELSE: I forrige artikel (7. årgang, nummer 1) er der en meget kedelig trykfejl på side 18, 1. spalte, trediesidste linie: årstallet skal være 1958 (det var en "gedebuk" fra redaktørens side og han beklager dybt den skete fejl). En anden fejl optræder i teksten side 25, 2. spalte, linie 30, hvor der står, at den polstrede bæk følger skibets runding i forstavnen. Det er forstavnen, der er forkert, idet bænken stod i agterstavnen. Fejlen skyldes, at hverken forfatter eller redaktør da artiklen blev skrevet var klar over, at skibe altid tegnes med forstavnen mod højre - og Lillebælt var temmelig ens i begge ender. Vi beklager begge dybt vor uvidenhed.

Illustrationerne til artiklen i dette nummer er mange og store. Som indlægsark finder De tegninger af følgende færger: INGEBORG, DAGMAR (såvel før som efter forlængelsen), ALEXANDRA KRONPRINS FREDERIK og STRIB og endvidere yderligere 2 tegninger af sporplanerne for såvel Fredericia som Strib til yderligere illustration af disse stationers udvidelser i takt med den stigende trafik.

Red.



Jernbaneterrænet.

DAMPLOKOMOTIVET

Glidere og cylindre

Vi har nu set, at dampen er færdigbehandlet i kedlen og skal nu videre for at få maskinen til at køre. Fra kedel eller overheder går dampen ind i damprøret. Dette rør er normalt indvendigt d.v.s. at det ligger i kedel og røgekammer, men det kan også være udvendigt, hvilket ofte var tilfældet på

- 1) små gamle loko uden dom. Der var da på kedelryggen monteret en stuts eller en lille samle-kasse, hvorfra et udvendigt damprør gik til gliderkassen (eks: ØSJS 1-4, Bay side 20).
- 2) loko hvor cylinderblokken lå forskudt bagud i forhold til røgekammeret (eks: gl. S, Bay, side 35).
- 3) franske De glehn compound loko, hvor de udvendige HT-cylindre lå forskudt bagud, medens LT-cylindrene lå indvendigt mellem rammen og under røgekammerets midte (dette kommer vi nærmere ind på senere).
- 4) endelig var det meget almindeligt på større engelske loko, at damprørets nederste del gik ud gennem røgekammerets underste del.

Dampens fortsatte vej er nu gennem glider, cylinder og udgang for til sidst at udstødes gennem skorstenen. Gliderens opgave er at fordele dampen skiftevis til de 2 cylinderender og den tjener tillige til gangskiftning og sammen med regulatoren til regulering af den til cylinderen tilførte dampmængde. I cylinderen vil dampens tryk på stemplet få lokomotivet til at bevæge sig.

Men så let som med disse få linier om glider og cylinder slipper vi nu ikke, vi må til at se hele den proces nøjere efter i sømmene for at finde ud af, hvad der egentlig sker. Det bliver en tør omgang teori, så jeg må bedrøve Holtrup med, at jeg ikke kan skrive bredt. Nu vil han nok påstå, at jeg heller ikke vil, men jeg er ikke tilhænger af POP -og da slet ikke jernbanepop.

I "Damplokomotivet og dets betjening" er der en udmærket skitse som på den enkleste måde viser arbejdsgangen i en lokodampmaskine. Se fig. 139.

I cylinderen 1 virker dampen skiftevis på den ene og den anden side af stemplet 2, hvorved dette drives frem og tilbage i cylinderen. Gennem stempelstangen 3, krydshovedet 4, der styres mellem linealerne 5, og drivstangen 6 overføres stempeltrykket til krumtappen 7 på drivhjulet 8. Herved er stemplets frem- og tilbagegående bevægelse i ret linie omsat til drivhjulets drejende og ensrettede bevægelse. (gennem kobbelstangen/stængerne 8 forbindes drivhjulets krumtap med kobbelhjulets/hjulenes krumtap/krumtappe).

Ved hjælp af glideren 9 ledes dampen skiftevis til den ene og den anden side af cylinderen; glideren bevæges frem og tilbage i gliderkassen 10 af gliderstangen eller gliderstokken 12, der styres af krydshovedet 13 og linealen 14 og bevægelsen hertil sker gennem styringen, hvis forskellige dele alle er mærket med 11. Ved et system af træk- og vægtstænger 15, der manøvreres fra førerhuset kan styringens stilling ændres, så maskinen kan omstilles til forlæns- eller baglænskørsel, ligesom man - ligeledes fra førerhuset - kan variere den dampmængde, der tilføres cylinderen (ændre fyldningsgraden).

Før vi går videre i teksten er det nok bedst at nævne de forskellige lokobetegnelser - regnet efter antal af cylindre og den måde, hvorpå dampen virker i cylindrene:

Højtryksloko betegner et loko, hvor dampen kun arbejder i 1 cylinder, medens et compound - eller høj- og lavtryksloko - er et loko, hvor dampen efter at have virket i én cylinder, højtrykcylinderen, går videre til endnu en cylinder, lav-

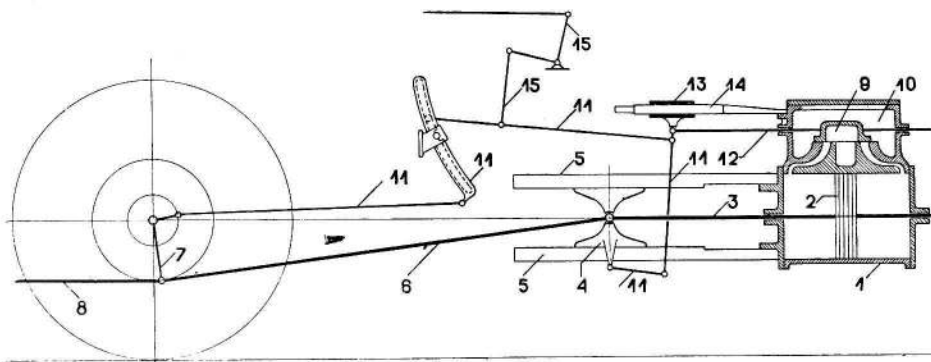


Fig. 139

trykscylinderen, og her afgiver resten af sin energi.

Højtryksloko kan have 2, 3 eller 4 cylindre (6 findes vist i et enkelt tilfælde) og betegnes som henholdsvis:

Tvilling-loko (betegnet -2), f.eks. K, D

Trilling-loko (-3) f.eks. S, H, 3-cyl. R

Firling-loko (-4), f.eks. engelske GWR King-Castle og Star klasserne, samt de tyske 17⁰ (ex KPEV S 10) og 17⁶ (ex Sächsische Statsbahns XII H) - alle 2-C hurtigtogsloko.

Compoundloko: Det almindeligste er det 4-cylindrede compoundloko, betegnes 4v, ex P og E. Mende første compoundloko var som regel 2-cyl. altså med 1 HT og 1 LT-cylinder (1 på hver side af maskinen). Herhjemme kun kendt fra E nr. 28 men meget almindelig i mellem- og sydeuropa, betegnes 2v. Endelig fandtes der også 3-cyl. compoundlokotyper, dog kun i ringe antal og typer, betegnes 3v, samt 6-cyl., betegnes 6v (også kun ganske få).

Foreløbig er vi kommet dertil, at dampen fordeles i og af glideren. Lad os nu se på hvad der sker for en enkelt omdrejning af maskinens drivhjul, for når den er fuldført, har såvel glider som stempel udført én frem- og én tilbagegående vandring.

Vi må igen have en skitse til hjælp og vi skal nu se rent principielt på, hvordan glideren fordeler dampen, og foreløbig betragter vi kun hvad der foregår på venstre side af stemplet, medens drivhjulene foretager en enkelt omdrejning og stemplet samtidig gør et slag frem og tilbage i cylinderen (fig. 395).

I. Stemplet indtager venstre yderstilling - benævnt dødpunktstillingen - og når det begynder at bevæge sig til højre, har glideren allerede åbnet ganske lidt for venstre dampkanal; det stykke, der er åbnet, betegnes det ydre lineære frem-spring. Både glider og stempel bevæger sig mod højre, hvilket bevirker, at der åbnes mere for den venstre dampkanal, perioden kaldes indstrømningsperioden, og varer indtil glideren har vendt og ved sin vej til venstre lukker for venstre dampkanal i stilling

II. Stemplet bevæges videre til højre, idet den damp der er til venstre for stemplet driver det fremad under jævnt faldende tryk idet alle kanaler er lukket: ekspansionsperioden.

III. I denne stilling begynder udstrømnings-

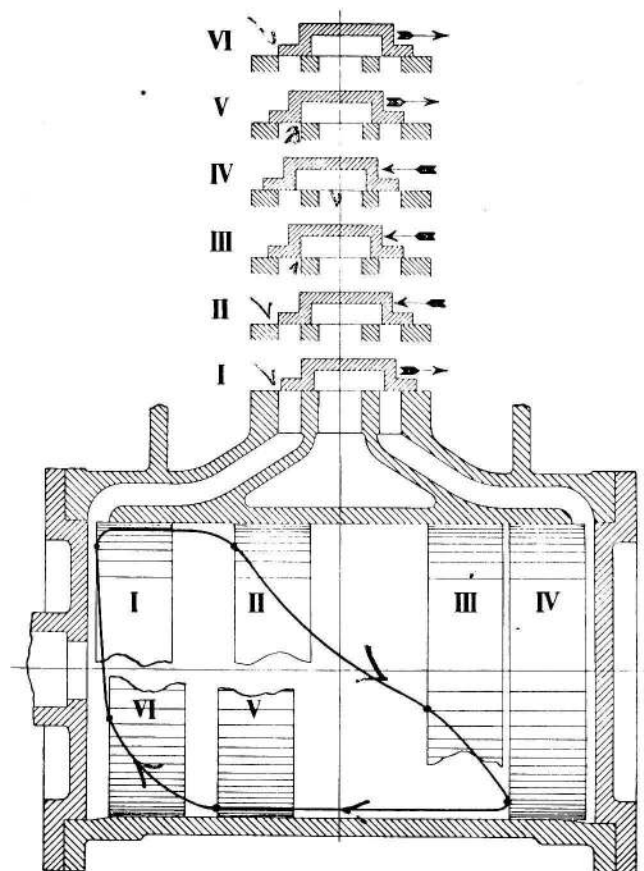


Fig. 395

perioden idet glideren åbner for forbindelsen gennem venstre dampkanal og udgangskanalen. Medens stemplet bevæger sig (III) til højre død-punktsstilling (IV) vil trykket på dets venstre side naturligvis falde stærkt på grund af dampens udstrømning, således at modtrykket mod stemplets bevægelse til venstre under det påfølgende slag vil være ganske lille.

Det stykke som dampkanalen i død-punktsstilling

IV. er åbnet for udstrømning kaldes det lineære forsprung og den del af udstrømningsperioden, som falder under stemplets bevægelse fra III til IV kaldes forudafstrømningsperioden.

Efter at have passeret død-punktstillingen bevæger stemplet sig til venstre og udstrømningsperioden vedvarer indtil glideren også har vendt og nu bevæger sig mod højre og lukker for udstrømning i stilling

V. Den dampmængde, der endnu er tilbage i cylinderen - på stemplets venstre side - vil nu være spærret inde - og vil under stemplets fortsatte bevægelse til venstre i kompressionsperioden blive sammenpresset, således at stemplet i denne periode kommer til at arbejde under et stadigt stigende modtryk.

Denne kompression medfører derfor en formindskelse af det udførte arbejde, men bevirker samtidig en dampbesparelse, idet den mængde damp, der deltager i kompressionen, kommer til at udføre nyttigt arbejde i det efterfølgende stempelslag. Kompressionsperioden varer indtil glideren, når stemplet når stillingen

VI. lige før dødpunktstilling I, igen begynder at åbne for dampens indstrømning fra gliderkassen til venstre dampkanal.

Indstrømningsperioden begynder altså i stilling VI og den del af indstrømningsperioden, der svarer til stemplets bevægelse fra denne stilling til dødpunktstilling I kaldes forudindstrømningsperioden, i hvilken stemplet møder modtrykket af den fra gliderkassen indstrømmende damp. Forudindstrømningen medfører altså ligesom kompressionen en formindskelse af det i cylinderen udførte arbejde.

Undersøger vi nu hvad der under en hjulomdrejning sker på stemplets højre side vil vi finde noget ganske tilsvarende. En maskine, hvor der på begge sider af stemplet udføres selvstændigt arbejde, betegnes en dobbeltvirkende maskine.

Det skadelige rum er spillerummet mellem cylinderdækslet og stemplet i dødpunktstilling samt den tilsvarende dampkanal; navnet stammer fra, at den dampmængde, der ved stempelslagets begyndelse befinder sig her er tabt for arbejdsudvikling.

Nederst på tegningen - i cylinderen - ses en svært optrukket streg, der danner en "lukket" figur. Figuren kaldes diagrammet, og viser det til enhver tid herskende tryk i cylinderen. Den højest liggende del repræsenterer indstrømning og ekspansion, den lave udstrømning og modtryk, og figurens areal fortæller os om, hvor stort arbejde, der udføres i cylinderen. Ved hjælp af indikatoren kan man tegne et sådant diagram.

Indikatoren er et lille apparat, man let kan påmontere den cylinder, hvis arbejde man ønsker at måle. Det til enhver tid herskende tryk overføres til et på indikatoren anbragt indikatorpapir arealet måles og giver udtryk for det udførte arbejde. Uregelmæssig figur vil vise, at gliderens stilling trænger til justering. (En beskrivelse af en indikator og dens virkemåde kræver en så indgående forklaring, at ingen vil få noget ud af det, medmindre man selv har deltaget i forsøg med diagramstyring. (Fig. 400 viser et diagram).

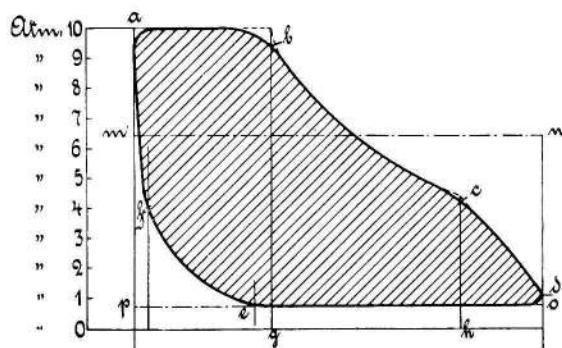


Fig. 400

Ja, det var i grovtræk noget teori - vist en slem omgang - men jeg har forsøgt at skære det ned til det mindst mulige.

Vi må nu se lidt på de tekniske detaljer. Af glide findes 2 hovedtyper:

- 1) Planglidere eller fladglidere (kasseglidere)
- 2) Stempelglider eller rundglider.

I mange år anvendtes kun fladglidere, men med højt kedeltryk og overhødet damp gik man over til rundglidere, da fladglidere her viste sig vanskelige at holde tætte. Af begge glidertyper er der naturligvis adskillige fabrikater.

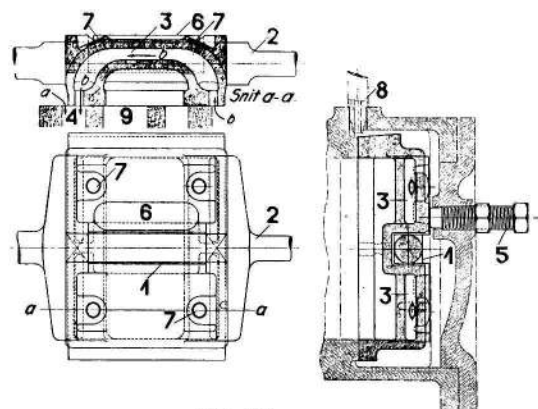


Fig. 180

Planglidere:

Fig. 180 viser Tricks-glideren, konstrueret af ingeniør Trick i Esslingen (den ses igen i fig. 141). Fig. 180 a viser gliderkassens bund, gliderspejlet, en absolut plan flade, forsynet med de fornødne slidser til kanalerne til cylinderen. Glideren styres - og bæres - af gliderstokken (gliderstangen) 2, der er indsat i en rille i gliderens ryg. Når glideren står i den vi-

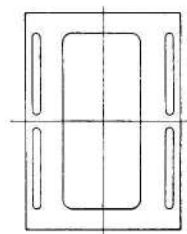


Fig. 180 a

ste stilling strømmer damp direkte fra gliderkassen ind gennem a og kanal 4 til cylinderen samt gennem en smal kanal 3 og b.

Ideen i denne glidertype er, at man opnår en hurtigere fyldning end ved de ældre anvendte typer, hvor glideren ser ud som vist i fig. 139. Skruen 5, indskruet i gliderkassedækslet, tjener til at begrænse den afstand glideren kan løfte sig op fra gliderspejlet, hvis trykket i cylinderen af en eller anden grund skulle stige uforholdsmæssigt stærkt, f. eks. ved store mængder kondensvand.

Både gliderspejlet og gliderens underside har slebne flader, og slutter således tæt sammen idet dampen i gliderkassen ved sit tryk vil presse glideren mod spejlet; et modtryk forekommer ikke, da gliderens indvendige hulrum til stadighed er i forbindelse med udgangskanalen. Det ses heraf, at der mellem de 2 slebne flader er en stærk gnidningsmodstand, hvilket bevirker, at smøring vanskeliggøres og at der til bevægelsen kræves et ret stort arbejde.

Med højere tryk og temperaturer samt overhedning vanskeliggjordes smøring yderligere, med "rivning" af spejlet som følge og dermed også utætheder. Man gik derfor over til at anvende aflastede glidere, se fig. 181, der er en aflastet kanalglider.

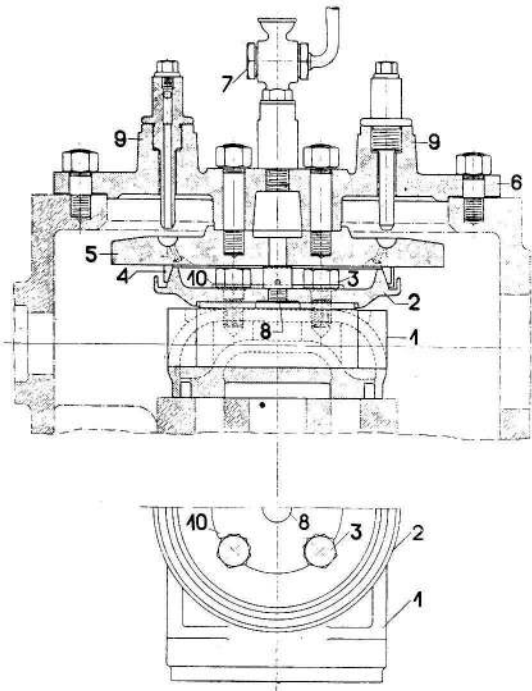


Fig. 181

1 er glideren, 2 en aflastningsskål, der ved hjælp af skrue 3 er fastspændt på en afdrejet flade på ryggen af glideren. Aflastningsskålens overside har et konisk sæde, hvorom der stramt

slutter en tætningsring 4, som under gliderens bevægelse glider mod det i gliderdækslet 5 indsatte aflastningsplan 5. Disse forskellige elementer er sådan forarbejdet, at de slutter damp-tæt imod hverandre og herved dannes der da et hulrum mellem aflastningsplanen 5, ringen 4 og skålen 2, som er uden forbindelse med kraftdampen i gliderkassen. Herved opnås den ønskede aflastning.

7 er en hane, der kan sætte ovennævnte hulrum i forbindelse med atmosfæren (denne hane skal være åben under kørslen, og for at sikre, at aflastningen virker, må den af og til stødes igennem - blæser der damp ud af den, vil det sige, at der er opstået en lækage i aflastnings-systemet).

Fig. 140, 141 og 142 viser snit gennem glider og cylinder på forskellige lokotyper.

Fig. 140 er et loko med indvendigt liggende cylindre og glidere - altså en C-maskine (de 2 cylindre er sammenstøbt til én blok).

141 viser et loko med udvendige cylindre og glidere (og styring) inden for rammen - det ses af, at gliderkassen er anbragt på siden af cylinderen (ældre type, f. eks. ex sjællandske (ej KS) og ældre jyske).

142 viser et loko med udvendige cylindre og glidere - en F- eller G-maskine.

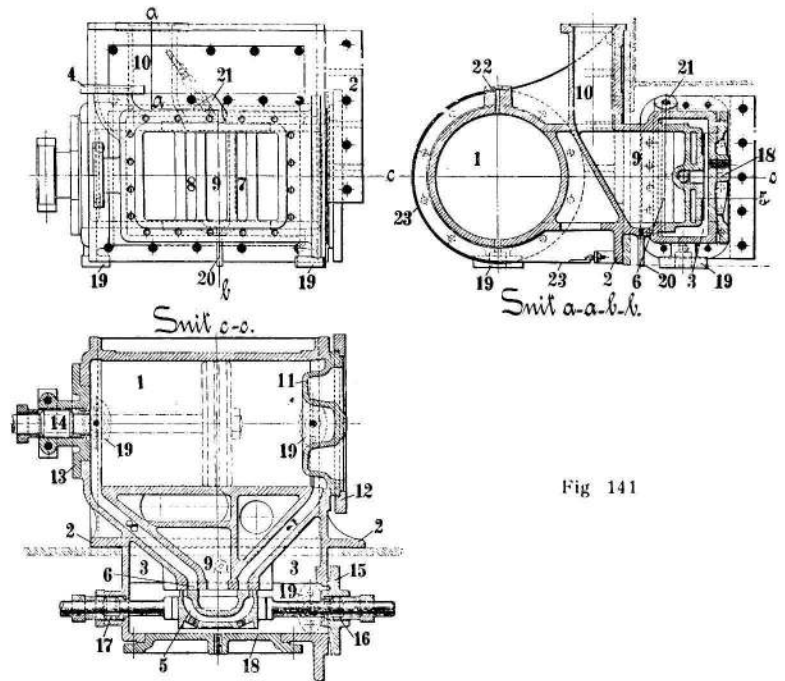


Fig 141

STEMPELGLIDERE:

For at komme bort fra fladgliderens ulemper gik man omkring og efter århundredskiftet over til at anvende rundglidere (stempelglidere). Gliderkassen er erstattet med en indvendig af-

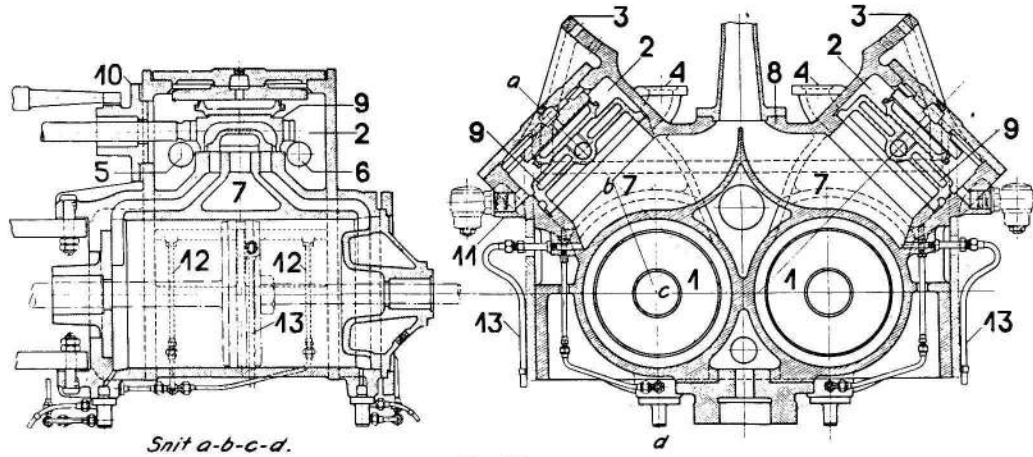


Fig. 140

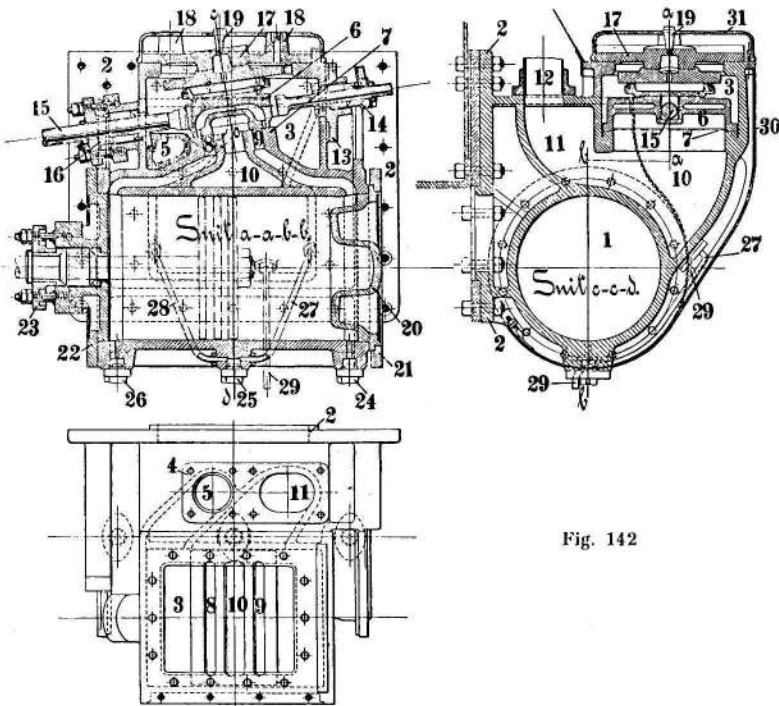


Fig. 142

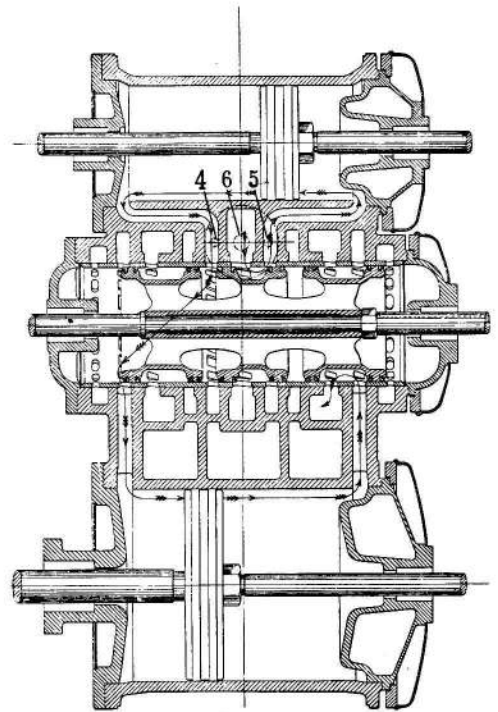


Fig. 182

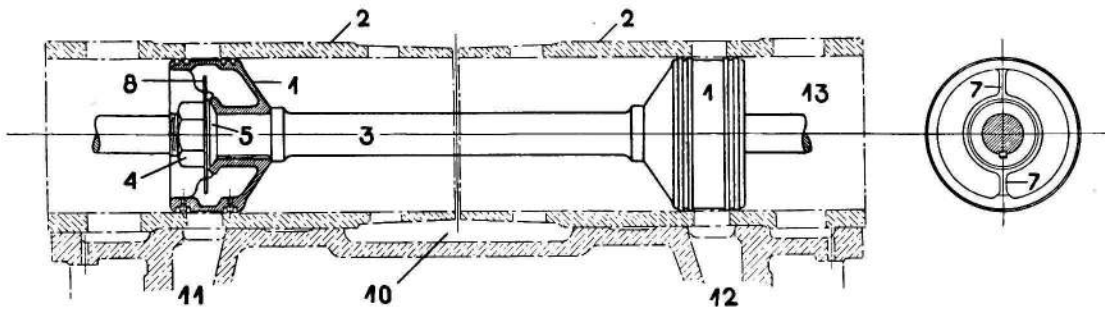


Fig. 183

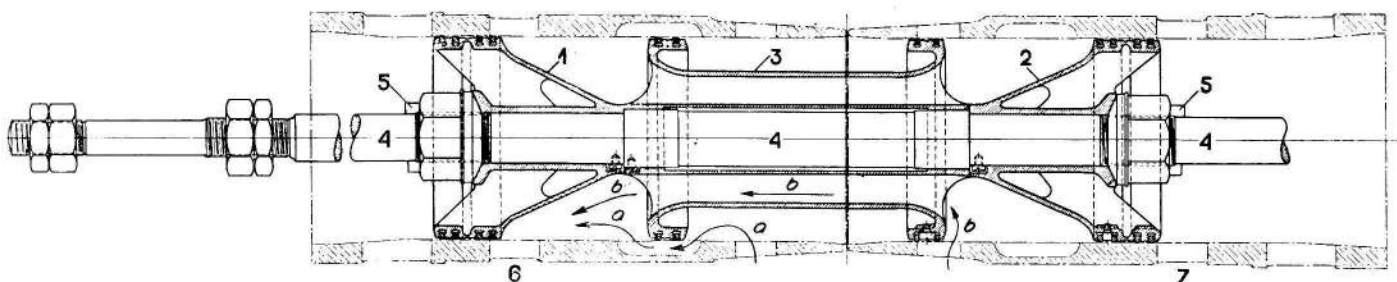


Fig. 184

drejet cylinder forsynet med de nødvendige kanaler, svarende til kanalerne i gliderspejlet.

Glideren består her af 2 - eller flere - stempler, der er fastspændt på gliderstangen. Tæthed mellem glider og stempel opnås ved at forsyne stemplet med stempelringe (tætningsringe).

Ved at fremstille cylinderen af et hårdt materiale, hvori der er indsat en foring og ved at lade stempelringene være af et mindre slidstærkt materiale end foringen vil det ses, at man opnår en både nem og billig måde at holde glideren tæt på, idet stempelringene er ret lette at udskifte - og billige - endvidere er foringen også ret let at komme til at slibe eller afdreje og om fornødent udskifte. (Det er altid vanskeligere at holde to plane flader tætte end to cylindriske).

En anden fordel ved rundglideren er, at trykket mod cylinderspejlet er uafhængigt af trykket i gliderkassen, men da en rundglider ikke har mulighed for i påkommende tilfælde at løfte sig fra spejlet, må begge ender af cylinderen forsynes med sikkerhedsventiler.

Fig. 183 viser en simpel - og almindelig - benyttet rundglider med to stempler 1 som hver har fire stempelringe 2. De to stempler fastspændes mod afstandsstykket 3 ved møtrikkerne 4 med underlagsskive 5. (7, 8 og 9 er en sikringsordning for møtrikkerne).

I modsætning til fladglideren arbejder rundglideren altid med indvendig damptilførsel, hvilket vil sige, at tilgang af damp sker i hulrummet mellem de to stempler, medens dampafgangen sker ved enderne af gliderkassen. (Fladglidere kan arbejde efter begge metoder).

Vi ser i fig. 183, at glideren står i midtstilling. Tænker vi os nu, at den bevæger sig til venstre vil dampen fra damprummet 10 passere gennem kanal 11 til cylinderens venstre stempe side medens spildedamp fra den højre stempe side strømmer ud gennem kanal 12.

Hochwalds glider ses i fig. 184.

Den har to stempler, hver med 4 ringe 1 og 2 og mellem disse stempler et dobbeltstempel 3 med to plus to ringe. I den på tegningen viste stilling er glideren på vej fra midtstilling mod venstre og damp tilføres kanal 6, dels direkte, vist ved a, dels gennem det indvendige hulrum, vist ved b, og udstrømning sker gennem kanal 7.

Indtil nu har vi kun beskæftiget os med loko, der arbejder med enkelt ekspansion - højtryksloko - altså loko, hvor den damp, der tilføres en af gliderkasserne kun arbejder i én cylinder. Sådanne loko er almindeligvis 2-cylindrede (tvil-

lingloko), men kan også være 3 eller 4 cyl. og har da en glider til hver cylinder.

For at udnytte dampens tryk fuldt ud, fandt man ret hurtigt på at lade dampen arbejde i to cylindre efter hinanden, først i højtryksdelen og derefter i lavtryksdelen (HT og LT). Herved opnåedes en bedre økonomi, men også et mere kompliceret maskineri med deraf følgende større anskaffelsessum og dito vedligeholdelsesudgifter og tillige et loko, der stillede større krav til betjeningen.

Disse loko kan være 2-cyl. (1 HT plus 1 LT cyl.), 1 par på hver lokoside. De har en vis tilbøjelighed til at rokke under kørslen og har visse igangsætningsvanskeligheder.

Almindeligvis anvendes 4-cyl. loko (2 HT plus 2 LT cyl.) arbejdende efter forskellige systemer, opkaldt efter konstruktøren.

VANCLAIN - vore hjemlige P og E-maskiner er en af de enkleste typer, idet der for hvert cylindersæt kun er én glider, se fig. 182 (P-maskinen). Glideren ligger mellem HT og LT-cylinderen. Den er en rundglider med 3 ringe som er støbte i ét og ved ribber forbundet med et nav, hvori gliderstokken er fastgjort på sædvanlig vis. Hver enkelt ring har i snit form som ganske almindelige planglidere og er forsynet med to plus to stempelringe. Den midterste ring er HT-glideren, de to yderste danner tilsammen LT-glideren. HT-glideren arbejder med indvendig tilstrømning, idet damp fra damprummet 6 passerer gennem midterringens udvendige hulrum og kanal 5 til HT-cylinderen. Afgangsdampen herfra går gennem kanal 4 til gliderens indvendige hulrum, der virker som RECEIVER og herfra gennem den bageste kanal til LT-cylinderen (LT-glideren har altså udvendig tilstrømning). Fra LT-cylinderen (oversiden på tegningen) ledes spildedampen gennem forreste dampkanal og den udvendige hulhed i forreste gliderring til udstrømningsrummet. NB: følg pilene på fig. 182.

Vi må lige i korthed omtale de almindeligste compoundsystemer, der anvendes i udlandet. Ved vore hjemlige P- og E-loko ligger alle 4 cylindre i samme plan.

v. BORRUS-compound: Alle 4 cylindre i samme plan. 2 glidere, 1 ax.drev - almindeligst i Tyskland.

de GLEHN: 4 cyl. compound. 4 glidere. 4 styringer. Udvendige HT-cylindre trækker på 2. aksel, indvendige LT-cylindre trækker på 1. aksel. Har lokoet meget store LT-cylindre placeres disse udvendig og HT-cyl. indvendig. De indvendige cylindre med glidere placeres over midte af bog-

gie og under røgkammer, de udvendige bag boggiens baghjul.

Maskineriet er meget kompliceret, men giver mulighed for den mest hensigtsmæssige kørsel, idet lokomotivet - som regel - er forsynet med mulighed for indstilling af hvert styringssæt for sig og dertil kommer flere muligheder for en kombination: loko kører normalt som compound, men kan også køres som 4-cyl. HT-loko (f.eks. ved igangsætning) eller som 2-cyl. HT-loko og da med frit valg om man vil benytte de 2 HT eller de 2 LT-cyl. dertil.

COLES, engelsk er en afart af de Glehn.

PLANCHIA (italiensk): Alle 4 cylindre i samme plan, HT-cyl. på den ene side, LT-cyl. på den anden side af loko, 1 udvendig og 1 indvendig af hver.

Endelig bør nævnes de berømte - eller berøgtede - og særdeles beskrevne og omtalte WEBB-compound loko fra LNWR i England. De første blev bygget i 1882, og Webb fortsatte med at bygge til midten af 1890erne - i stort antal og i flere forskellige typer (Experiment - Dreadnoughts - Tentonic - Greater Britain m.fl. klasser). Fælles for dem alle var 2 udvendige HT-cylindre, der drev det bageste af 2 drivhjulssæt, ingen kobbelstænger mellem de 2 hjulsæt, det skulle efter Webbs mening give et friere løb.

Disse loko var alt andet end vellykkede, men Webb holdt stædigt fast ved dem, men bed dog i 1897 i det sure æble og indførte et 4-cyl. compound 2B loko med kobbelstænger men med 2-ax. drev (Jubilee-klassen), men ej heller denne type var nogen succes. Det skal ikke have været noget usædvanligt syn, at de 2 hjulsæt under igangsætning løb hver sin vej - og utallige er de beretninger, der gives om disse køretøjer, og alligevel har de deres beundrere, der stadig - med ægte engelsk stædighed - hævder, at ulemperne var stærkt overdrevne og fordelene blev fortiet eller bagatelliseret. Sædheden? - Jeg ved det ikke, men mon ikke den findes lidt eller noget under nul.

Et compoundloko vil som følge af de relativt små HT-cylindre og af at LT-cylindrene først virker lidt efter HT-cylindrene have ringere igangsætningssegenskaber end det tilsvarende HT-loko. For at råde bod herpå indretter man compoundloko så de under igangsætning kører med højtryksdamp i alle cylindre. Det gøres ved at "åbne for receiveren" - men hvad er så det? I ordets bogstavelige forstand er receiveren ret og slet en beholder, der indskydes mellem HT- og LT-cylindrene. Ideen er at den skal opsamle

den fra HT-cylinderen kommende damp - er altså i realiteten LT-cylinderens kedel - og for at holde et nogenlunde konstant tryk i den, må dens volumen ikke være for lille (1,5-2 gange HT er passende), herfra går den opsamlede damp så gennem LT-glideren til LT-cylinderen.

Når en lokofører "sætter receiveren på" betyder det blot at han lukker kedeldamp direkte ned til LT-glideren, hvad der får LT-cylinderen til at virke som en HT-cylinder. På P-maskinen sker det ved at bevæge en gliderventil, der har 3 stillinger: 1) normal kørsel, 2) igangsætning og 3) udblæsning af cylinderen. På E-maskinerne sker det samme, her er der blot kun en kørestilling og en igangsætningsstilling (en skiftearm).

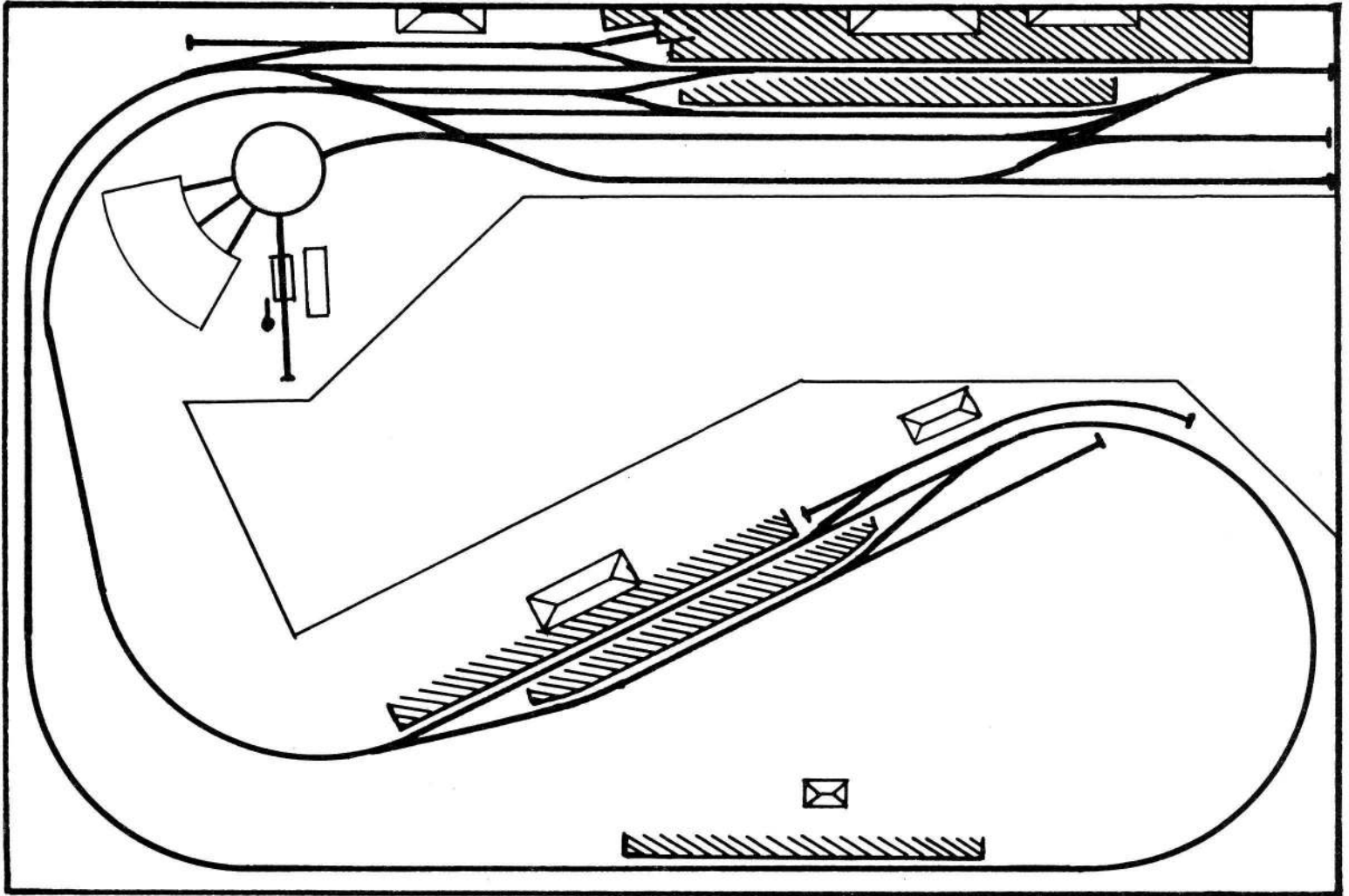
Når et loko kører på afspærring er der en tilbøjelighed til at danne sig vacuum i cylindre og glidere; det giver et ufrit løb, men kan også resultere i, at der indsuges faste partikler fra røgkammeret hvorved glidere og cylindre kan blive revet. Det modvirkes ved at påmontere de såkaldte snøfteventiler på gliderkassen. Snøfteventilen er en kontraventil; ved overtryk i gliderkassen holdes ventilen af dette tryk mod sit sæde - falder trykket til under atmosfærens vil ventilen slippe sædet og udligne trykket.

Omløbsventilen (også fejlagtigt kaldt omløberventilen) tjener til under kørsel med lukket regulator at udligne trykforskelle mellem cylinderens 2 ender. Princippet er at de 2 cylinderender er forbundet med et uden på cylinderen løbende rør; midt på dette er anbragt en ventil, der af damptrykket vil blive trykket fast mod sit sæde, Lukkes regulatoren vil ventilen løses fra sædet, sætte de 2 cylinderender i indbyrdes forbindelse og udligne trykforskellen (høres som en svag klappende lyd under afspærring eller hvis der køres meget let, især med højt optrukket styring).

Selve cylinderen er der ikke meget at sige om, den er støbt med en indsat foring, der ved slid udbores eller slibes eller i særlige tilfælde fornyes. Enderne lukkes med cylinderdæksler, der selvfølgelig skal slutte absolut tæt. I dækslerne er der hul til stempelstangen og gennemføringen tætnes med pakdåser med metalliske pakninger.

Ja, så fik vi endelig lokomotivet til at køre; i næste afsnit må vi se om vi kan få det til at køre både forlæns og baglæns - og desuden se lidt på lokokørsel.

Månedens 2x3m sporplan



Dette Nummers Sporplan er et Forsøg paa at lægge en ret stor Station ind i et Anlæg paa 2 x 3 m, og der maa derfor nødvendigvis blive et vist Misforhold mellem Stationen og Resten af Anlægget. Imidlertid vil et saa lille Anlæg jo altid virke noget indeklemt, og jeg mener selv, at der er opnået en nogenlunde rimelig Banestrækning og lidt Mulighed for noget Landskab, ganske vist paa Bekostning af en Del Gulvplads.

Hovedstationen har Assens som Forbillede, men der er naturligvis indført en Del Modifikationer for at tilpasse den til Anlægget. Mellestationen er en almindelig Landstation, hvor den ene Transversal til Læssespoeret dog af pladsmæssige Grunde er udeladt. Der kan eventuelt ligge en Erhvervs-virksomhed ved Udtrækket fra Læssespoeret. Trinbrættet er i det væsentlige lagt ind for at pynte op i Landskabet.

Paa Tegningen er alle Kurver lagt med Radius 50 cm, idet en slank Person paa trods af denne ret store Radius alligevel vil være i Stand

til at kante sig ind i Lokalet og til at betjene Anlægget. Hvis Døren aabner indad, eller hvis man ikke hører til de slankeste, er der saaledes gode Muligheder for at øge Gulvpladsen ved at operere med mindre Kurveradier.

Køreplanen for Anlægget maa tilrettelægges primært med Hensyn paa Hovedstationen, således at Landstationen nærmest vil være at betragte som en Forsinkelsesstation. Det mest hensigtsmæssige for et Anlæg af denne Type er en Mellestation med et stort Antal Spor, men af Hensyn til Anlæggets Udseende har jeg set bort herfra, og med lidt Fantasi burde det også være muligt at klare sig med den lille Station, saa Anlægget naar der ikke køres paa det kan tage sig pænt ud. Under Køreplanskørsel kan man naturligvis ikke opnaa, at Mellestationen virker naturlig.

Hovedstationen maa betragtes som en Rebroussementsstation, hvor en stor Del af de Tog, der kommer ind fra den ene Bane, skal fortsætte ad den anden. Stationen er ret velegnet til dette,

idet der er mange Omløbsmuligheder, samtidig med at begge Perronspor har forbindelse til begge Baner. Ogsaa Muligheden for at overføre enkelte Vogne er tilgodeset, idet man kan opnaa en meget hensigtsmæssig Rangering ved at benytte det Spor, der ligger for Enden af Perron 2.

O.B.



TILBUDSLISTE nr. 25

Nedennævnte fotos tilbydes interesserede i størrelsen 9 x 14 cm i sort/hvid. De koster ENDNU kr. 1,- pr. stk. plus porto kr. 0,80 pr. ordre. Hele listen koster kr. 10,- plus porto.

Bestilling sker ved indsendelse af beløbet på giro 12.53.05, Jernbaenhistorisk Selskab, fotoarkivet Nørrebro station, 2200 København N. På bagsiden af venstretalon anføres de ønskede registreringsnumre.

Tilbudslisten omfatter denne gang 12 fabriksfoto af motormateriel fra DfA, Odense og er affotograferinger af billeder, der findes i Teknisk Museums arkiv.

- A 1 05 F 027: DSB M 34 - FA 12022? - M 35 ca. 1928, gl. Nørrebro st.
- A 3 05 F 034: LNJ M 3, 1932. Motor: MAN 140 HK benzindrevet. 35 siddepladser. Solgt 1954 til Ebeltoft-Trustrup jernbane.
- A 3 05 F 051: AHTJ M 4, 1924. Motor: 125 HK NAG+, 1942 ny motor 175 HK NAG+ 40 siddepladser. Udrangeret 1956. + den første motor var vistnok Continental.
- A 3 05 F 052: AHTJ M 1 + MP 1. 1923. Motor: 72 HK Midwest, 24 siddepladser. Solgt 1934 til VVGJ som M 3, udr. 1945.
- A 3 05 F 053: GDS M 1 + M 2, 1927. Motor: 100 HK Continental, 42 siddepladser

A 3 05 F 054: OHJ M 2, HTJ M 11, 1926. Motor: 100 HK Continental, 30 siddepladser M 2 brændt 1945. M 11 udr. 1957. HTJ MP 1 også på billedet, udr. 1957

A 3 05 F 055: OHJ M 1, 1924. Motor: 72 HK Midwest, 22 siddepladser. Udr. 1953.

A 3 05 F 056: OMB M 3, 1932, Scandia. Motor oprindelig 350 HK B&W, senere 400 HK MAN.

A 3 05 F 058: RHJ M 3, frontgavl m. generatoranlæg. Ex DSB ME nr. 47, 1928. Motor: 100 HK Continental, 33 pl. Til RHJ 1938, udr. 1943.

A 3 05 F 059: OHJ M 2 (se under 3 05 F 054).

A 5 06 F 001: KFA 1 (Københavns Frihavns A/S) 95 HK benzin-mekanisk traktor 1932.

A 5 06 F 002: KFA 2 + 1. Se ovenfor.

**SIGNALPOSTENS
LÆSERSERVICE:**

**HO ★ ★ ★
byggetegninger**

Vore to tegninger er FFJ M 1210 (rekonstrueret af Gramo) og FFJDCE 22 (målt af Sv. Jørgensen) - foto vil blive bragt snarest.



Her er heller ikke megen tekst denne gang! Vi bruger hele pladsen til at fuldende EVPs konkurrenceindlæg om Kalvehavebanen med resten af tegninger.

Gamle Banereglementer

Der gælder for danske baner - såvel stats- som privatbaner et utal af reglementer for næsten alt. Det har længe været redaktionens hensigt at bringe nogle af disse ældre reglementer, men - helt ærligt - det har manglet på egnet materiale.

Nu mener redaktøren at have fundet et par stykker, der kan have vore læseres interesse, og i tilknytning til artiklen om RHJ bringer vi her denne banes

REGLEMENT FOR FRIBEFORDRING

§ 1. Legitimation.

Ingen maa rejse paa Randers-Hadsund Banen uden at være forsynet med Billet, Kort eller Fri- pas. Herfra undtages: Driftsbestyreren, Bestyrelsens Kontrollør.

§ 2. Frikort.

Frikort udstedes til: Bestyrelsens Medlemmer, do. Sekretær, Selskabets Revisor, Regjeringens til Banen knyttede Embedsmænd og disse Mænds Hustruer samt Andre, hvem Bestyrelsen finder Anledning til at meddele Frikort.

Frikortene skulle have Gyldighed fra Udfærdigelsen indtil Driftsaarets Udløb.

De udfærdiges af Driftsbestyreren. Ved Fornyetelsen tilbageleveres de ældre.

§ 3. Friпас.

Friпас ere enten gyldige for et bestemt Tidsrum eller for enkelte Rejser. Med Gyldighed for et bestemt Tidsrum skulle de udfærdiges af Driftsbestyreren. Med Gyldighed for en enkelt Rejse udfærdiges de af Driftsbestyreren eller af Stationsforstanderen i Randers eller Hadsund.

§ 4. Friпас for et bestemt tidsrum.

Friпас for et bestemt Tidsrum kunne udstedes for fremmede Jernbaneembedsmænd eller Ingeniører samt for Personer, hvis Virksomhed har særlig Interesse for Randers-Hadsund Jernbane.

§ 5. Friпас for enkelte Rejser.

Friпас for enkelte Rejser kunne tilstaaes:

a. de ved Randers-Hadsund Jernbane Ansatte, derunder indbefattede saadanne Daglønnede,

som arbejde stadigt i Banens Tjeneste;

b. Haandværkere og Arbejdere, der ere beskæftigede ved Banen, naar de begive sig til eller fra Arbejdsstedet;

c. de ved fremmede Jernbaner ansatte Embedsmænd og Betjente.

Friпасset skal lyde paa en bestemt navngiven Person med Angivelse af Vedkommendes Stilling.

§ 6. Friпас for de Ansattes Familier.

Friпас tilstaaes desuden de ved Jernbanen Ansattes Familier (Hustru og uforsørgede Børn, der have Ophold i Hjemmet) efter Driftsbestyrelsens nærmere Bestemmelse.

§ 7. Vognklasse for de frit Rejsende.

I II Vognklasse befordres: de i §§ 2 og 4 nævnte Personer samt de under a og c i § 5 omhandlede Personer, forsaavidt deres Rang og Stilling maatte hjemle dem Ret dertil.

I III Vognklasse befordres alle Andre.

De Ansattes Familiemedlemmer kjøre i samme Vognklasse som Familieforsørgeren.

§ 8. Frirejse ved Ansættelse og Afskedigelse.

Naar Ansatte tiltræde deres Tjeneste, forflyttes eller afskediges, kunne de efter Omstændighederne erholde Fribefordring paa Jernbanen for dem selv, deres Familie og Bohave.

De i saa Henseende fornødne Friпас udstedes af Driftsbestyreren.

§ 9. Bagagens Befordring.

Ethvert Frikort eller Friпас giver samme Ret til Befordring af Bagage som en almindelig Billet.

§ 10. Almindelige Bestemmelser.

De i §§ 4, 5 og 6 omhandlede frit Rejsende staa tilbage for betalende Rejsende. Naar Rejsen er paabegyndt kan det dog ikke paalægges dem at stige ud paa en Mellestation.

Foranstaaende Reglement har været mig forelagt.

Kommissariatet for Randers-Hadsund Banen
Randers, den 22de September 1883.

sign. ROSENØRN.

VARME i vogne i gamle dage

Det var ikke altid ligemorsomt at rejse for godt hundrede år siden - ihvertfald ikke om vinteren, hvor de fleste indskrænkede turene til det mindst mulige. Der skulle virkelig noget ekstraordinært til, hvis man vovede sig af sted, som vigtige forretningsrejser, store familiefester, brændende - det kunne nok være nødvendigt med den temperatur, der var i kupeerne dengang - kærlighed og længsel efter den udkårne og lignende vigtige ting.

Bortset fra rejsehastigheden var der ikke stor forskel på de vilkår man bød de rejsende på jernbanerne i forhold til hvad der havde været gældende for diligencernes rejsende og da den første bane i kongeriget åbnede i 1847 skelede den sjællandske jernbanes direktion selvfølgelig til hvilken komfort de rejsende havde været vant til før, og sørgede omhyggeligt for ikke at overskride denne norm, og da man ikke i et hestekøretøj havde haft mulighed for opvarmning af kupeen - og langt mindre at oplyse denne - fik man heller ikke på jernbanen lys og varme i vognene bortset fra 1. klasse og senere 2. klasse. Men når vi taler om lys og varme må det tages med alt muligt forbehold, for megen lighed med det vi idag forstår ved lys og varme var der nu ikke.

Lad os se lidt på opvarmningen først. På en rigtig kold vinterdag med megen frost og sne - af den gode gamle type, som man kun havde i de rigtig gode gamle dage - var de rejsende noget sælsomme at se på. Viklet ind i diverse uldne klædningsstykker, iført pels - hvis man da havde en sådan - og store støvler, der helst burde være skindforede for at undgå forfrysninger i de nedre regioner, samt diverse tæpper gjorde de modige rejsende sig klar til rejsen. Men også på udgangsstationen var man ved at forberede sig. Fra "dunkelunkeriet" slæbte stationskarlene dunkene eller som de officielt hed "varme flaskerne" der snarere burde betegnes som fodvarmere, hvad de fleste rejsende også kaldte dem, hen til 1. kl. vognen eller -vognene, hvor de blev anbragt på gulvet i kupeen. Disse varme flasker var fremstillet af jern eller kobber overtrukket med tæppestof, kantet med læder; de var aflange og i den ene ende var en skrueprop.

I hver ende var der en hank, hvilket kunne tyde på, at der skulle to mænd til at bære den hen til vognen, idet de påfyldt vand vejede 25 kg, og da de - ihvertfald når de lige var kommet fra dunkeriet, var godt varme - er det ikke tænkeligt

at man har båret dem i armene som et lille barn. Men der er også noget andet, der tyder på at man ikke altid havde to mand til rådighed og populære har de nok heller ikke været blandt personalet, for det er en utrolig mængde dunke, der kommer til reparation. - Så mange, at den altid sparsommelige direktør Rothe bliver virkelig forurolet. De dunke, der var kommet til reparation, var tit bulede, men oftest utætte og betrækket uden om viste med al tydelighed, at beholderne var blevet slæbt hen ad perronen og gulvet i kupeerne, måske fordi kun én mand skulle tage sig af dem.

Man lod nu maskinværkstedets folk tage sig af dunkene et år igennem og pludselig fejlede ingen af beholderne det mindste i hele året 1864. Overmaskinmester Busse anmodede nu banens direktør om at udfærdige et cirkulære med strenge ordrer om at varme flaskerne fik en bedre behandling. Det var ~~fsær~~ på den københavnske banegård at det havde været galt. Cirkulæret kom og blev i 1866 fulgt op af et nyt, der indskærpede at da man behandlede betrækket alt for hårdhændet, så det ofte var laset og istykker, og derfor alt for ofte måtte fornyes, måtte man ikke lade varme flaskerne slæbe hen ad gulvet i kupeerne.

Ja, man havde sit mas med varme flaskerne, og så var de endda elendige som varmegivere. Når nu de rejsende havde taget plads i kupeen var det nu meningen, at man skulle sætte fødderne på beholderne, derfor tæppestoffet, men der var nu en hage ved foretagendet, for de to beholdere, der var til hvert sæde, fyldte gulvet fra dør til dør, hvilket bevirkede, at de rejsende fik dårligere plads til fødderne og derfor fik det yderst ubekvemt. Efterhånden som rejsen skred frem, blev fodvarmerne selvfølgelig koldere og koldere og kom til at virke lige modsat af den oprindelige funktion, for ved lave frostgrader skete det, at vandet frøs til is. Samtidig var dattidens døre ikke særlig tætte, hvilket bevirkede, at det kunne trække nederdrægtigt og yderligere fik temperaturen til at dale, så man havde rigeligt brug for al det ekstra tøj og de tæpper, man medbragte.

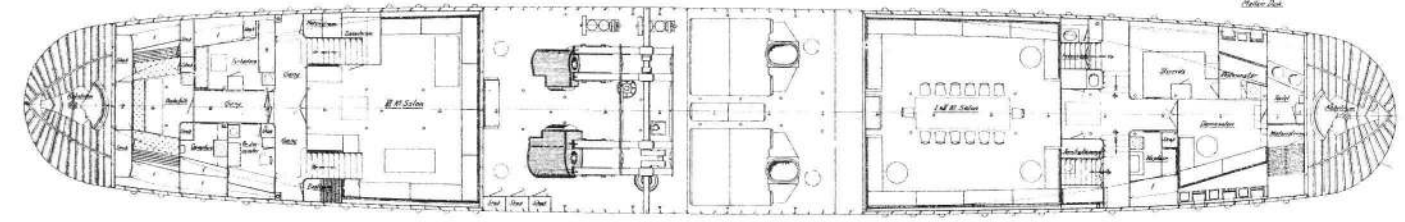
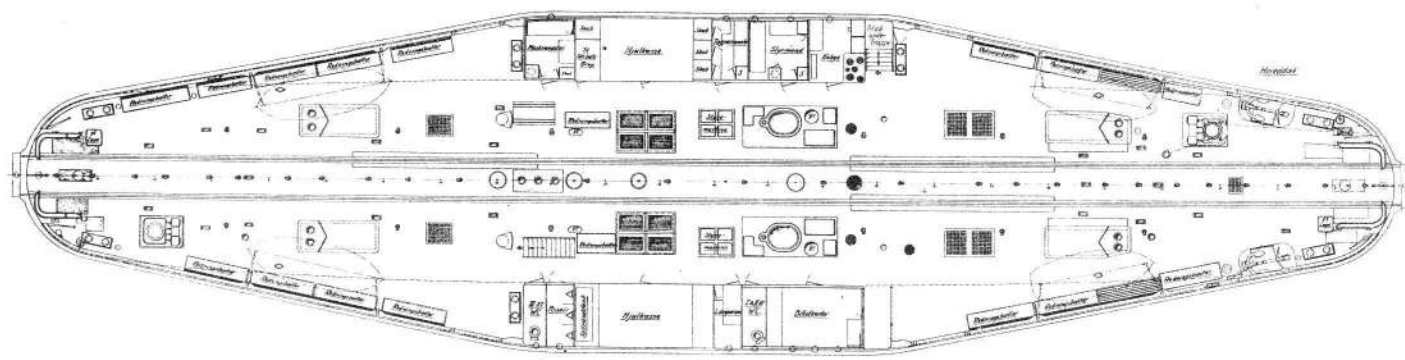
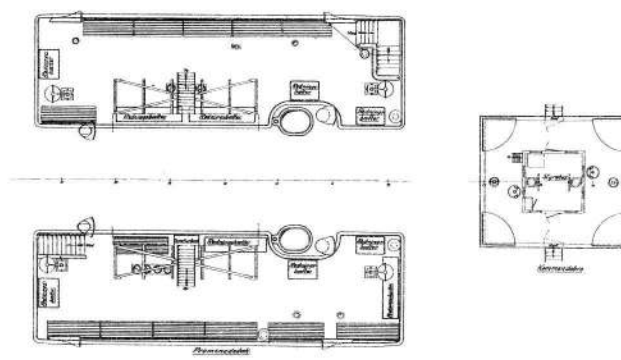
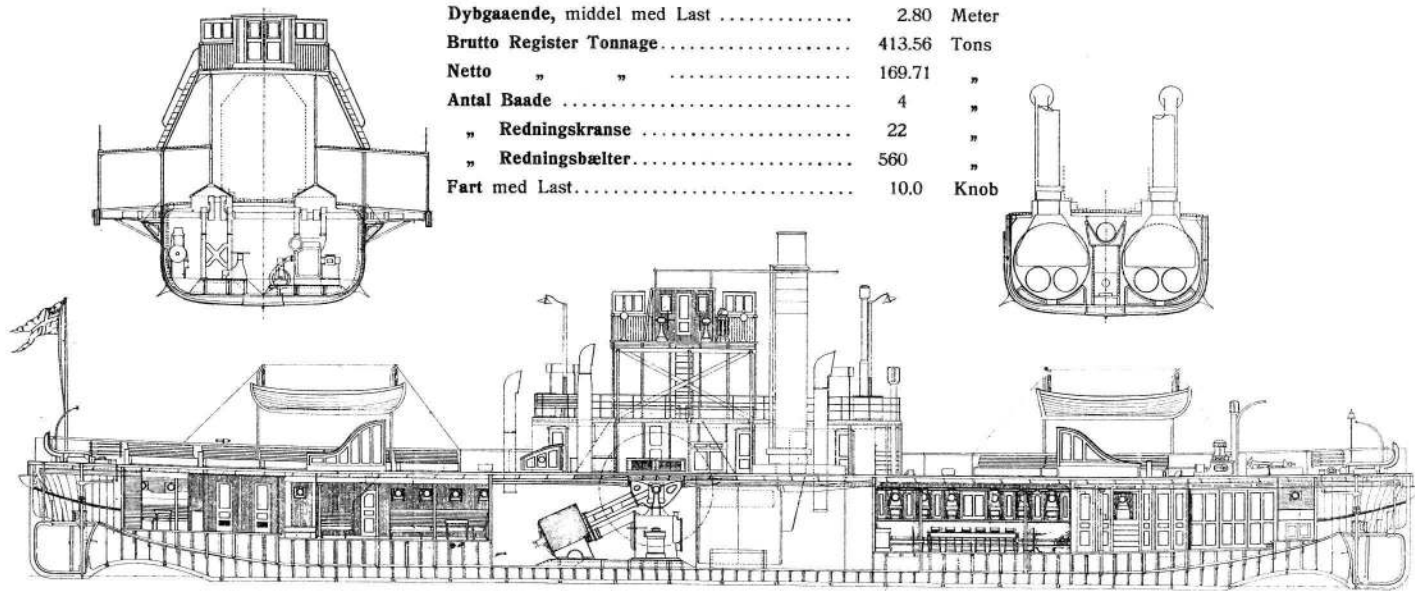
Fra banernes side var man godt klar over problemet, men man formåede ikke at løse det, det tekniske magtede man endnu ikke. Man prøvede dog også på at opvarme 3. kl. vognene, men de forsøg man foretog førte ikke til noget brug-

KRONPRINS FREDERIK

BYGGET PAA A/S HELSINGØR JERNSKIBS- OG
MASKINBYGGERI I 1898

Skala 1:250

Længde, største over Stævnene.....	54.87	Meter
Bredde, " " Fenderlisten	13.38	"
Dybde fra Hoveddæksbjælkens Retl. til Køleens O. K.....	3.885	"
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddæks O. K. til Brodæksbjælkens U. K.)	4.90	"
Spørlængde, største effektive mellem forreste og agterste Stopbomme	52.30	"
Passagerantal	650	Stk.
Dybgaaende, middel med Last	2.80	Meter
Brutto Register Tonnage	413.56	Tons
Netto " "	169.71	"
Antal Baade	4	"
" Redningskranse	22	"
" Redningsbælter	560	"
Fart med Last.....	10.0	Knob



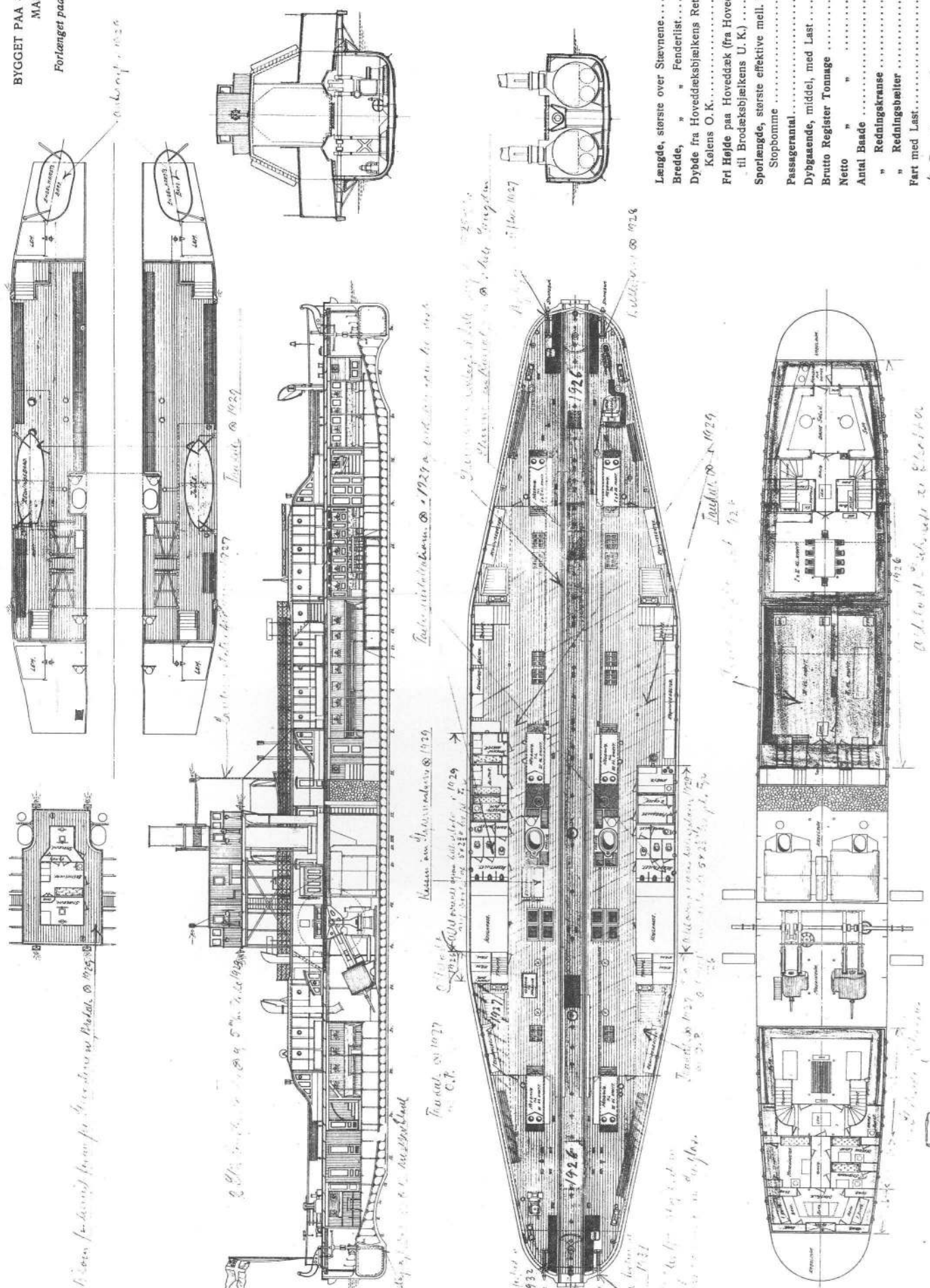
1929. Gennemskuet af den tidligere skibskonstruktørskole i København 1925.
 De tydelige bygninger og gaderne i forgrunden 1929.
 København 1932.

D/F STRIB

BYGGET PAA A/S HELSINGØR JERNSKIFTE
 MASKINBYGGERI I 1901

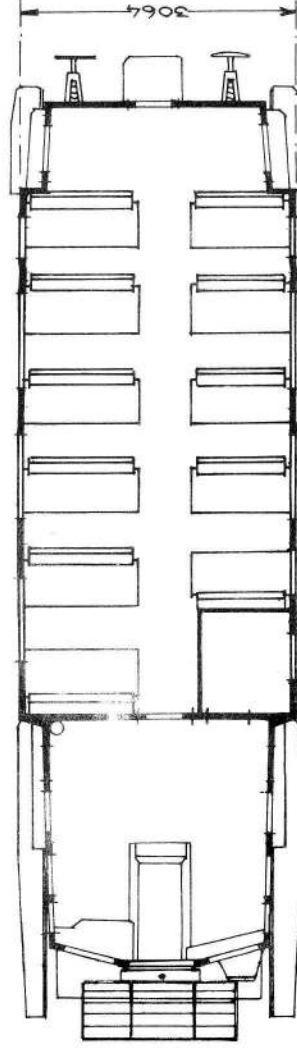
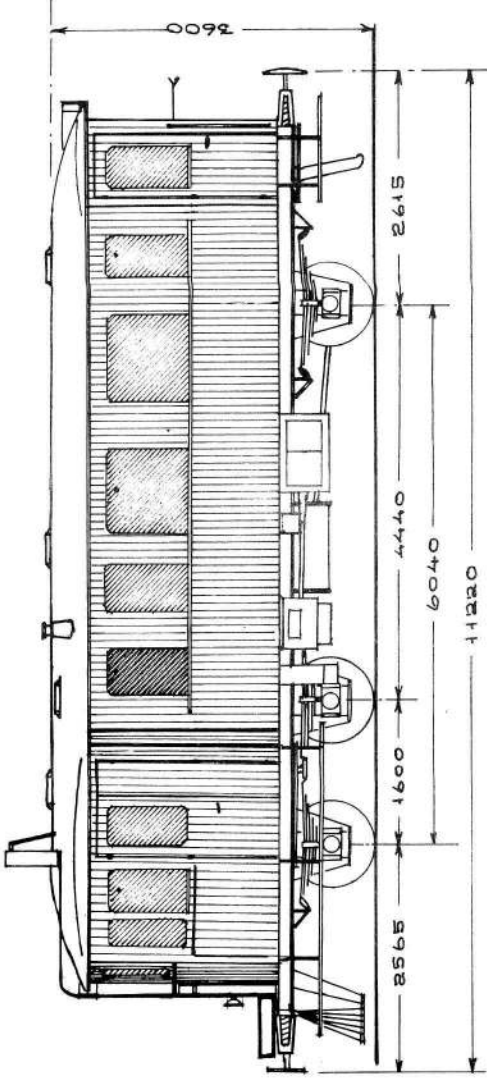
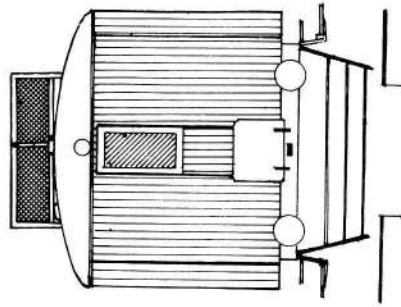
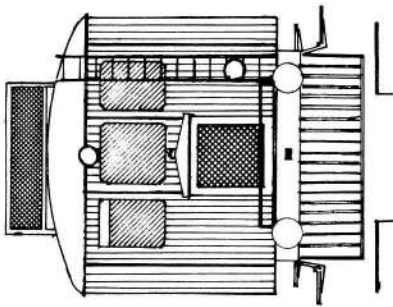
Forlænget paa A/s Københavns Flydedok

Skala 1:250



Længde, største over Stævne	63.78 Meter
Bredde, " Fenderlist	13.38 "
Dybde fra Hoveddeksjælkens Refl. til Kølens O. K.	3.885 "
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hoveddeks O. K. til Brodeksjælkens U. K.)	4.87 "
Sporlængde, største effektive mell. forr. og agt. Støpbomme	61.85 "
Passagerantal	850 Stk.
Dybgasende, middel, med Last	2.80 Meter
Brutto Register Tonnage	507.81 Tons
Netto " "	270.11 "
Antal Baade	4 Stk.
" Redningskrans	11 "
" Redningsbøiler	775 "
Fart med Last	10.0 Knot

Handwritten note: ca. 18.5 Knot



F.F.J.

MOTORVOGN M. 1210 TIL
 FJERRITSELEV - FREDERIKSHAVN - JB
 REKONSTRUKTION AF GRAMO 17-11-70

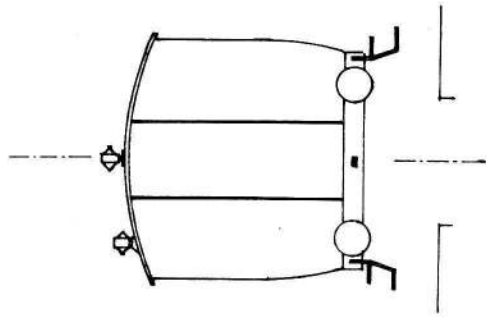
BYGGET 1937 AF D.F.A. ODENSE

J.S. TEGNINGS NR:

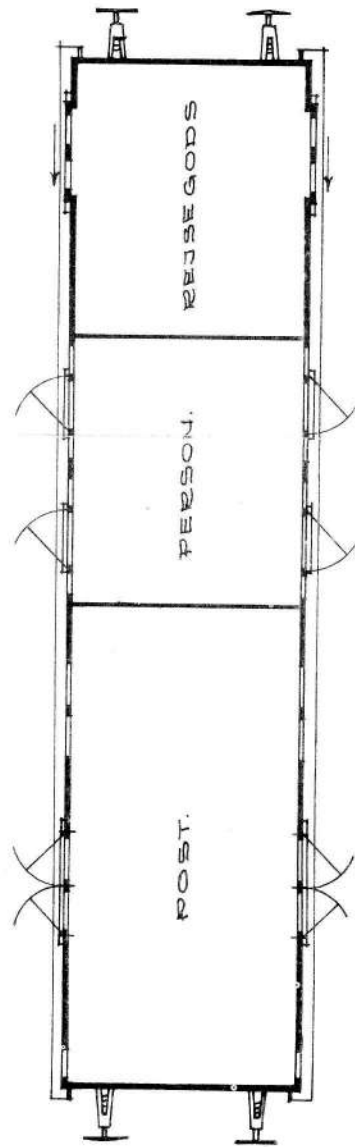
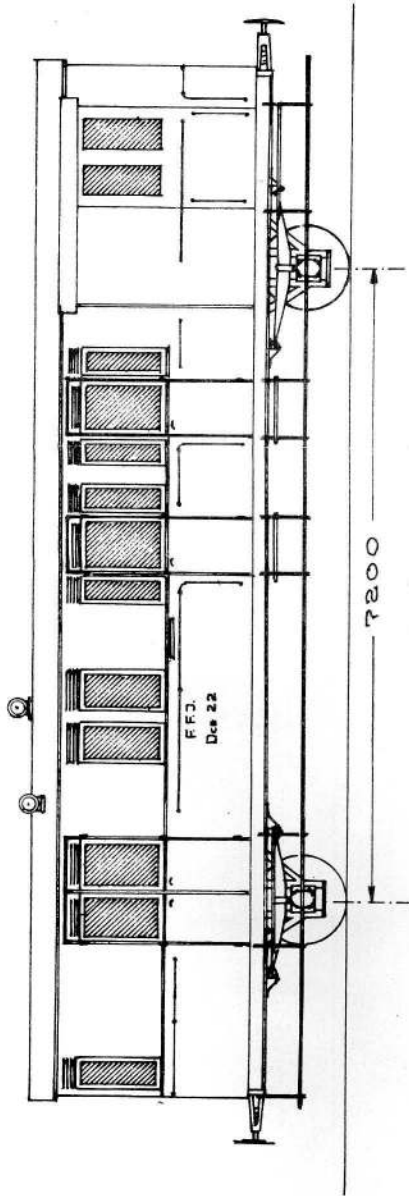
LØNR.: 320605 / 1.

MÅL.: 1:87

H.O.



V.V. 13.500 KG.
 B.V. 5.000 "
 BYGGET I 1923
 OMBYGGET I ?
 FLADEDEKLEJNING.



FJERRITSLÆV-FREDERIKSHAVN-JÆRNBANE

POST-, PERSON- OG REJSEGODSVOGN

LITRA DCE 98 BYGGET 1923 AF SCANDIA

J.S. TEGNINGS NR.:

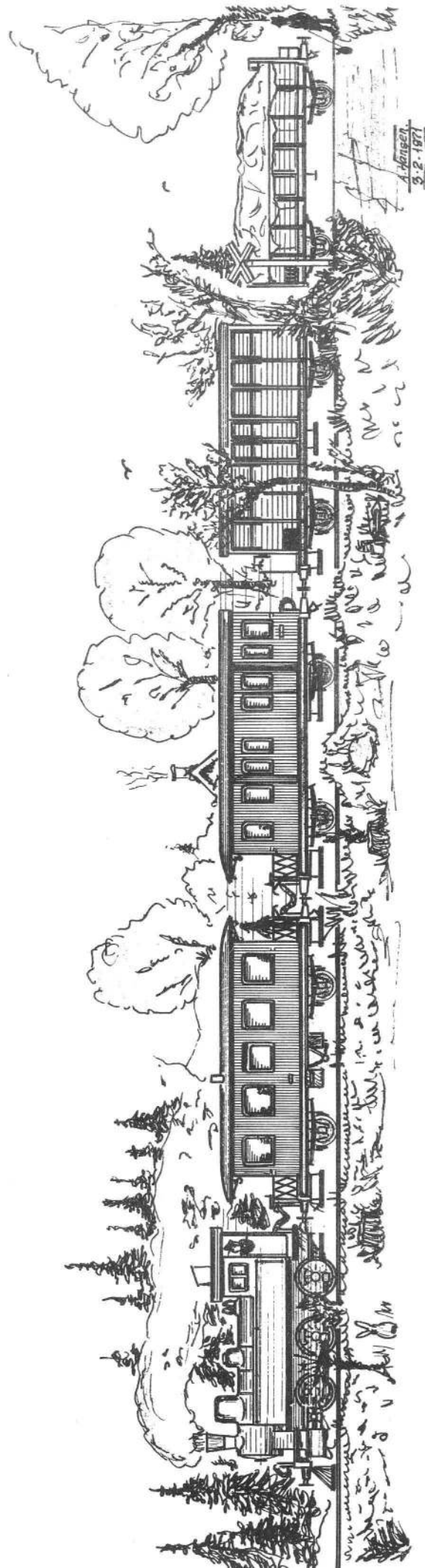
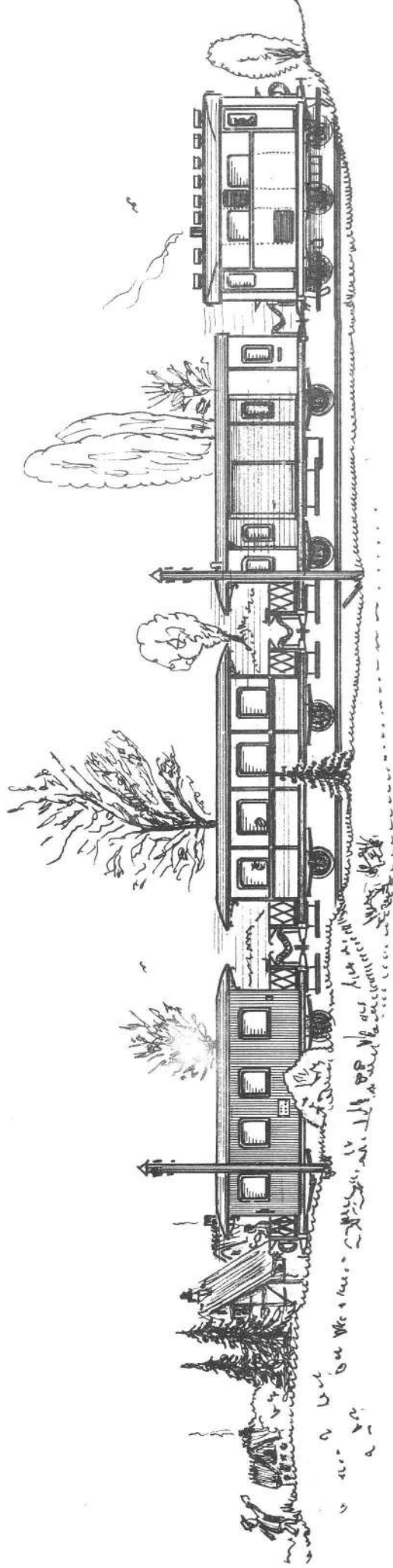
MÅLT: 15-7-53. S. JØRGENSEN

TEGN: 5-1-7 GRAMO

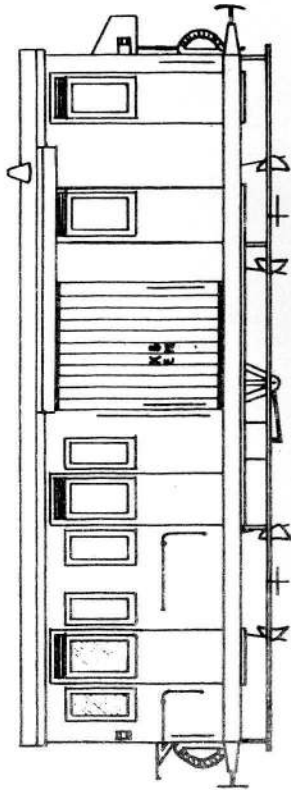
MÅL 1:87

STR.: H.O.

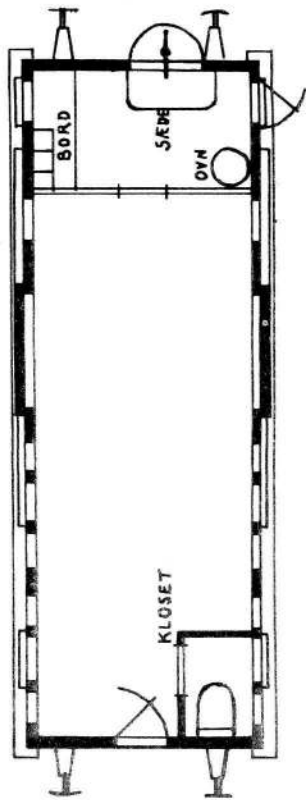
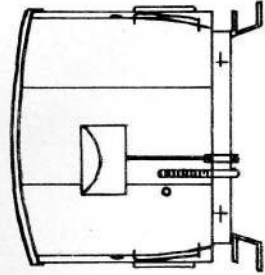
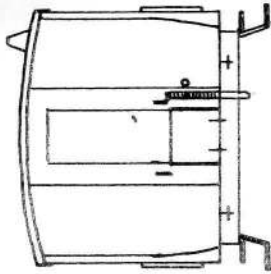
LBNR: 320615/3



Tegnet af Allan Hansen i $\frac{1}{2}$ H0 d. v. s. ca. N.
 Øverste række: KB M 1 + E 42 + C 32 + A 12
 Nederste række: Nr. 2 + C 31 + E 41 + Q + P.



4200
9000

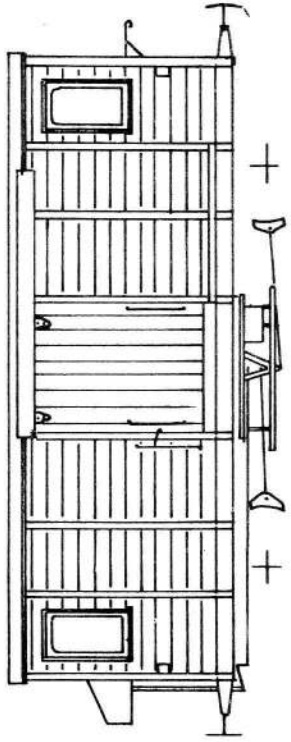


KB E 43

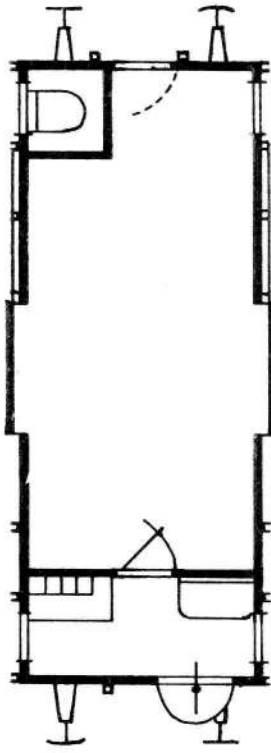
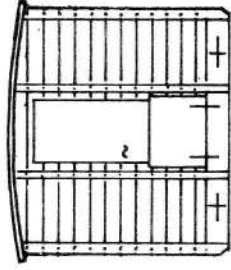
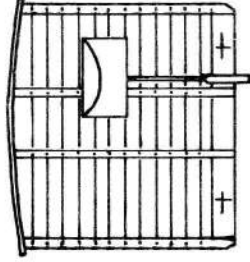
21-12-69

H0

1:87



4500

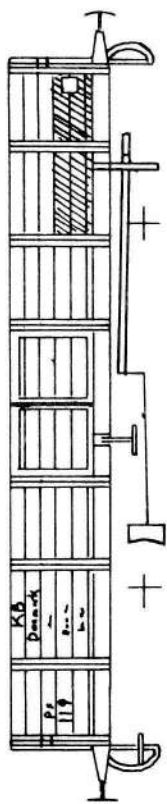


KB I 51

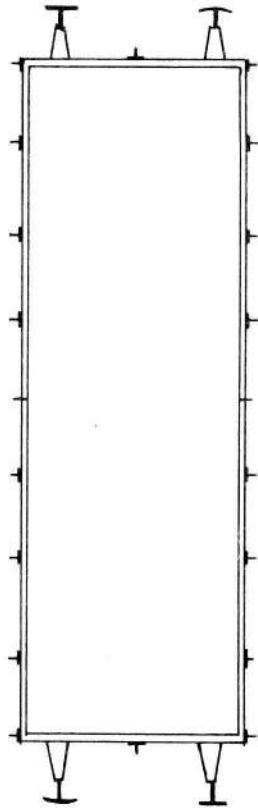
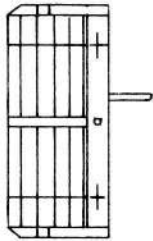
23-1-70

H0

1:87



4200
8960

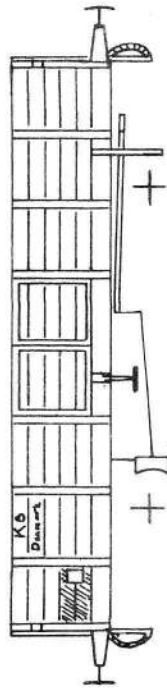


KB Pf 118-20

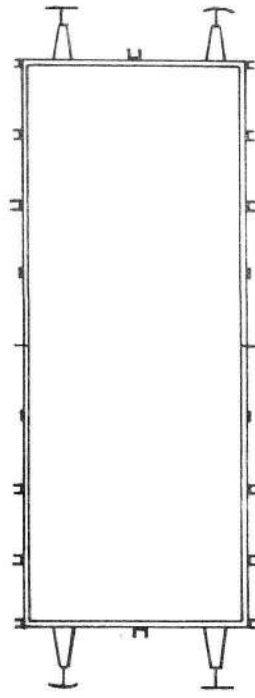
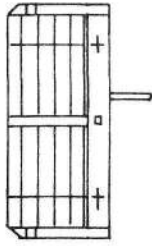
17-1-70

HO

1:87



3660
7700



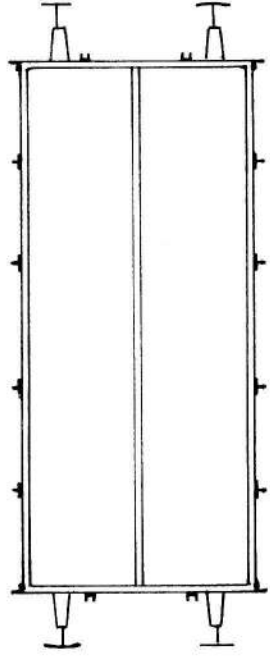
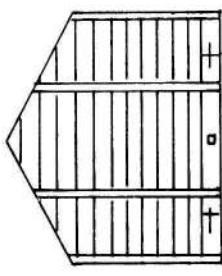
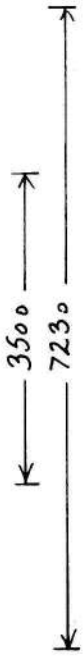
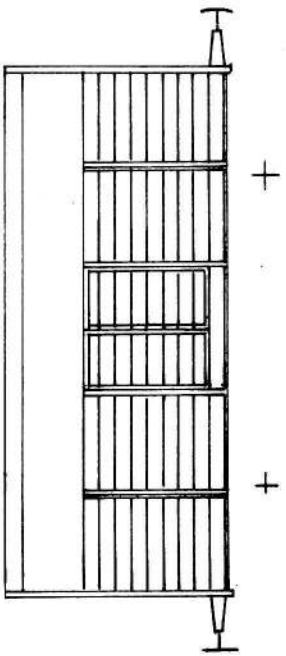
Gælder også for P 123-125 + 128

KB P122

23-11-69

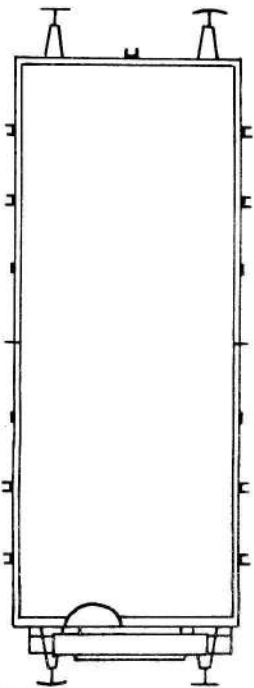
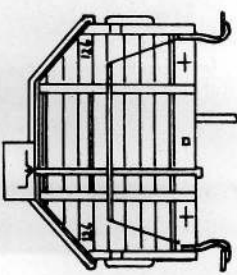
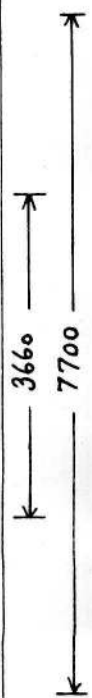
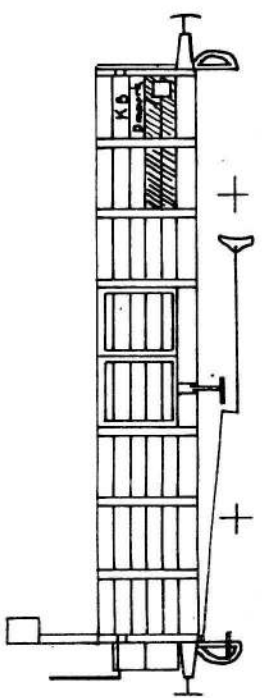
HO

1:87



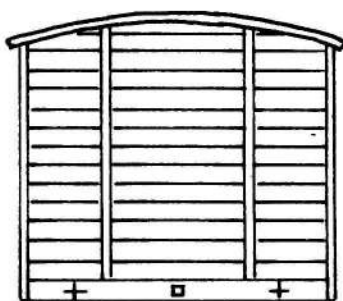
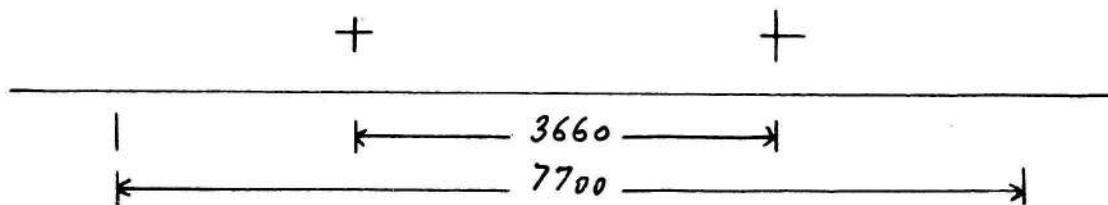
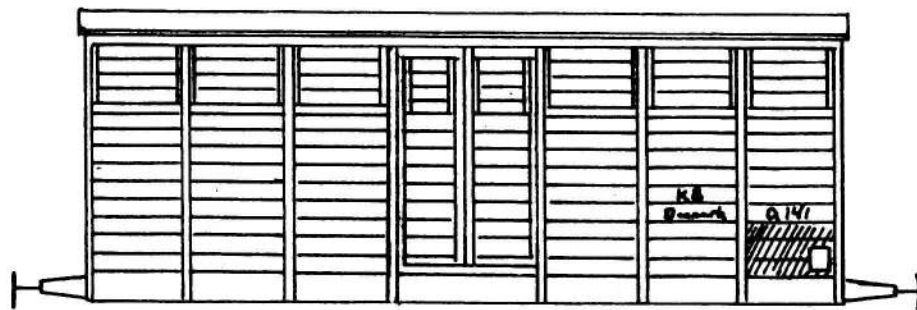
KB K 131
23-1-70

HO
1:87

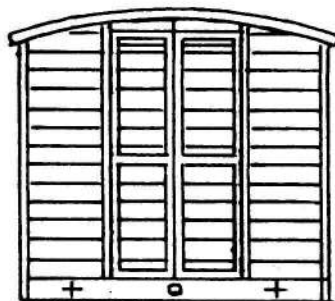


KB P 126-127
17-1-70

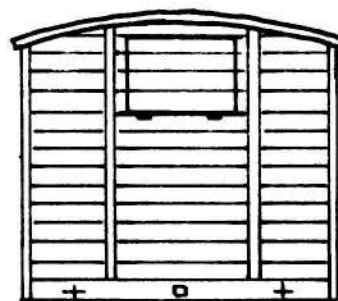
HO
1:87



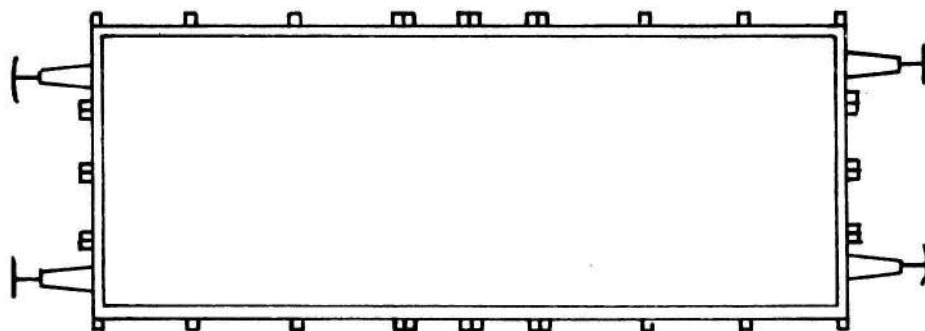
144 en gavle
147 to gavle



begge gavle
141, 146, 148, 149 + 149^{II}

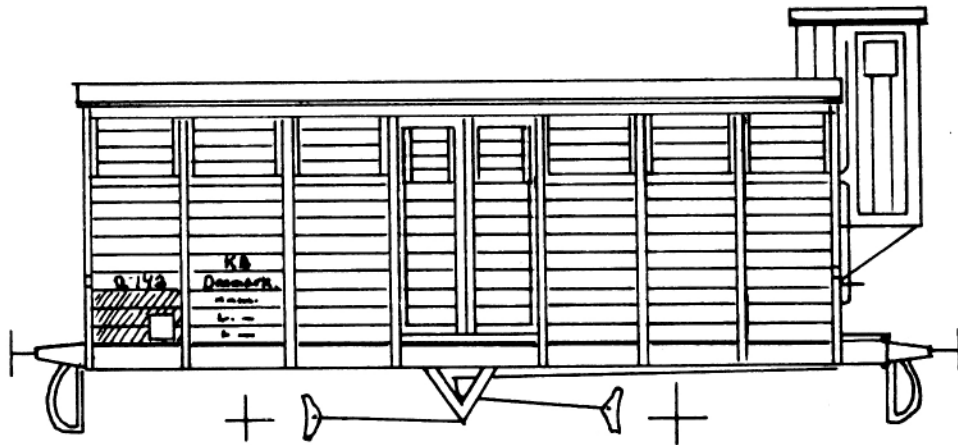


144 en gavle



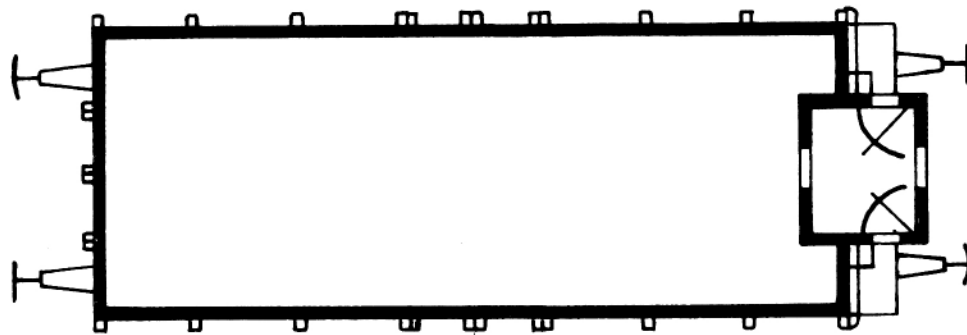
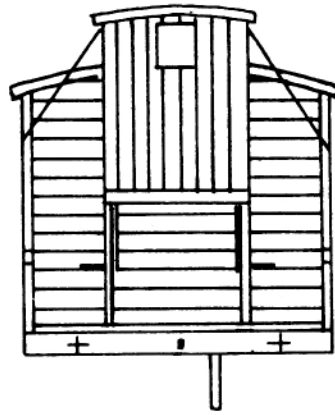
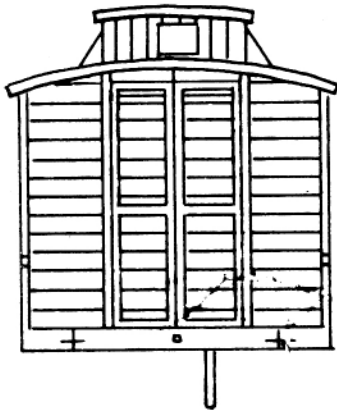
Kan anvendes til KB Q 144, 146, 147, 148, 149 + 149^{II}

KB Q 141		H 0
24-11-69		1: 87



3660

8110

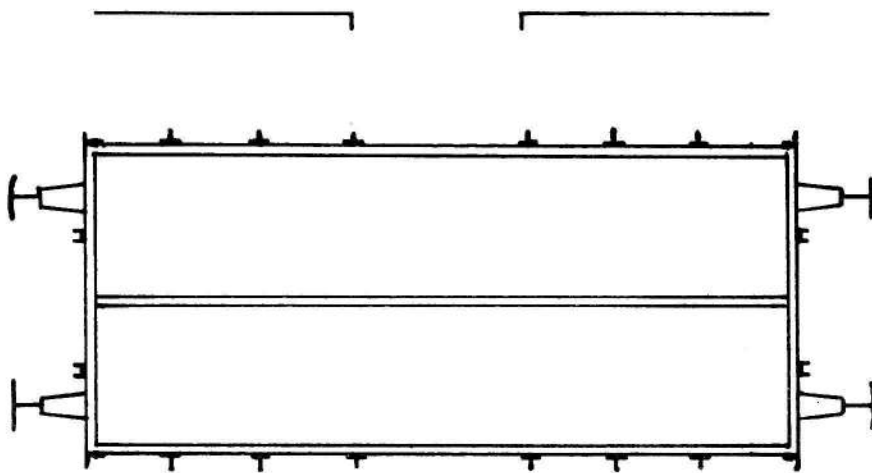
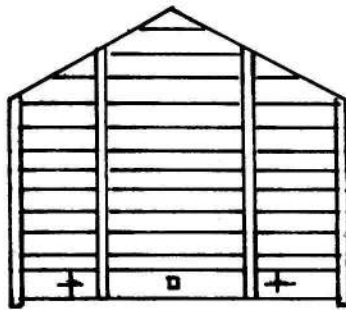
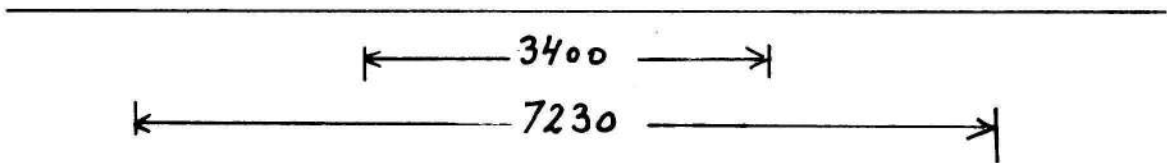
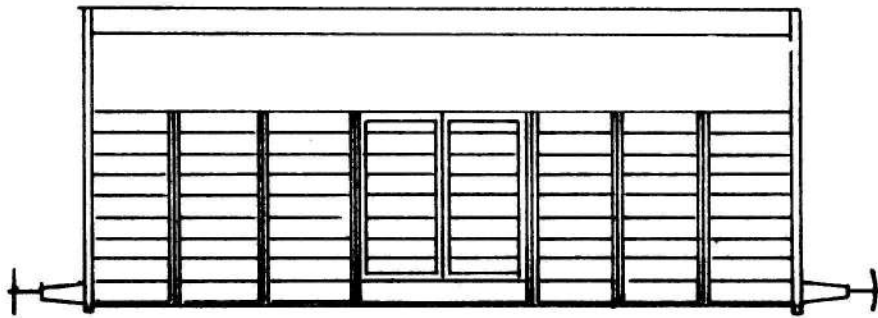


KB Q 143

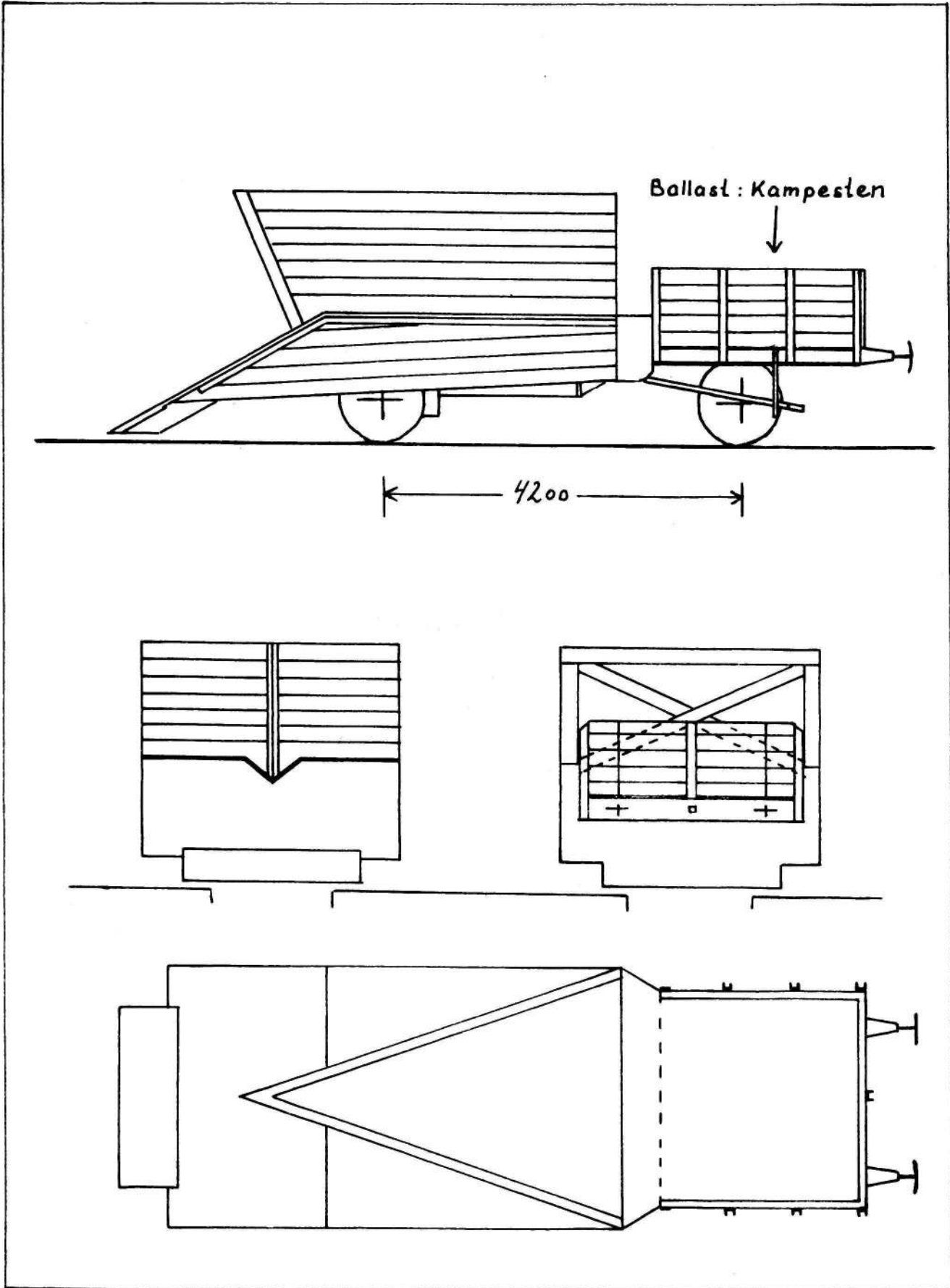
17-1-70

H0

1:87



KB K 132-33		HO
23-1-70		1:87



KB P121 med
sneføse

24-11-69

H0

1:87

fortsat fra side 74

bart resultat. Da de jysk/fynske baner startede deres tilværelse tyede man også til varmemaskinerne, men måske har man erfaret, hvor elendige de var på Sjælland, så man gik sine egne veje, idet man istedet for vand fyldte beholderne med varmt sand, som ihvertfald havde den fordel at det ikke kunne fryse til is.

Disse varmemaskiner bibeholdtes på de sjællandske baner til 1882, hvor man gik over til dampopvarmning. Men hermed er disse maskiners saga ikke ude, for, hvor utroligt det end lyder, fik man solgt en hel del til diverse privatbaner, hvor man nogle steder brugte dem op til første verdenskrig - påstås det. I hvert fald forsvandt alle beholdere af kobber helt under krigen, hvor der jo var stor mangel på dette metal.

Banerne på Fyn og Jylland, der jo allerede den 1. september 1867 blev statsbaner, forlod i 1873 varmemaskinerne og benyttede indtil 1891 to andre varmesystemer: kakkelovnen og tørvekoksfyret.

I vinteren 1873/74 var man så demokratisk på statsbanerne, at man indførte opvarmning på 3. kl. ved hjælp af kakkelovne, medens 2. og 3. kl. næsten samtidig fik tørvekoksfyret, som jeg skal omtale senere.

Det var noget lettere at indføre kakkelovnene på 3. kl. på Fyn og i Jylland, idet vognenes konstruktion var sådan, at reformen var lettere at gennemføre her end i de tilsvarende vogne på det sjællandske baneselskabs vogne. Hos statsbanerne havde man nemlig ingen skillevej mellem kupeerne som på de sjællandske vogne. Adskillelsen hos statsbanerne bestod af de halvhøje sofarygge der altså ikke nåede helt op til loftet, og som bevirkede, at vognen faktisk bestod af ét stort rum ganske vist med mange døre, og så regnede man snedigt ud, at når man placerede en kakkelovn midt i vognen kunne denne opvarme hele molekullen, selvom man så måtte sige farvel til en siddeplads, der blev skåret bort, så ovnen kunne stå der. Det var selvfølgelig en stor fordel at få varme i 3. kl. vognene, men nogle gener var der dog for publikum. Lad os dog vende tilbage til dem senere, og først se lidt på, hvordan ovnene var indrettet.

Det var ikke helt det vi forstår ved en kakkelovn, idet systemet var baseret på det princip, at man skulle have så lidt arbejde som muligt ved pasningen af ovnen og det påvirkede selve ovnens konstruktion.

Hjertet i kakkelovnen var et ildsted, "grisen", der stod i forbindelse med den frie luft ved hjælp

af et langt skorstenrør, der var ført op igennem taget. Brændslet blev tilført ildstedet via et magasin, der var rørformet og hvorfra koksene efterhånden gled ned på ildstedet. Hele herligheden var omgivet af en beskyttende kappe af jern, hvori der var døre, så ovnen kunne passes. Kakkelovnen var skruet fast i gulvet, men det skete ret ofte, at ovnene raslede løse under kørslen, hvilket bevirkede en meget ubehagelig støj i vognen. Disse ovne krævede en meget omhyggelig behandling, der ofte tog sin tid. Man havde derfor fra banernes side bestemt, at det altid skulle være den samme mand på stationen, der tog sig kærligt af ovnene for at foretagendet skulle kronnes med held. Før opfyringen skulle ovnen renses meget omhyggeligt for aske og slagger. Derefter var det røgrørets tur - det blev renses ovenfra ved hjælp af en lang pind med et stykke tvist på enden. Men man var endnu ikke færdig med røgrøret, idet ovnpassereren med fingeren skulle rense røret, hvor det sad fast på ildstedet, idet en tilstopning af røret - eller, hvad der var lige så slemt, et løst rør - ville bevirke, at røgen gik den gale vej og trængte ind i kupeen. Så blev kakkelovnskappen omhyggeligt renses også, for hvis der sad snavs på den indvendige side, ville der kunne gå ild i det med det resultat, at lugt og røg ville fylde kupeen og det kunne ligefrem fordrive de rejsende fra vognen.

Når alt tilsyneladende var i orden, skulle der tændes op. Det foregik på den måde, at ovnpassereren hentede en skefuld glødende koks i stationens egen ovn, eller på de større stationer hentede en skefuld i de ovne, man før havde brugt til opvarmning af sandet til fodvarmerne. Dette skete en time før toget skulle køre. Ovnpassereren marcherede nu hen til vognen med de gloende tingester, der i blæsevejr godt kunne sende en hale af ubehagelige gnister hen ad peronen. Koksene blev nu hældt ned i ovnens magasinrør, hvorfra de rutchede ned på ovnens rist. Derpå hældte man en lille skefuld ikke antændte koks samme vej, lukkede ovnens dør og satte låg på magasinrøret.

Nu kunne luften til ovnen kun komme ind fra neden, og kakkelovnen fik lov til at passe sig selv indtil der var klar ild, og herefter kom man koks i magasinet, så mange, at det nogenlunde passede til den tur, vognen skulle køre. Når der var ild på ovnen var det nemlig ikke muligt at fjerne det brændsel, der var i magasinet. Ovnen skulle nu, hvis man ønskede det, kunne brænde i 24 timer, og det eneste man havde at gøre var - på endestationen, at rode lidt op i fyret og se efter om der var koks nok i magasinet. Disse ovne var

som varmegivere ret effektive, men som man ser af ovenstående var de nu ikke helt lette at passe, de krævede tid og meget omhyggelig pasning for at kunne fungere tilfredsstillende. Men varme kunne de blive, særlig når toget var kommet i fart og trækken var god, så varme, at de rejsende, der sad nærmest ovnen, i ordets bogstaveligste forstand blev stegt.

Et andet forhold, der ofte gav anledning til klager fra de rejsende, var brændslet. Nu skulle man umiddelbart tro, at de rejsende kunne være lige glade med, hvad man fyrede med, blot der var varme i kupeen, men det er her hunden ligger begravet, for der var nemlig ikke altid varme i kupeen. Når toget rullede afsted fra udgangsstationen brændte fyret lystigt, men det skete, at fyret gik ud og både de rejsendes humør og temperaturen i vognen nærmede sig nulpunktet. Årsagen var den simple, at der imellem brændslet havde været for store stykker, så store, at de blokerede magasinrøret og det bevirkede, at der ingen koks kom ned i ildstedet, og så gik fyret naturligvis ud.

Man havde efterhånden så meget vrøvl med disse ovne, at man fra banens side opgav systemet og på 3. klasse også gik over til tørvekoks-fyring under kupesæderne, idet systemet på 1. og 2. klasse havde vist sig at være nemmere at have med at gøre end kakkelovnene, men tro nu ikke, at dette system var det ideale. Fra 1876 gik man imidlertid efterhånden over til at ændre alle vogne til tørvekoks-fyring, og dette system vil vi nu kikke lidt nærmere på.

Apparaturet var meget enkelt, idet det bestod af en stålbeholder, der fast var anbragt under det ene sæde. I beholderen befandt der sig en bakke med en ildkurv, som kunne trækkes frem og tilbage. Det hele var lagt i vognen på sådan en måde, at der kun var adgang til beholderen fra vognens yderside. Hele molevitten var lukket inde bag en lille, firkantet jernlåge, hvori der var et spjæld, der var så snildt indrettet, at det kunne drejes så det altid kunne være rettet mod den retning, hvori toget kørte, således at luften kunne tvinges ind igennem spjældet og videre gennem ildstedet for så at slippe ud gennem et rør i den anden vognside.

Brændslet var som man kan forstå tørv, men ovnen var slet ikke beregnet for dette, idet man skulle fyre med en særlig slags briketter, men da disse var dyre, fandt man af sparsommelighedshensyn på det med tørv. Havde man nu holdt sig til briketterne, ville man have haft en god ovn, idet de brændte ensartet fra den ene ende til den anden, men den egenskab savnede tørv

med det resultat, at varmeafgivelsen var meget uensartet - tit for megen varme efterfulgt af ingen. Optændingen af disse ovne lignede meget opfyringen af kakkelovnene, men var ikke så omfattende. Man startede med at bringe ligeså mange tørv eller briketter i glød i udgangsstationens kakkelovn som der var kupeer, der havde ovne. 5-10 minutter før afgang blev de glødende tørv kørt ud til togstammen, hvor de efterhånden blev anbragt i ildkurven, der i forvejen var fyldt halvt op med brændsel af samme art. Det var så meningen, at den luft, der blev presset ind igennem spjældet under togets kørsel, skulle få ilden til at blusse op og forplante sig videre gennem det indlagte brændsel. Sådan gik det også når det var briketterne man fyrede med, men tørvene var mere lunefulde.

Hvis der var for stærk vind gik der ild i alle tørvene på én gang, med det resultat, at der blev en ulidelig hede i kupeen, og det siger sig selv, at når alle tørvene var brændt ud, forsvandt heden til fordel for en isnende kulde, og da man næsten altid fyrede med tørv var det ikke en ganske ukendt foreteelse. Men under gunstige forhold kunne ilden vare i flere timer, og ved efterfyldninger undervejs kunne man holde ilden vedlige. Nu havde man dengang ofte lange stationsophold, og det kunne ovnene ikke lide, så på store stationer, ved krydsninger o.s.v., hvor opholdet kunne tage meget lang tid, kunne man se vognopsynet marchere langs vognene bevæbnet med en ildpuster for ved hjælp af dette apparat at give ilden en lille opfriskning. Ofte tog de rejsende sagen i egen hånd, hvor de lange ophold fandt sted. Man åbnede fyrdøren og ved hjælp af en stok eller en støvlenæse trak man den meget varme fyrkurv mere eller mindre ud alt efter hvor meget man ville have varmen sat op ved at lade luften give næring til ilden. At der foregik noget kunne man ikke undgå at se, ihvertfald ikke når det blæste en smule, for så føg gnisterne hen langs perronen og en ganske god røg viste, hvor man selv ordnede fyret; tit kom der så god ild, at flammer slikkede op langs vognsiderne - med det resultat, at malingen på vognen blev kraftigt svedet. Det var selvfølgelig ikke noget banen var glad for, men på rigtig kolde dage, hvor mange "hjælp" med at holde ilden vedlige, var det næsten umuligt at hindre at noget sådant skete. Efter en sådan omgang kraftig fyrpasning eller i de tilfælde, hvor tørvene under kørslen alle futede af på én gang som før nævnt, blev stålbeholderne inde i vognen så varme, at det var klogt at holde ihvertfald gummifodtøj væk fra dem, hvis man da oftere ønskede at bruge dette fodtøj.

Ved at læse ovenstående er man sikkert blevet klar over at det var helt umuligt at regulere varmen, bortset fra at man ved for stærk varme kunne åbne vinduet, men det er jo ikke helt det man forstår ved at regulere temperaturen. Hertil kom, at disse ovne indebar et vist risikomoment med hensyn til brandfaren; det havde kakelovnen nu i allerhøjeste grad også gjort. Alt for tit havde man ikke på disse sat røgrøret ordentligt fast med det resultat, at flammerne kunne slikke hen ad loftet, hvad det bar tydeligt præg af i disse vogne, så brandfaren taget i betragtning er det vist et under, at der ikke er sket store ulykker af den grund, særlig når man tænker på, at disse vogne var lavet af træ. Det var ikke helt uforståeligt, at banerne gerne ville gå over til en anden opvarmningsmetode, men måske var man ikke gået så kraftigt ind for dampopvarmning, hvis ikke omkostningerne ved tørvefyret var så store: ofte måtte ildstederne fornyes fordi de var brændt istykker, tørvene var dyre og der gik megen tid for personalet med hensyn til opfyring og pasning af fyrene.

Men også de rejsende var utilfredse, tiderne var ved at ændre sig, man krævede bedre komfort og flere og flere begyndte at rejse. Som nævnt gik det sjællandske jernbaneselskab over til dampopvarmning i 1882, men lad det med det samme være sagt, at systemet man brugte den gang, ikke havde meget tilfælles med det system der bruges nu til dags.

Det var et højtryksvarmesystem man brugte, idet dampen opnåede et tryk på omkring 3 atm. Dampen blev produceret i en særlig dampkedel, opstillet i pakvognen. Igennem rørledninger under vognenes bund - mellem vognene var disse ledninger forbundet med gummislanger - blev dampen ledt igennem systemet til togets bagende, man brugte ikke lokomotivet som dampleverandør endnu. Dampledningen afgav ikke sin varme inde i kupeerne, men derimod til nogle varmekasser, der var anbragt under vognene i hele deres længde. Man havde nemlig udformet dampprøret som et meget svært rør med store ribber, noget lignende en gammeldags varmeradiator, og gennem lufthuller i varmekassens bund blev den indstrømmende luft opvarmet ved at passere ribberne, hvorefter frisk opvarmet luft kunne lukkes ind i kupeerne gennem ventiler anbragt i gulvet. På første og anden klasse kunne disse ventiler reguleres ret godt - der var forøvrigt to i hver kupe - og hvis man yderligere åbnede luftventilerne, der var anbragt over dørene skete der en forøget varmelufttilstrømning. Intet nyt under solen! det er sikkert herfra Fol-

kevognens konstruktør har fundet ideen til disse bilers varmesystem!

På tredieklasse var man ikke så heldig stillet, for her kunne ventilerne i gulvet ikke indstilles. De rejsende havde kun to muligheder: enten åben eller lukket, og var det vinter foretrak man selvfølgelig det første, og når der blev for varmt måtte man så åbne for luftventilerne over dørene, hvilket jo samtidig bevirkede tilstrømning af mere varm luft, eller man kunne åbne vinduet. Var det rigtig koldt var det nu ikke de helt store varmegrader man opnåede, særlig ikke hvis toget var langt, for så kneb det med at få damp nok. Da jernbanedirektør Rothe i 1882 arrangerede en prøvetur for pressen fra København til Roskilde, for at d'hr. pressefolk kunne opleve det nye vidunder af varmesystem, var der ikke ende på den begejstring og de lovprisninger der den næste dag var at finde i avisen. Tænk - ved ankomsten til Roskilde havde man opnået den formidable temperatur af 15°C, noget hidtil u hørt, men man hører jo ikke noget om, hvor mange grader det var udenfor den pågældende dag.

Til pasning af dampkedlen under togets kørsel stillede maskinafdelingen en fyrbøder - senere blev han benævnt kedelpasser - til rådighed. Han skulle også sørge for at varmeledningen blev rigtigt tilkoblet igen, hvis man undervejs fra- eller tilkoblede vogne. Desuden skulle han gøre togstammen klar til opvarmning næste gang den skulle løbe, ved at sørge for, at alle varme-reguleringshåndtag var stillet i åben stilling.

Man har nok på statsbanerne villet se lidt nærmere på systemets egnethed før man selv gik over til dampopvarmning, og da man i vinteren 1891/92 besluttede sig til at gå over til dampopvarmningen fulgte man nok i princippet de sjællandske jernbaners system, men ændrede det alligevel til det bedre ved at undlade brugen af varmekasser og istedet at indføre varmekasser i selve kupeen. Fra hoveddampprøret førte forgreningsrør op til varmekasserne, der var placeret under sæderne. Herved udnyttede man dampens varmeevne bedre til fordel for de rejsende. Disse kunne åbne og lukke for varmen ved hjælp af reguleringshåndtag anbragt på kupevæggen.

Da de to jernbaneområder blev sluttet sammen i 1892 gik man på Sjælland helt over til det varmesystem som man brugte på Fyn og i Jylland. Det må altså have fungeret bedst, men tro ikke, at de rejsende var tilfredse. En rejsende, der netop i denne periode må foretage mange rejser landet rundt for sit firma skriver: "Ved natrejser ere vore kupevogne i høj grad uheldige.

Det er nemlig i vort blæsende land umuligt at væрге sig mod træk fra en af dørene. Hvad det vil sige at have tilbragt en nat i en jernbanekupe gennemhedet på kroppen af den tørre varme fra varmeapparatet, med træk i hovedet fra døren og udsat for den uundgåelige støvfylde luft, ved den, der jævnlig har prøvet det altfor godt. Jævnlig smækkes dørene op - i Jylland sker det med beundringsværdig ihærdighed ved de fleste stationer - og den kolde natteluft trænger ind for at "Forfriske" den vækkede rejsende". Og han slutter med følgende bitre erkendelse: "Der skal i virkeligheden et godt helbred til i længden at døje disse natrejser". Selvom det ikke alene er varmen han omtaler, så giver det her gengivne et ganske godt indblik i datidens rejseliv.

I Jylland var man stadig et skridt foran, man begyndte nemlig at bruge lokomotiverne til togopvarmning. Det drejede sig ganske vist om små tog, for mere magtede den tids lokomotiver ikke at klare rent dampmæssigt. Navnlig Thybanens og Sallingbanens tog nød godt af det, men lokomotivpersonalet var ikke særlig glade for ordningen, det betød nemlig, at lokomotivet skulle kobles til vognstammen lang tid før man plejede for at der kunne være en temperatur i vognene der var nogenlunde udholdelig for de rejsende, og da man ikke havde tjenestetidsregler, bevirkede det en meget længere tjeneste for maskinpersonalet end ellers - en tjeneste, der ikke blev honoreret. Man havde dengang ikke faste forvarmningsanlæg som nu; det ville nok have kunnet løse problemet.

Men togene blev større efterhånden og derfor kunne man ikke klare sig med en kedelvogn i de store tog, særlig ikke i de perioder, hvor man havde spidsbelastning omkring de store højtider. Derfor måtte man i sådanne situationer medbringe to kedelvogne, eller hvad der efterhånden blev mere almindeligt, at lade lokomotivet klare den forreste del af togets opvarmning og lade kedelvognen klare resten.

Opvarmning ved hjælp af højtryk krævede megen damp, og derfor begyndte man at eksperimentere med forskellige systemer af lavtryksapparater, der var betydelig mere varmebesparende og altså billigere i drift. Det endte med at man valgte Westinghouse-opvarmningsmetoden, hvor trykket i varmelegemerne ikke overstiger atmosfærens tryk. Det gamle højtrykssystem havde haft nogle slemme mangler. Det værste var, at damptrykket faldt jo længere ledningen blev, og det betød, at de vogne, der var nærmest kedelvogn eller lokomotiv, blev for varme og i disse vogne blev støvet svedet, så passage-

rerne både havde fornøjelsen af at blive stegt og at blive generet af en ubehagelig lugt.

De vogne, der lå længst borte fra lokomotiv eller kedelvogn, blev for kolde og der var ligeså ubehageligt. Det nye system gav en langt jævnere temperatur og vognene blev ens opvarmede. Det var samtidigt langt lettere at regulere varmen i kupeen og systemet havde et simplere rørsystem der var billigere at indrette og vedligeholde.

Det lyder alt sammen meget godt, men selv i vor tid kan man stadig komme ud for vogne der er glohede, mens man i andre føler, at man er kommet ind i et køleskab, men det er jo nok os rejsende, der ikke forstår at regulere varmen! Selv om man gik over til dette nye system blev man ikke af med kedelvognene lige med det samme - helt op i 1950erne kunne de efter sigende ses anvendt.

Næste gang lidt om belysningen.

J.G.

ANBEFALING??

I 1856 sendte en stationsforstander på de sjællandske baner følgende brev til den administrerende direktør, etatsråd Viggo Rothe:

I henhold til det andragende, der er tilstillet Deres Højvelbaarenhed fra hr. figurant Schultz om tilladelse til at benytte 3. cl. ventosal til et curcus i dands, skal jeg tillade mig med hensyn dertil at indberette, at det antal elever, der er tegnede til denne undervisning, ikkun udgør 18 børn, hvoraf 4 ere mine børn, alle børn af familier udenfor bondestanden, deriblandt også børn fra sognepræsten hersteds, og det vilde vistnok glæde disse familier, naar deres børn kunne erholde denne undervisning i nærheden af deres hjem. Da der imidlertid ingen andetsteds her på egnen findes passende locale, som kan benyttes i dette øjemed, næres det håb, at Deres Højvelbaarenhed vil begunstige det af hr. Schultz indgivne andragende, som jeg i så henseende må anbefale.

Ærbødigst N.N.

Desværre kendes svaret ikke.

9478 eller hvad et billede vækkede minder om

Et par dage efter at SIGNALPOSTENS 6. årgang nummer 6 var udkommet, ringede min gamle ven Alfred Hansen fra Århus til mig og sagde, at han syntes det var nogle dejlige billeder fra Fredericia stations ombygning vi havde bragt i bladet. Særligt havde billedet på side 212 begejstret ham - jeg kunne vel ikke skaffe ham en kopi af originalbilledet?

Nu ved jeg, at Alfred Hansen er en af dem i Danmark, der ved mest om industrimateriel, så det undrede mig ikke, at han gerne ville have dette, også efter min mening ganske interessante billede. Alfred Hansen har mange tusind fotografier i sit arkiv, men her var altså ét han ikke havde. Jeg sagde til ham, at det skulle jeg nok skaffe, men spurgte om han ikke havde andre billeder af maskinen på billedet? Jo - jo da, svarede han, men dette er særlig interessant, det er nemlig min far, der fører maskinen, og min svoger, der kører gravemaskinen. Dette ville jeg selvfølgelig have lidt mere at vide om, og Alfred Hansen fortsatte: Som sagt er føreren min far -

Karl Kristian Hansen, kaldet "Berlinereren" og gravemaskineførereren min svoger - Haldor Bak Høft, og billedet viser arbejdet ved bro A. (Bro A er den bro i sydenden af Fredericia station, hvorunder tog mod Nyborg krydser tog til og fra Kolding). Det må have været heromkring maskinen væltede, fortsatte Alfred Hansen.

Væltede? sagde jeg. Så må det være den, der er vist på nogle fotografier jeg har liggende, og som jeg ikke har kunnet sted- eller tidsfæste.

Alfred Hansen lød nu meget ophidset i telefonen - men dog mest over, at vi herhjemme ikke har TV-telefon, så han kunne se billederne med det samme. Men vi aftalte, at jeg skulle komme og besøge ham næste gang jeg skulle til Jylland.

Ugen efter mødte jeg så op hos Alfred Hansen, og jeg glemmer ikke den måde han hoppede i sofaen på, da han så billederne (fig. 1 og 2). Tænk, jeg anede ikke, at der fandtes billeder af uheldet. Ham med kasketten og lædervesten bag maskinen (på fig. 1) er min far! Og så fortalte



fig. 1



fig. 2

Alfred Hønsen om maskinen til ud på de små timer. Jeg skal her forsøge at give et kortfattet referat af historien om 9478:

Maskinen var bygget hos Orenstein & Koppel i 1921 med byggenummer 9478. Den havde 21,3 m² hedeplade og arbejdede ved 12 kg tryk. Sporvidden var 750 mm.

Den blev købt af entreprenørfirmaet Petri & Haugsted til bygning af midtsjællandske jernbane ved Hvalsø i årene 1921-22. Billedet fig. 3 viser maskinen i 1922 i Hvalsø - og lokomotivføreren (med kasketten) er allerede her Alfred Hønsens far Karl Kristian Hansen. Som nævnt ovenfor havde denne tilnavnet "Berliner", der også var navnet på et - meget hurtigt - eksprestog fra København til Berlin, så man må gætte på, at K.K. Hansen har kunnet lide at køre stærkt med sit lille loko.

Næste gang man træffer 9478 er i Fjenneslev i 1926, hvor billedet fig. 4 viser at det må have været med ved bygningen af den store viadukt for hovedvej 1. Maskinen var nu solgt til entreprenørfirmaet A. & E. Kayser, og K.K. Hansen var ikke fører af maskinen her. Det var han derimod igen året efter i 1927, hvor 9478 for første gang kom til hovedlandet. I 1927-28 holdt den sig til de rigtige baner, nemlig: Pjedsted (fig. 5), Brørup og Sønderborg station. I foråret 1932 gjorde den en afstikker til Ellum mergelleje, for derfra

- stadig med Berlinereren, at vende tilbage til banearbejde fra sommeren 1932 for at være med ved den ovennævnte ombygning af Fredericia station, hvor den helligede sig arbejdet med det nye dobbeltspor fra Fredericia til den nye (altså dengang nye) Lillebæltsbro 1932-33. Arbejdet bestod dels i at køre jord til ovennævnte bro A, dels i kørsel med alle skærverne til dobbeltsporet fra Fredericia til Lillebæltsbroen. Det var under arbejdet med kørsel af jord til bro A, at uheldet fig. 1 og 2 skete den 5. november 1932.

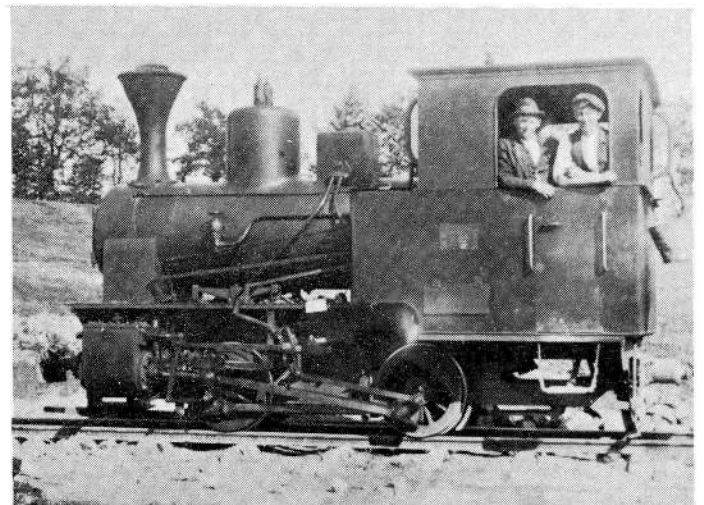


fig. 3

Der var lagt spor lidt oppe ad skråningen langs med og nord for det eksisterende dobbeltspor Fredericia-Kolding, og K.K. Hansen har fortalt sin søn: Bedst som vi med fyldte tipvogne kom kørende skred dæmningen langsomt, men sikkert ud, og vi havnede på siden - uden at komme det mindste til. Den, der blev mest forskrækket, var den banevagt, der fulgte tipvogntoget for det tilfælde, at noget skulle ske, men da ingen havde regnet med, at der skulle ske noget, anede han ikke sine levende råd. Til alt held var der ingen DSB-tog undervejs, så der indtraf kun forsinkelser indtil banen var ryddet.

For DSB-fans vil jeg lige fortælle, at hjælpetogets maskine er K nr. 502.

Vi vender så lige tilbage til ovennævnte billede, side 212 i 6. årg. nr. 6. Dette billede er taget den 21/11 1932, altså kun 16 dage efter uheldet, og 9478 arbejder støt videre som om intet var hændt. Ved at sammenholde billedet med fig. 1, kan vi se, hvor tæt ved bro A uheldet skete, idet afstandsmærket, der ses ved gravemaskinens grabbe på side 212-billedet, er det samme der ses bag hjælpetoget på fig. 1-billedet. Før vi forlader Fredericia vil jeg lige oplyse, at gravemaskinen, der også ejedes af entreprenørfirmaet A. & E. Kayser, var bygget i 1928 af firmaet Menck & Hambrock, og at den endte ved midtjysk kulleje i Videbæk.

Næste kørsel med 9478 sker i Køng mose i 1934-35, stadig med dets vante fører, men så slutter historien også. Alfred Hansen mener, at maskinen så blev solgt til udlandet - idet han resonnerer, at hvis det var blevet hugget op herhjemme, så ville han have vidst det.

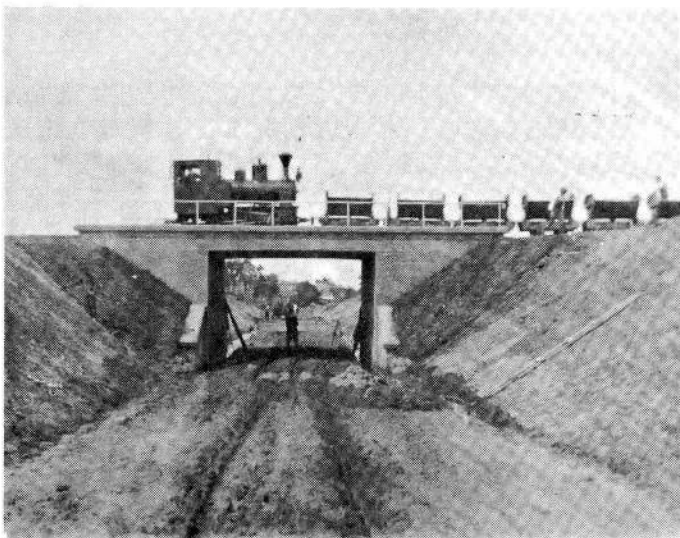


fig. 5

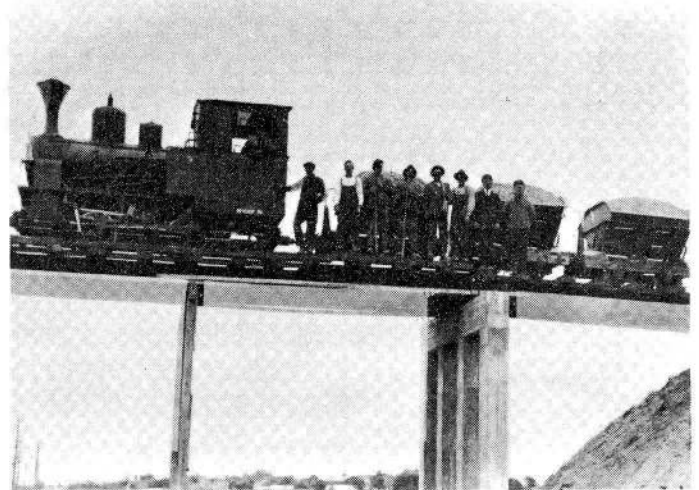


fig. 4

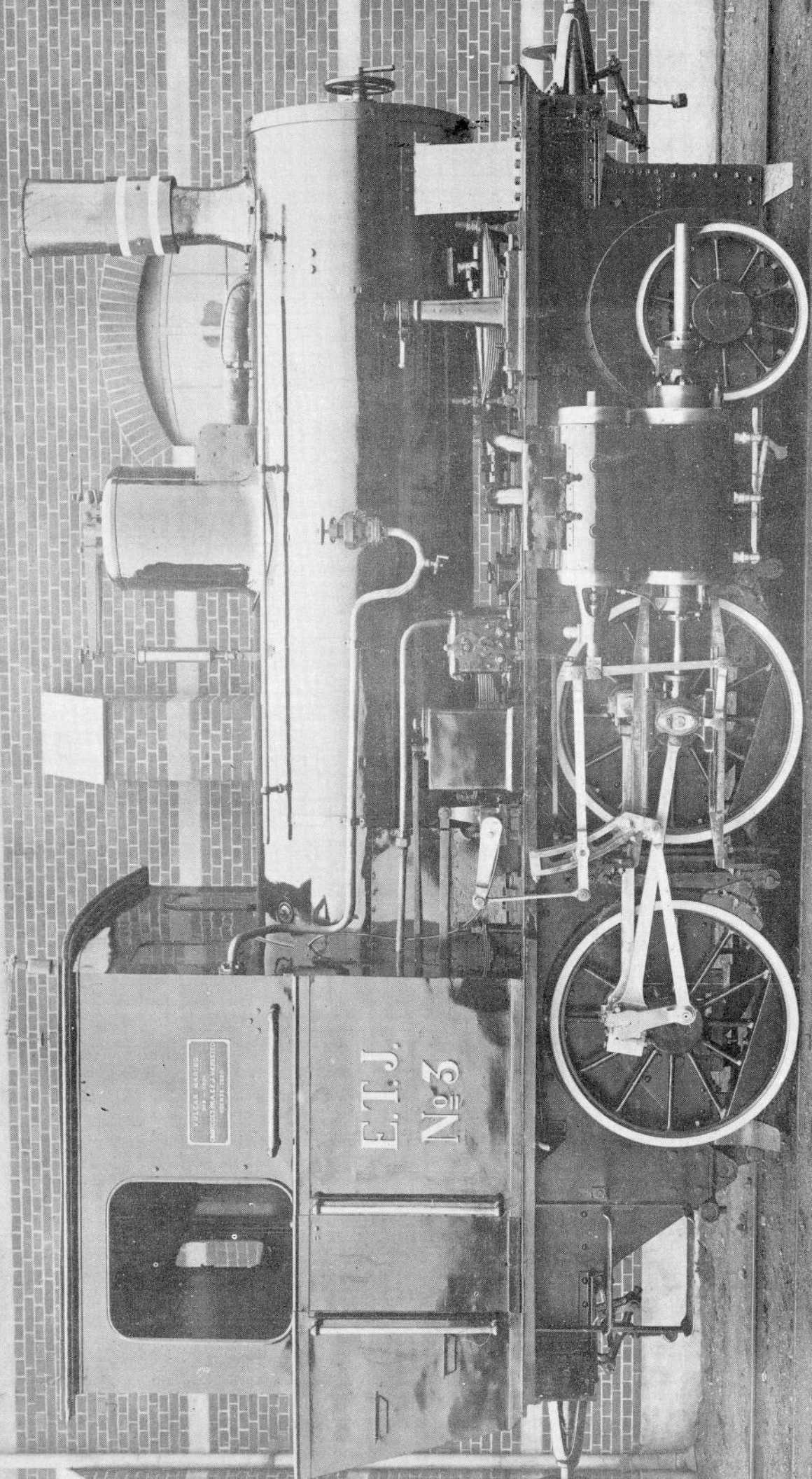
Men vi havde nær glemt, at 9478 i 1936 kørte på Næstved havn, hvor Alfred Hansen også havde været med, og hvorfra der eksisterer et fotografi, der desværre ikke er egnet til gengivelse, men som viser maskinen køre på et sted, hvor der i dag er havnebassin.

Jeg håber ikke at have kedet læserne med lidt industrilokomotivhistorie, jeg synes selv, at det er et område, der er gjort for lidt ud af, og jeg har bedt Alfred Hansen selv om, ved lejlighed, at skrive om en anden maskine, han selv har været fører af, og som han i dag har stående en vidunderlig model af i størrelsen 1:10 hjemme på bogreolen.

Før jeg slutter vil jeg lige oplyse, at Berlinereren - der for øvrigt fylder 80 år i år - mener at have set den "mystiske" maskine bag på SIGNALPOSTENs 6. årgang, nummer 6, på Silkeborg station da han var ca. 15 år gammel. Hans far var da baneformand på strækningen Engesvang-Funder-Silkeborg. Da det så har været i 1906-07 har det altså været i forbindelse med Silkeborg-Laurbjerg banens bygning. Mere kunne han desværre ikke fortælle om maskinen, og Alfred Hansen kendte den heller ikke - "den er jo normalsporet"!

Ole Faurhøj

BAGSIDEFOTO er ETJ nr. 3. Bygget af Vulcan i Maribo i 1901 som byggenummer 9, ombygget i 1920 på SFJs værksteder, og udrangeret 1948. Vi har fået et par anmodninger om "ægte" fotos af vore bagsidebilleder, men da vi ikke "mellem-fotograferer", har vi intet negativ - og derfor kan det ikke lade sig gøre. Beklageligvis.



E.T.J.
No. 3

VULCAIR BARROU
SOCIÉTÉ ANONYME
1871-1880