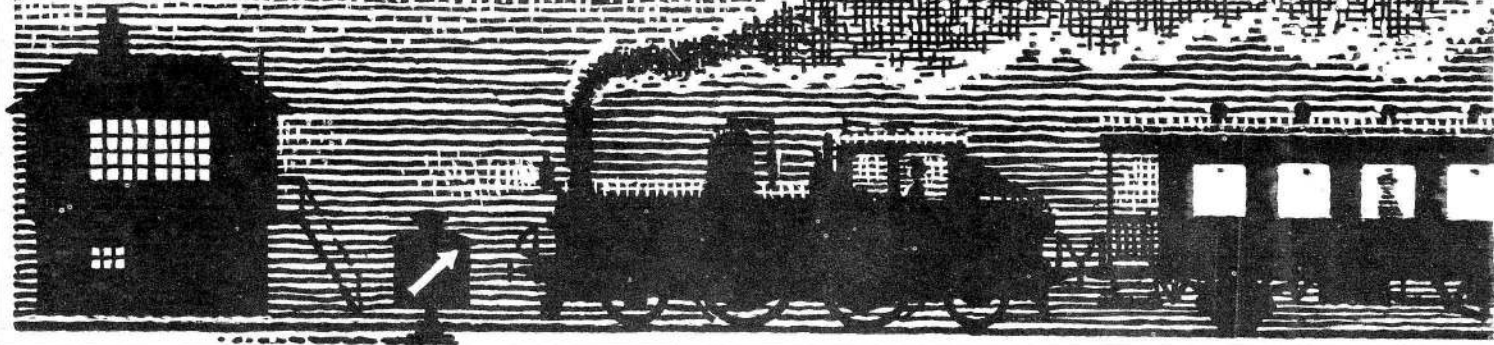


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

7. årg.

AUGUST 1971

nr. 4

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Kan hælde, at dette nummer forekommer Dem lidt tyndt. Der er ialt 48 sider, ca. som lovet, men det er en betragtelig nedgang i forhold til de forrige numre.

Grunden hertil er hverken stofmangel - tværtimod - sommervejret eller redaktørens ferie, men at vort kære Post- og Telegrafvæsen igen er kommet os på tværs. I en tid, hvor det ellers efter min opfattelse af situationen, er det eneste saliggørende at holde et stabilt prisniveau, indfører P&T pludselig nye vægtgrænser i portotabellen, hvilket meddeles et par uger i forvejen! Da der for tryksager er sat en ny grænse ved 100 gram betyder det, at et "normalnummer" af SIGNALPOSTEN, der vejer 115-125 gram nu skal frankeres med 80 øre - en stigning på 60%.

Da SIGNALPOSTENS abonmenttal nærmer sig 700, da bladet udkommer 6 gange om året og da stigningen udgør 30 øre pr. forsendelse, betyder det en udgiftsførøgelse på godt 1200 kr.

Den kamel vil vi ikke sluge uden videre, og vi har derfor lagt hovederne i blød for at finde på noget genialt - ha! Foreløbig er vi standset ved denne udvej: ca. 4 numre fremstilles således, at vægten bliver 99 gram, og det er et sådant nummer, De her har i hånden. Det vi på denne måde snyder vore læsere for, opspares og udsendes med de resterende numre, der så bliver så meget større. Vi kan herved begrænse merudgiften til 4-500 kr., hvilket er ærgerligt nok, men vist ikke til at komme udenom.

Og dog! Skulle nogen have lyst til at medsende en reklame med SIGNALPOSTEN vil det kunne ske for en pris af 30 øre pr. eksemplar. Det er dog en betingelse, at bindende aftale træffes mindst 6 uger før bladets fremkomst, for vi skulle jo gerne have mulighed for samtidig at levere et fyldigere blad.

Som De vil kunne se andet sted i bladet har vi en ny publikation på trapperne. Det er atter noget helt andet end det vi tidligere har beskæftiget os med: Et tabelværk om De københavnske S-baner og deres rullende materiel.

Heftet er på ialt 28 sider i format A 4 og indeholder en fuldstændig oversigt over S-togsmaterialet. Det er rigt illustreret og har også materieltegninger og liniekort.

I et tekstafsnit fortælles kort og koncist om den elektriske drift på jernbanerne i og omkring København.

Forfatteren til heftet er James Steffensen. Han er kendt af alle jernbaneinteresserede, bl.a. som medforfatter til heftet: DSBs damplokomotiver 1847-1959 med senere tillæg, og behøver vist ingen nærmere præsentation.

James Steffensen har selv optaget de fleste af heftets fotos, og der er mange lækkerbidskner imellem.

Heftet om S-togene koster kr. 14,- og sendes portofrit ved forudbetaling til giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Levering påregnes at kunne ske omkring 30. september. Bestiller De heftet nu bliver det sendt frisk fra trykker.

Nåede De at sikre Dem 4. årgang? Hvis ikke, så er det for sent nu, for den er udsolgt. Der er heller ikke mange 5. årgang tilbage, og jubilæumsskriftet om Skagensbanen synger også på sidste vers. Nu er De advaret.

Af de øvrige publikationer er der endnu et forholdsvis solidt lager, og som noget nyt har vi overtaget salget af restoplaget af det ovennævnte hefte om DSBs damplokomotiver 1847-1959. Det kan De læse mere om inde i bladet.

BAGSIDEBILLEDET er taget af H. Wachter i Nyborg den 26. marts 1969. Det viser N 205 på vej ud til dagens dont.

Næste nummer, 7. årgang nummer 5, er planlagt til udsendelse i oktober, og vi stiler efter dagene omkring den 15. Stof til Klubnyt bedes indsendt senest 20. september, aftale om medsendelse af reklamer må være truffet senest den 1. september.

God eftersommer og på genhør!

Holtrup

Som allersidste nyhed kan jeg fortælle, at Nyboder Hobby fra mandag den 30/8 og tre uger frem holder "kæmpeudsalg i modeltog med tilbehør". Der er masser af gode tilbud, også i udgåede numre i vogne og loko for selvbyggere. Hver dag nye, spændende tilbud.

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 4

august 1971

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
ADAMs hjørne, marskbanen		122
Jernbanebøger		126
Danske jernbanefærger 3: 2-sporede hjulfærger, 2. del		127
Ombygning af industrimateriel		135
Tillæg 3 til Danske statsbaners damplokomotiver 1847-1959	omsl.	3

Forsidebilledet: GDS S 1 på Saltrup station, 16/5 1971,

Foto: Jesper Reinfeldt.

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.

Adams Hjørne

Et ubeskedent bidrag til ADAMs hjørne.

ADAM harcellerer på side 10 i nr. 1/71 lidt over utilstrækkelig stoftilgang i den udskrevne konkurrence, hvorefter han serverer "Foto-Pedersens" elegante og særdeles fyldige redegørelse med mange detaljer specielt beregnet for modelbanesolister. De færreste tør vel derefter gribe pennen for at følge op, men jeg vover det i bevidstheden om, at min artikel ikke kan stå mål med Erik V. Pedersens om Kalvehavebanen.

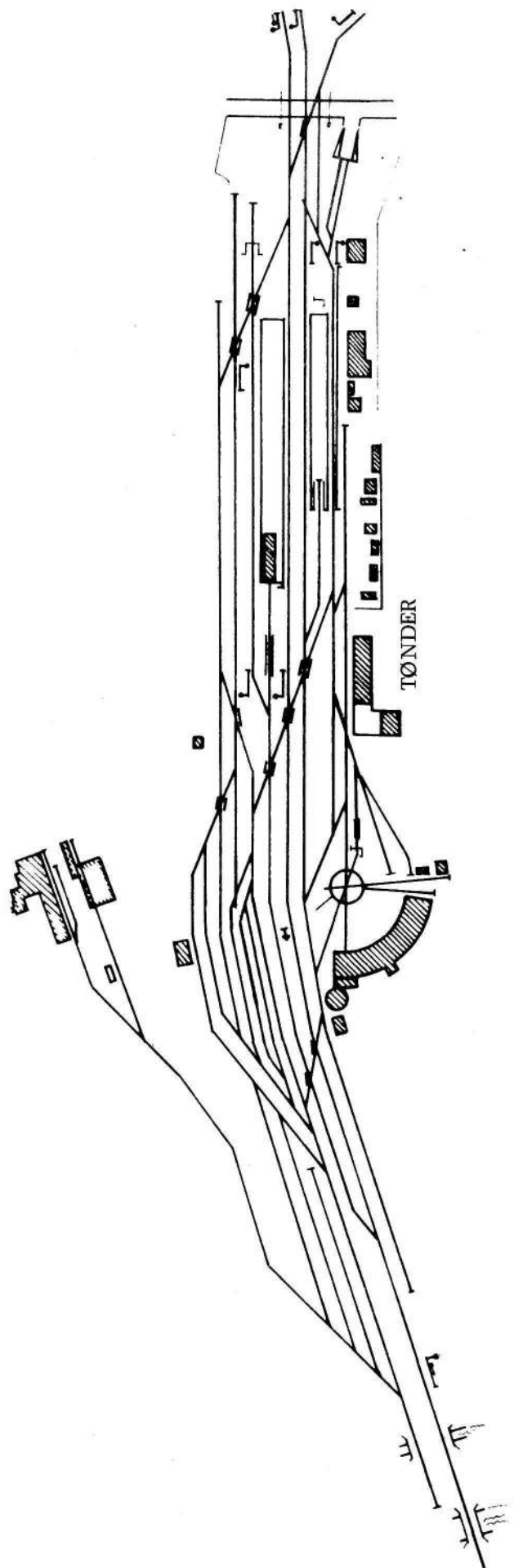
Man kan med rette sige, at mit oplæg falder udenfor konkurrencen, for det første fordi det må betegnes som en parafrase over et tema alene omhandlende en stræknings stationer, og for det andet fordi der ikke er tale om en privatbane.

Mit valg er faldet på en stadig eksisterende bane, endda en statsbanestrækning, skønt sådanne sjældent er blandt de mest estimerede hos modelbanebyggere og altså heller ikke er tænkt på under udskrivningen af idekonkurrencen. Uagtet at den lever i en afkrog af Danmark og hører til de mest stilfærdige, rummer den en sådan rigdom af variationer og muligheder, at den fortjener at blive draget frem, evt. som forbillede for et klubanlæg.

Af samme grund skal den til forskel fra "Foto-Pedersen"s bane alene gives en ret groft skåret beskrivelse, indeholdende de væsentligste træk, d.v.s. specielt stationerne, ja endda vel kun deres sporanlæg.

Som årstal er valgt 1925 - forklaring følger undervejs - og strækningen, det drejer sig om, er den vestlige marskbane, hvad der måske ikke siger mange noget, men så da Tønder-Ribe (del af banestrækning nr. 52).

Starter vi ved grænsen eller tæt nord for denne, ser vi i 1925 en strækning med en livlig trafik - mere end nu - både internationale persontog og lange godstog med vogne fra fremmede lande. Der er altså en reel baggrund også for købt materiel, også iblandt trækraften, som er gennemgående til Tønder. Vælges en periode



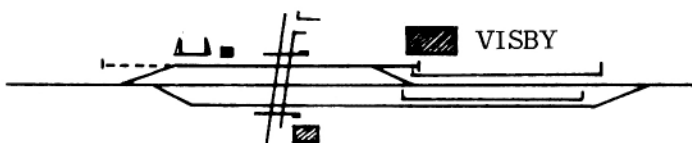
nærmere nutiden ses f.eks. Uerdingens 2-akslede skinnebusser med bivogne, hvoraf både Märklin og Fleischmann har leveret talløse til danske modelbanekunder.

Tønder H er en typisk grænsestation med stort maskindepot, pakhuis, toldbygninger, posthus med særlige spor, overleveringsspor til grænsetrafikken og mange depotspor. Med rimelige forenklinger vil den kunne indpasses i et klubanlæg.

Men den er også forgretningsstation. I nordenden afgrener mod vest den ca. 12 km lange stikbane til Højer med station i Møgeltønder med krydsningsspor, læssespor og stikspor til grusgrav m.v., en mindre station i Daler og en større i Højer, hvorfra banen er videreført gennem en digeport til Højer havn, hvorfra der er skibstrafik til Sild. Denne banestrækning var i sin oprindelse under tysk tid den vigtigste fortsættelse af strækningen syd fra, og den befaredes i 1925 af gennemgående, tyske tog med plomberede personvognsstammer med trafikanten mellem Tyskland og Sild. Endnu i 1960'erne befaredes denne bane som godsbane.

Såfremt man kun vil antyde afgreningen, kan den mest hensigtsmæssigt slutte med en vendesløjfe "i kulissen".

Tilbage i Tønder afgrener mod øst Tinglev banen (nr. 51) med en ganske kort strækning til den oprindelige Tønder station (nu Tønder øst), der nu med sine 2 stikspor til en tømmerplads og læssevej kun er en svag afglans af den oprindelige. Efter overskæringen på hovedvej 11 forsvinder denne bane ud af sigte (evt. i en vendesløjfe).



Herefter fortsætter vi ad marskbanen. I hele sit forløb befinder den sig på det jævne, alene ved Skærbæk giver en udløber af Gasse høje anledning til gennemskæring og stigende dæmning. Vi skal derfor ikke vente os det store sus som på f.eks. den østjyske længdebane.

Første station på vejen er Visby - nu degraderet til trinbræt, men i 1925 en normal land-

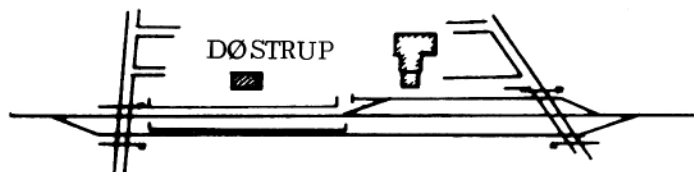
station - med krydsningsspor, læssespor, en ret stor stationsbygning i 2 etager og banevogterhus ved vejoverskæringen, hvor også jernbanekroen findes, som det er tilfældet ved de fleste af stationerne.

Næst følger Bredebro med tilslutning over en transversal til den nærmest selvstændigt drevne, normalsporede Løgumklosterbane (også DSB) hvor der - trods det, at den kun er ca. 8 km lang - hersker stor travlhed netop i 1925, hvor den er under ombygning, henholdsvis nybygning af Bredebro-Rødekro banen, og hvortil DSB har henvist småmaskiner som Kj og Dj med tilhørende gamle kupevogne, altså en rigtig OLD-TIMER strækning! Stationen er fortsat en ret stor landstation med en livlig godstrafik baseret på en stigende industrialisering af bysamfundet, og den har bevaret sin lange kanonrampe, som nu benyttes til den mere fredelige losning af vogne med trælast.

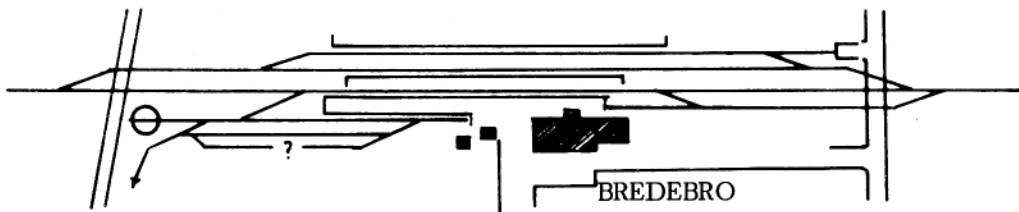


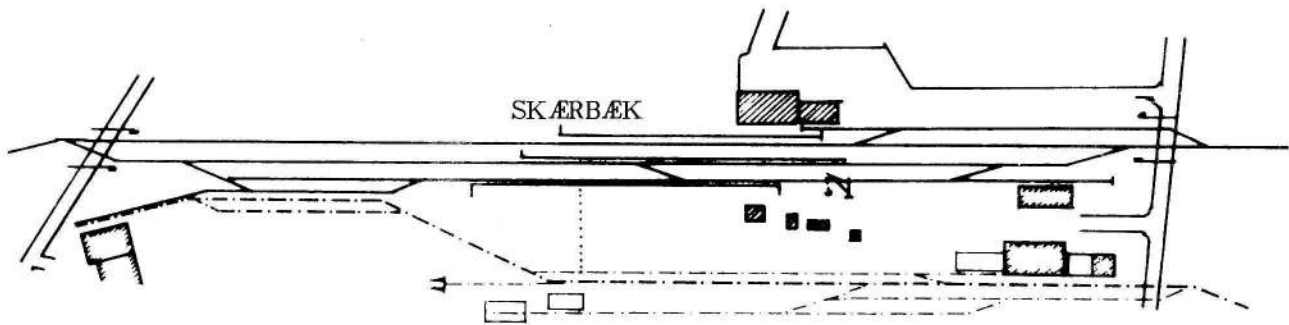
Så kommer strækningens mindste, trinbrættet Nr. Vollum, specielt derved, at venteskur fandtes både nord og syd for vejoverskæringen - ingen sidespor, men lille banevogterbygning.

Døstrup minder om Visby, men er mindre. Den er nu ligeledes trinbræt, men har bevaret sidesporet til et større grovvarepakhuis med kornsiloanlæg.



Vi forlader nu marsken og kører op på gesten, hvor strækningens mest interessante station møder os: Skærbæk! Sandt at sige er det ikke DSB, der gør den så interessant, men den umiddelbart øst herfor liggende tilslutningsstation for Haderslev amtsbaner med tilhørende smalsporsnet, remise, vandtårn og øvrige bygninger. Skærbæk har ligesom Bredebro læssespor beliggende på samme side som stationsbygningen og kanonrampe på den modsatte side. Den herlige

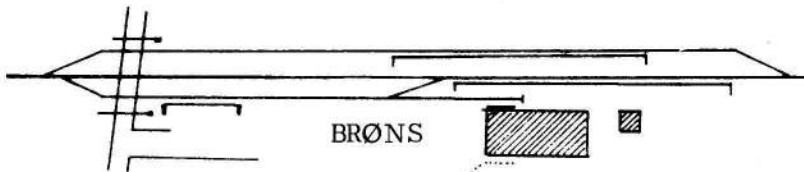




fine sporplan fra 1922 viser tillige, at der fandtes en kort tipvognsstrækning mellem rampesporret og amtsbanen. Begge baner har spor til eksportslagteriet i stationens sydøstre ende, til dels som 3-strengt spor.

I vore dage fungerer Skærbæk som endestation for en del af de nordfra kommende tog, hvad der giver variation i køreplanen.

På den næste station Brøns, der i mangt og meget minder om Visby, bemærkes især tipvognsbane, der i 1925 fører fra pakhuset ned til den nu længst forsvundne margarinefabrik, hvis produkter kørtes til DSB på heste- eller håndtrukne troljer. En ældre gentleman fortalte mig i sommer, hvilken spas det var at tage rutscheturen tilbage ad den skrånende bane, når læsset var tømt. Det skete et par gange, at en vogn røg igennem den lukkede fabriksport og endte inde i bygningen - og så var det med at komme af vejen i en fart!

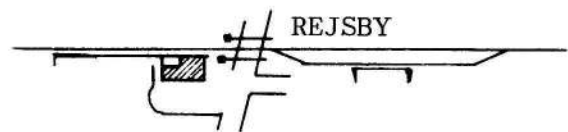


Rejsby havde en nu forsvundet træbygning, lille, men ganske net, rødmalet og med tilbygget pakhud syd for vejoverskæringen og et sidespor med roelæsningsrampe nord for vejen, men ellers bemærkes kun det pompøse, nyligt istandsatte jernbanehotel.

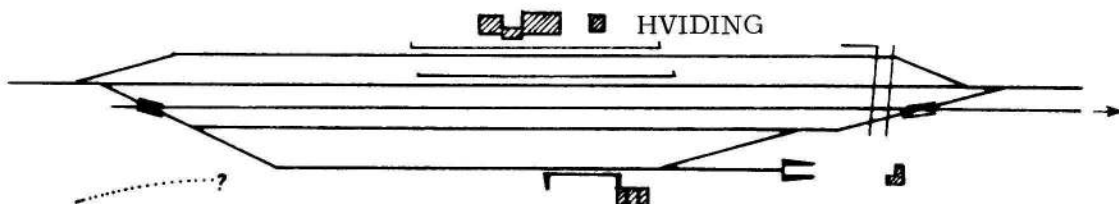
Hviding er den gamle grænsestation. Her - midt i 1920'erne - er den nye stationsbygning med et nyt, meget formindsket spornet just blevet færdig, og endnu ligger drejeskive, toldbygninger m.v. og den udstrakte dobbeltstation (Danmarks længste - sagde man) norden herfor. Alle

bygninger vest for banen er siden taget i brug som statshospital, som er med inde under mit tilsynsområde, af hvilken grund jeg adskillige gange under inspektionerne har kunnet genkende de jernbanemæssige træk i bygningernes indre trods mange senere ombygninger og moderniseringer. Så sent som i 1969 fandt jeg efter at have kikket nærmere på nogle gamle tegninger betonresterne af den store drejeskive inde i et helt sammengroet buskads øst for banen.

Hviding ligger i et mergelområde. Som naboarealer til stationsterrænets sydlige ende ligger nogle store vandfyldte lejer. Det tilgængelige kortmateriale viser ikke spor hertil, men dæmningsrester lader formode, at der enten har gået stikspor derud fra stationens østside, eller - hvad der måske er mere sandsynligt - har gået tipvognsspor derud fra en læsserampe i fordums tid. Hvad der derimod er helt sikkert, er, at der indtil ca. 1960 gik en normalsporet ca. 5,5 km lang privat mergelbane ud til Klåbygård mergelleje. I de sidste år inden sporets optagning var strækningen ganske tilgroet og på det nærmeste upassabel, hvorfor der forestod et større oprydningarbejde, førend sporoptagningen kunne finde sted.



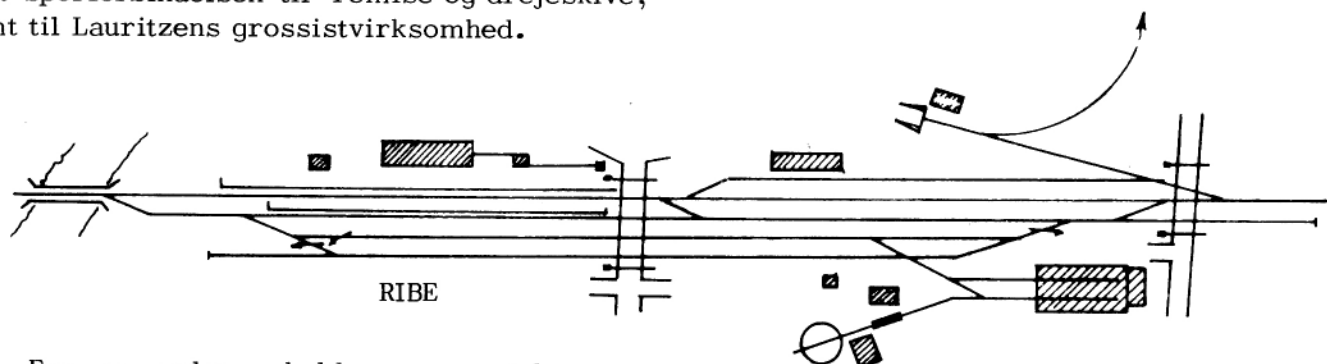
Da det private spor var uindhegnet, var indføringen på stationens område forsynet med kvægrist indenfor den inderste vejoverskæring. På denne banestrækning slæbte litra N nr. 100 indtil 1953 sammen med 3 andre lignende små to-koblede maskiner lange togstammer med mergel ind til overleveringssporret på Hviding sta-



tion. Imellem de mange vogne fandtes også (mindst 1) normalsporet tipvogn, der endnu i 1958 henstod i lejet. Karakteristisk for sporplanen var de to "englændere", som først blev fjernet ved sporomlægningen sidst i 1960'erne.

Midtvejs mod Ribe ligger nu resterne af en tipvognsbanes dæmning næsten vinkelret på hovedbanen. Her slæbte sidst i 1920'erne små hid-sige damplokomotiver lange slæng af tipvogne med mergel ud i marskegnene og helt op mod Bramminge efter. En omtale er givet i f.eks. Jernbanebladets julenummer i 1963.

Den i denne artikel fremtrukne del af strækningen slutter i Ribe, hvis sporplan nok er simpel men ikke uden interessante enkeltheder som f. eks. sporforbindelsen til remise og drejeskive, samt til Lauritzens grossistvirksomhed.



For en ordens skyld nævnes, at har man plads og energi i overskud, kan man jo tage resten af strækningen over Sdr. Farup trinbræt (uden sidespor), Gredstedbro (krydsnings- og læssespor), Sejstrup trinbræt (uden sidespor) til Bramminge med, sidstnævnte med både tværbane og præriebane. Men i relation til den omtalte strækningens særpræg og alsidighed som modeloplæg er den sidstnævnte del uden større interesse.

En model af den nævnte strækning indbefatter altså både tipvognsbaner, person- og godsførende smalsporsbane, normalsporet ren godsbane, tilslutningsstationer, forgreningsstationer og grænsestation, store og mindre stationer og trinbrætter, og kørslen omfatter både rene indenlandske, rene udenlandske og blandede togstammer, dengang nyt og gammelt materiel, småtog og lange tog, ekspresser og bumletog - kort sagt: alt lige akkurat med undtagelse af normalsporede privatbaner er med - og netop undtagelsen medfører, at opgaven ikke er besvaret i overensstemmelse med konkurrencens ordlyd.

Når jeg imidlertid har nedfældet min kærlighed til banen på prent, er det med den tanke, at artiklen måske kan give impulser til andre hobbyfolk, og det var vel ADAMs tanke, da han skrev teksten til opgaven.

Efterskrift: Naturligvis vil en strækning - trods eventuelle simplificeringer - nok alene være egnet som forbillede for et klubanlæg. Skulle man som enkeltperson begynde på en frisk og bygge en delstrækning, ville ganske givet stykket Bredebros-Skærbæk komme med ind i overvejelserne, idet der på denne trediedel af den omtalte strækning findes de særligt markante træk såsom tilslutning af normalsporet sidebane, lille landstation med krydsnings- og læssespor, trinbræt uden sidespor og overgangsstation til smalsporsbane, hvorefter man kunne forbinde de frie ender med hinanden og/eller med dækkede vendesløjfer med tilhørende depotspor i passende antal.

I 1935 lukkede denne del af amtsbanen, hvorfor man ved valg af perioden 1925-35 vil få de rigeste muligheder for repræsentation af damp- og motortrækkrafttyper såvel som det rullende materiel iøvrigt.

guldbæk

Nogle supplerende bemærkninger vedrørende stationsplanerne.

Alle er tegnet med grænsen til venstre og Bramminge til højre og i rækkefølge fra Tønder til Ribe. Tønder, Skærbæk og Hviding er baseret på originaltegninger i baneområdets arkiv, medens de øvrige tegninger er blevet til på basis af skitser på stedet gennem en lang årrække.

Der kan derfor optræde mindre unøjagtigheder f.eks. i bygningernes relative beliggenhed og i kraft af, at der ikke er tale om målebordsnøjagtighed. Men som idegrundlag og principudformning er sporplanerne efter bedste evne rigtige og tilstrækkeligt oplysende.

Banens egne bygninger er vist med udfyldt skravering, private bygninger med tilknytning til banen er med randskravering og HAJs bygninger er med stiplet skravering.

For så vidt angår Bredebros station kan oplyses, at der ikke har været remise for Løgum-

klosterbanen, men alene en drejeskive i stationens sydende. Der hersker usikkerhed om transversalens placering, men da der ikke har været særskilt læssespor for Klosterbanen, som den hed i daglig tale, idet man benyttede stationens læssespor i den nordlige ende, er den viste placering den mest sandsynlige. Endvidere er det ikke fastslået, om der har været 1 eller 2 omløb eller 1 omløb og eventuelt et blindt depotspor med adgang fra syd (antydnet med?). De sørgelige rester i terrænet kan tolkes på begge måder, og stationens sporplan fra den tid findes tilsyneladende hverken på stationen eller i baneområdets arkiv.

jgc

Lige før dette nummer går i trykken har redaktøren været på jagt i Rigsarkivet. Det gjaldt illustrationer til færgeartikelserien (jagten gav iøvrigt godt resultat, se bare i de kommende numre), men jeg faldt samtidig over en sporplan fra Bredebro, der giver en løsning på det i artiklen nævnte problem. Denne plan er sendt til artiklens forfatter, og jeg regner med at bringe en korrektion i næste nummer.

Holtrup

JERNBANE BØGER

UERDINGEN-TOGENE

ved de danske privatbaner.
af John Poulsen.

Format A 4, 12 sider duplikeret, ill. med fotos og typetegninger i 1:87.

Pris kr. 5,- plus forsendelse kr. 1,-.

Bestilles på postgiro 182457,

John Poulsen

Rørsangervej 2

2400 København NV

Dette lille hefte fortæller om Y-togene, det nyeste materiel på danske privatbaner. Forfatteren gennemgår de forskellige typer og heftet har en oversigt over de forskellige baners beholdning af Lynetter.

Typetegningerne er nok lidt for skematiske for modelbyggeren og mangler næsten helt hovedmål. Heftet er illustreret med to gode fotos på forsiden, men har en del blanke sider, der efter min smag burde have været benyttet til flere illustrationer.

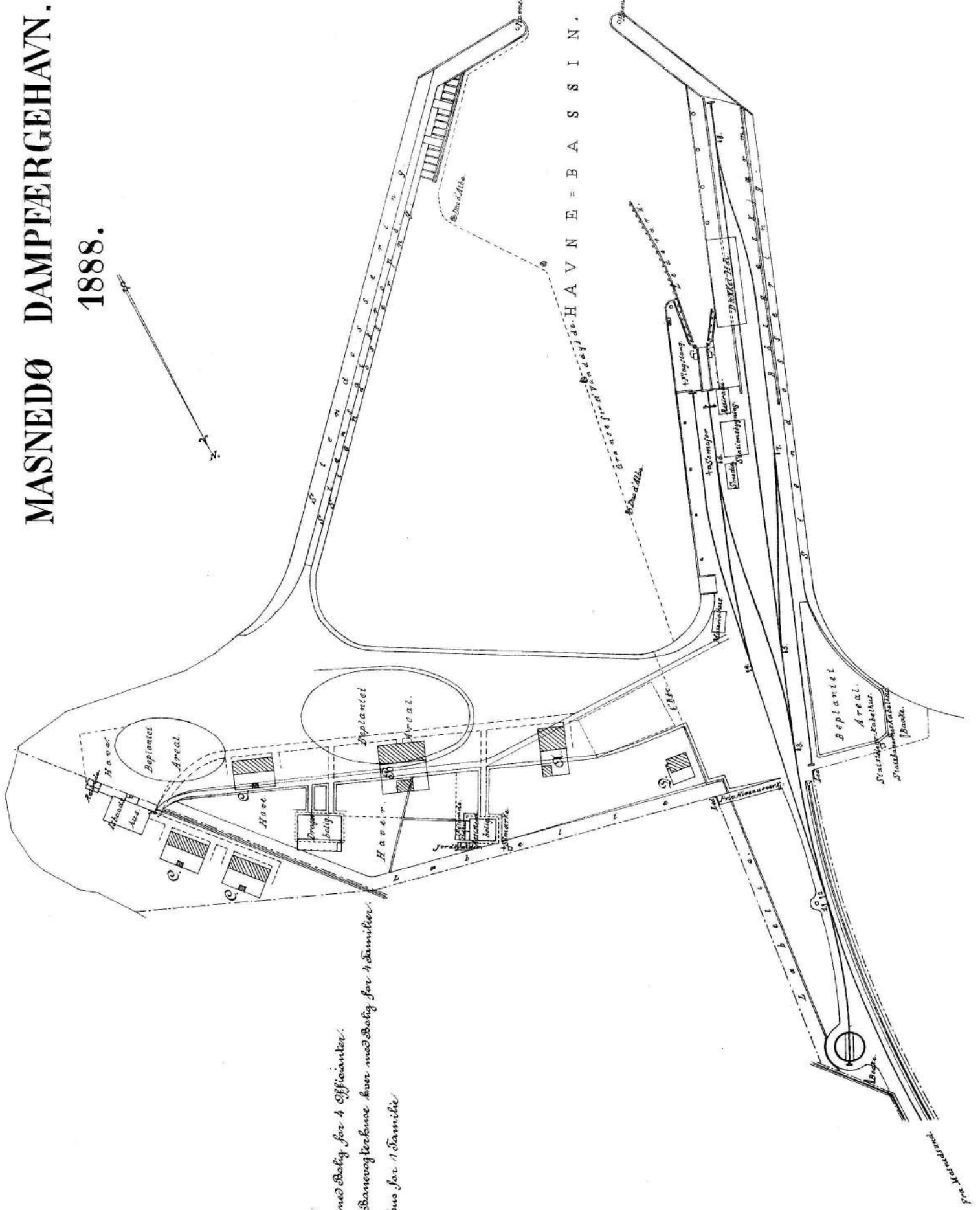
Holtrup

Oddesund Syd.



MASNEØ DAMPÉRGEHAVN.

1888.



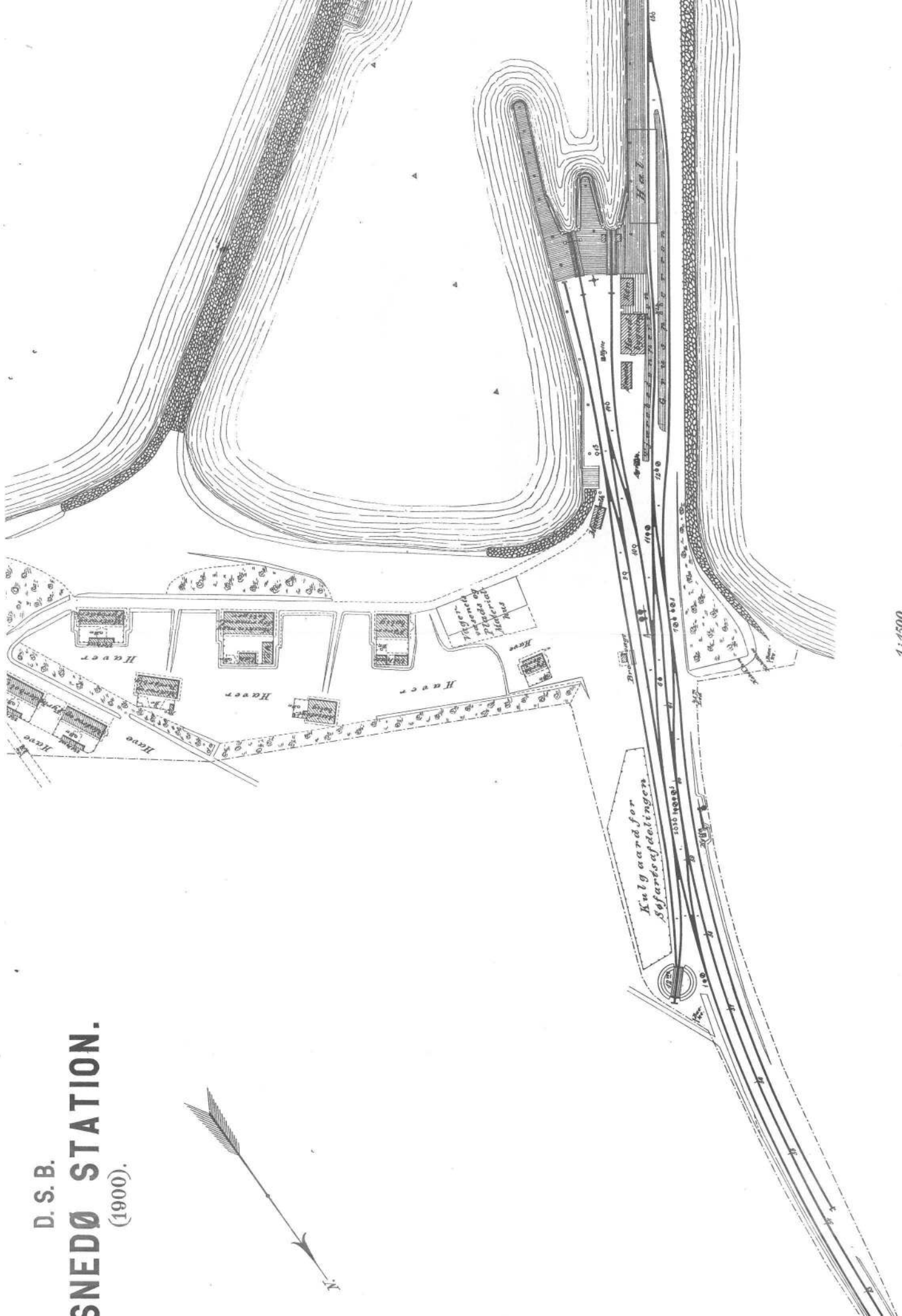
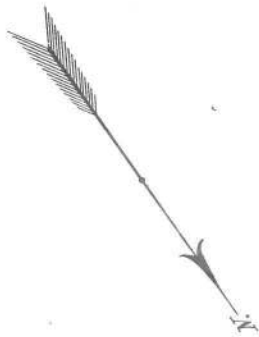
A. Bolig for en Tømrer

B. Tørtages Bygning med Bolig for 4 Officianter.

C. 3 Sletages dobbelte Dampvognstokværker med Bolig for 4 Familier.

D. Enkelt Dampvognstokværk for 1 Familie

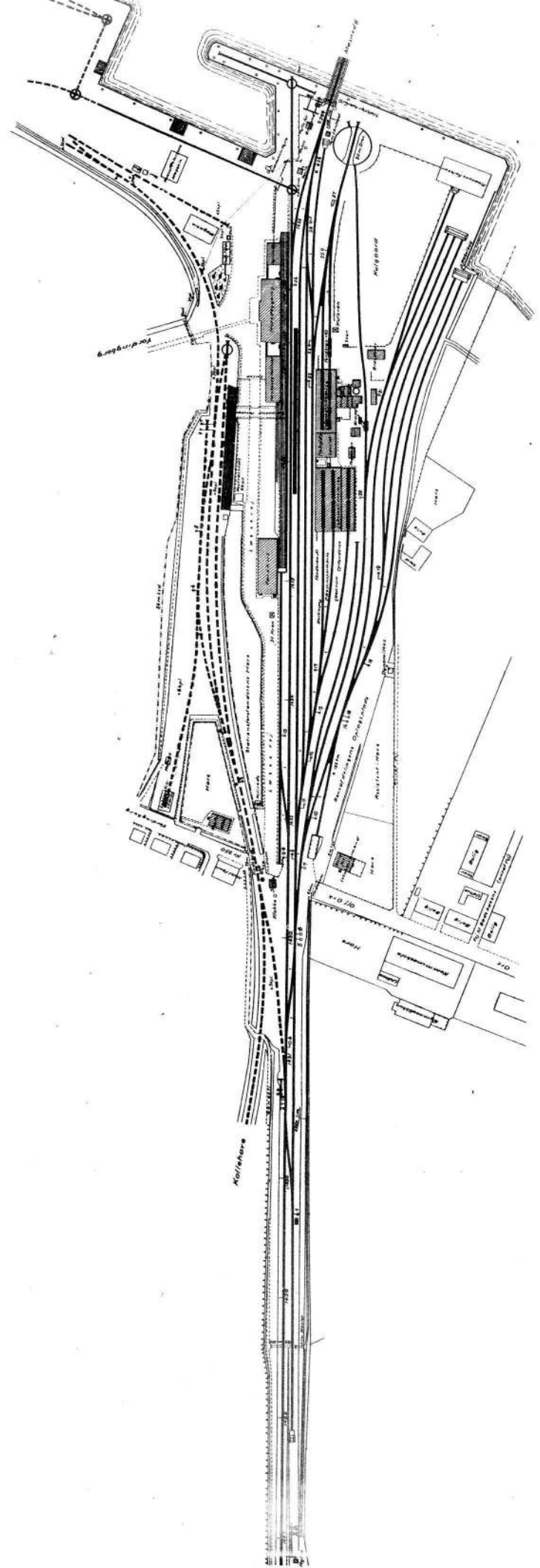
D. S. B.
SNEDØ STATION.
(1900).



1:4500

D. S. B.
MASNEDSUND STATION.
(1919).

Saml. Sporlangsgade mellem Sporstiftet.
Heres indgang i Banelængden.



1:2000.

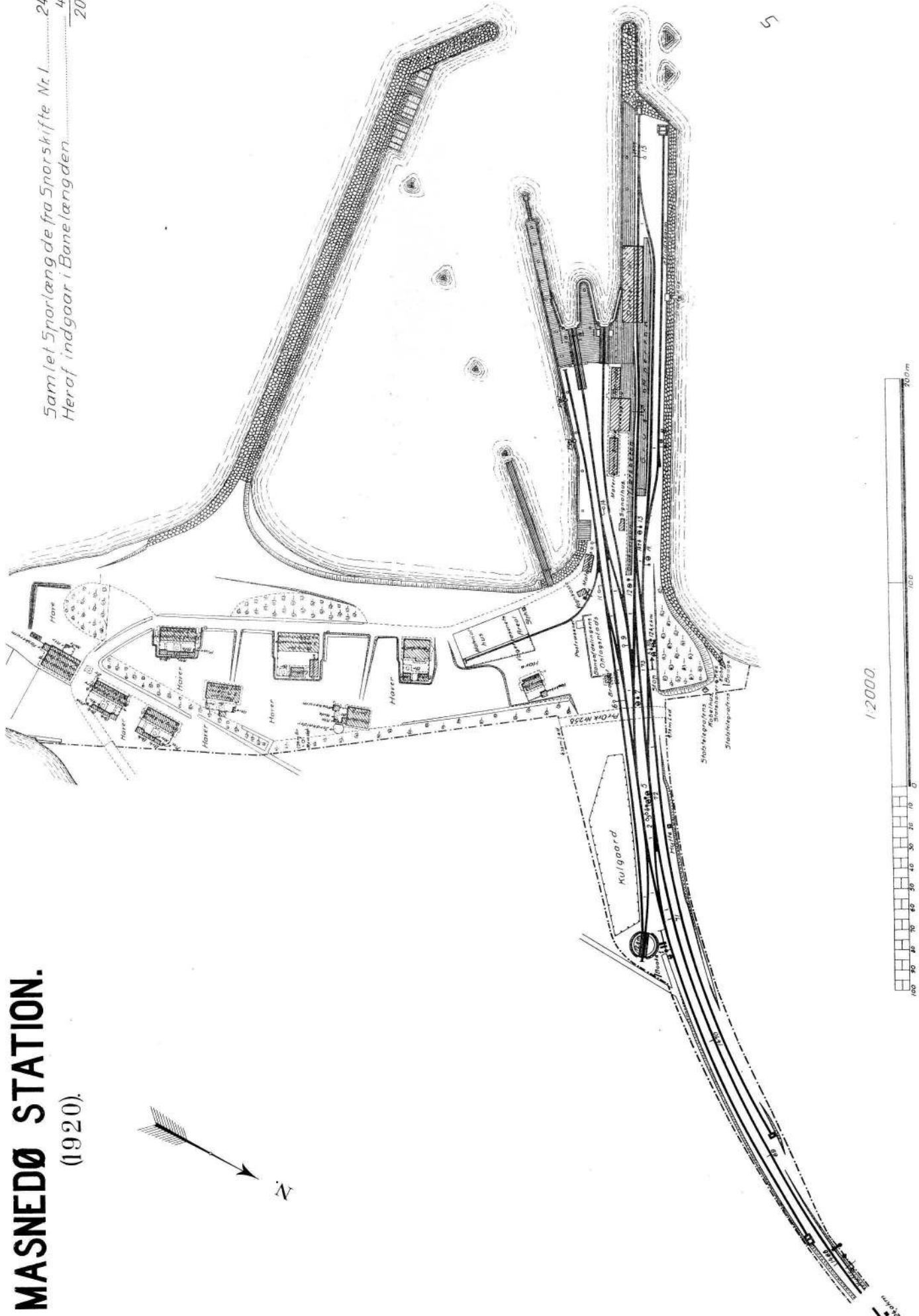
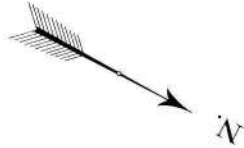


D.S.B. MASNEDØ STATION.

(1920).

Samlet Sporlængde fra Sporските Nr. 1.....2460m
 Herof indgoar i Banelængden.....410m

 2050m



1:2000.



0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13

5

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

2-sporede damphulfærger til Storebæltsoverfarten og København-Malmø overfarten (2. del).

Som det er nævnt indledtes dampfærgesfarten på Storebælt den 1. december 1883, men der gik kun en uge, inden det første uheld indtraf på overfarten, således at der opstod afbræk i trafikken. Det var dampfærgen KORSØR det var galt med; grundet ophedning af nogle lejepander revnede dækslet til en cylinder på den ene hovedmaskine, hvorfor færgen måtte ligge stille for reparation i nogle dage. Forinden havde færgen allerede bevist sin duelighed som søskib, den 4. december 1883 rasede en voldsom storm i de danske farvande, men alligevel gennemførte færgen at overføre et tog fra Nyborg bestående af lokomotiv, tender og flere vogne med rettidig ankomst til Korsør.

Det uheld, der havde forfulgt H/F KORSØR lige siden skibet søsattes, havde ikke forladt det efter ovennævnte uheld, tværtimod. Den 24. marts 1884 kl. ca. 12.30 opstod der, medens færgen lå i færgeløbet i Korsør, en voldsom brand i forskibet. Der kom straks hjælp, dels fra byens brandvæsen og dels fra bjergningsdamperen SKANDIANVIEN (Bjergningssselskabet E.M.Z. Svitzers første bjergningsdamper, bygget 1858), der tilfældigvis lå i Korsør havn. Ilden havde imidlertid så stærkt fat, at man for at redde skibet fra fuldstændig ødelæggelse, måtte sætte forskibet under vand ved at åbne for søventilen i skibets maskinrum, og først kl. 18.30 var faren forbi. Et par dage efter flød færgen atter på vandet, efter at en dykker havde foretaget en midlertidig tætning, og skibet derefter med bjergningsdampers damppumpe var blevet pumpet læns.

Skaderne ved branden var meget omfattende, navnlig var det gået ud over besætningens lukaf og 3. kl. apteringen, hvor man antog, at ilden var opstået ved et af varmeapparaterne. Færgen måtte gå til reparation ved værftet i Malmø, hvorfra den efter 6 ugers ophold atter vendte tilbage til Storebæltsoverfarten. Uheldet forfulgte imidlertid fremdeles H/F KORSØR, natten til den 7. marts 1885 påsejlede og sænkede den en tysk evert (flodfartøj), der lå til ankers i Nyborg fjord. Besætningen blev heldigvis reddet. Skylden

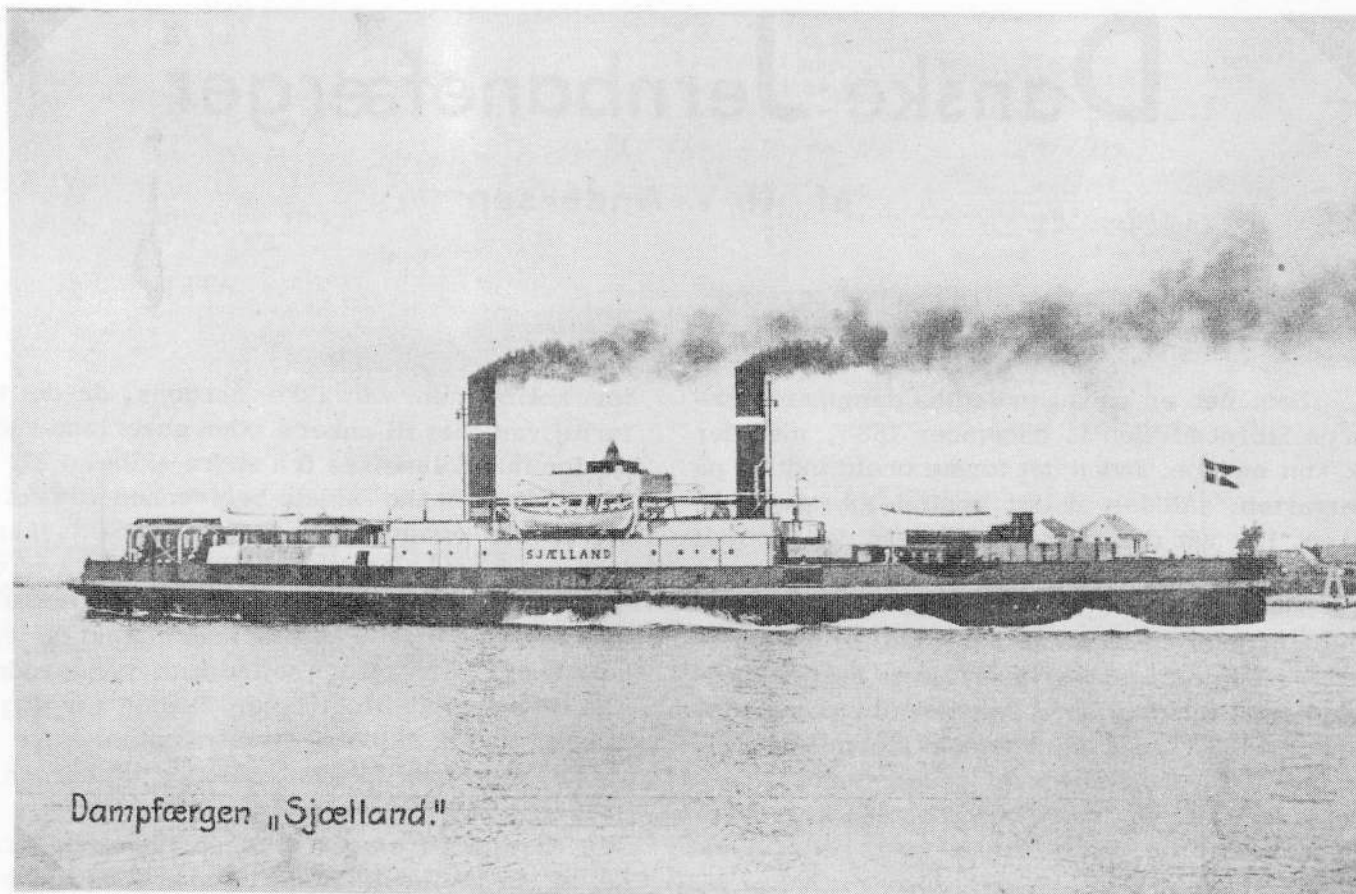
for kollisionen var ikke færgens, da det tyske fartøj var gået til ankers uden ankerlanterne, og derfor ikke kunne ses fra andre skibe.

Efter denne sidste begivenhed var det som om uheldet omsider forlod H/F KORSØR. Ikke således at forstå, at den ikke kom ud for nye uheld og havarier, men disse var af mere normal art. Søsterfærgen H/F NYBORG kom kun ud for et enkelt uheld kort efter sejladsens påbegyndelse, idet en maskindel blev bøjet. Skaden var dog ikke større, end at skibets egne maskinmestre selv kunne reparere skaden, således at færgen ikke behøvede at gå på værft.

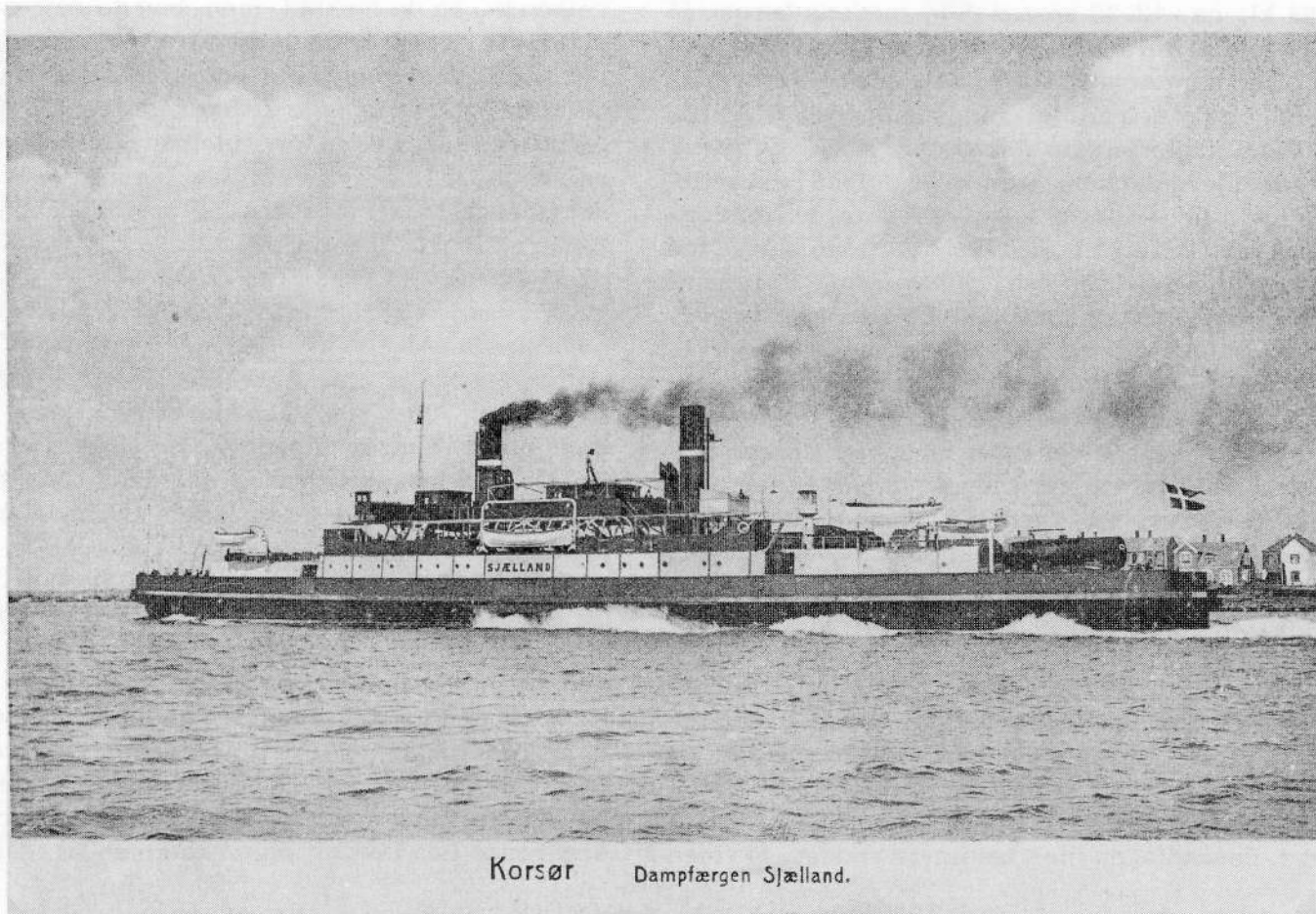
Som det fremgår af foranstående beskrivelse af de to første Storebæltsfærgers indretning og udstyr, var der et åbenbart misforhold mellem de faciliteter i form af kahytter og andre opholdsrum, der var til rådighed for 1. og 2. kl. rejsende, og de forhold man bød de rejsende på 3. klasse. Først næsten 20 år efter at færgesfarten var indledt, begyndte man indenfor statsbanernes søfartstjeneste at interessere sig for at forbedre forholdene for sidstnævnte kategori af rejsende, hvilket i 1902 bl.a. resulterede i nedenstående skrivelse fra Søfartsafdelingen til Generaldirektoratet, som citeres i sin fulde ordlyd:

"Paa Korsør-Nyborg Overfarten kan Passagertallet særligt i Ferietiderne stige meget betydeligt, saaledes at det ikke er sjældent, at der overføres 700 á 800 Passagerer pr. Færge. Under disse Omstændigheder er Passagererne, særlig 3. klasses (som er den mest benyttede) uheldigt stillede, idet der ikke i 3. kl. Kahyt er plads til de mange Passagerer, saaledes at disse er henviste til at tage Ophold paa Dækket, hvor de staa udsatte for al Slags Vejr, for Regn og i blæsende Vejr for Sø. For 1. og 2. kl. Passagerer stiller Forholdet sig noget gunstigere, idet Kahytterne som Regel kunne rumme de rejsende.

Afdelingen har i den Anledning taget under Overvejelse, om der kunne foretages noget i de nuværende Færger for at skaffe mere Læ for Passagererne paa Dækket og er kommet til det Re-



Dampfærgeren „Sjælland.“



Korsør Dampfærgeren Sjælland.

sultat, at den bedste Maade, dette kan lade sig gøre paa, er at lave en Slags Overbygning i Forlængelse af Hjulklassehusene og ind til det fri Rum, saa at Passagererne kan finde Læ under den Overbygning. Hos Aktieselskabet Burmeister & Wain er der over nævnte Overbygning bleven udført medfølgende Tegning, hvortil jeg tillader mig at henvise.

Bekostningen ved Anbringelsen af Overbygningen vil andrage ca. 3.700,- Kr. for hver Ende af Skibet, altsaa Kr. 7.400,- pr. Færge, saafremt Overbygningen skulle anbringes i begge Enden af Færgen. Da imidlertid 3. Kl. Kahyt findes i Færgens Forende, og 3. Kl. Passagererne derfor som Regel opholder sig her, ligesom det er Forenden, der paa Grund af Skibets Fart er mest udsat for Sø og Træk, medens der agter er forholdsvis Læ, vil det være nødvendigt først at anbringe Overbygningen i Forenden for mulig senere, saafremt det skulde vise sig nødvendigt og ønskeligt, ogsaa at anbringe den i Færgens Agterende.

I den Anledning skal Afdelingen foreslaa, at der til et Forsøg anbringes en Overbygning af den nævnte Konstruktion i Dampfærgen "Nyborg"s Forende, idet denne Færge i Aar skal underkastes Hovedreparation. Bekostningen vil kunne afholdes af Vedligeholdelseskontoen uden at den af denne Grund overstiges. Bilaget bedes tilbagesendt."

F. Hammer

(Statsbanernes daværende søfartschef).

Til Storebæltsoverfarten anskaffedes efterhånden flere færges, som var mere tidssvarende og bød de rejsende på alle tre klasser bedre forhold ombord, hvilket bevirkede, at de to ældste færges delvis blev overkomplette ved overfarten. Den 8. januar 1913 opsagde DFDS kontrakten om udførelsen af sejladsen på ruten Kalundborg-Århus, idet den var underskudsgivende, man tilbød fra DFDS' side at bygge nye skibe til ruten mod et forhøjet statstilskud, hvilket imidlertid blev afslået af daværende generaldirektør Amt, og dette kom til at betyde nye anvendelsesmuligheder for de to ældste færges.

Fra rigsdagens finansudvalg blev det efter ovenstående udvikling forlangt, at der foretoges en prøvetur på ruten med en af de ældre færges, og denne fandt sted den 20. marts 1913. Turen fik et ret blandet forløb, idet der blandt andet viste sig problemer med anløbet af Samsø, ligesom færgerne i det hele ikke var rigtig egnede til en overfart af en længde, som der her er tale

om. Alligevel besluttedes det at indsætte færgerne på ruten, og begge skibe forsynedes med nogle klodsede overbygninger over forskibet, hvorefter de indsattes på overfarten som skibe uden at have mulighed for at overføre jernbanevogne fra den 1. september 1914, fra hvilken dato kontrakten mellem statsbanerne og DFDS udløb. De to hjulfærges tilstedeværelse på Århus-Kalundborg overfarten blev imidlertid ikke af længere varighed; som følge af krigsudbruddet den 1. august 1914 indstilledes skibsruten Korsør-Kiel, og herfra kunne der disponeres over såvel skibe som mandskab, da dampfærgerne på grund af den stigende trafik under krigen atter måtte stationeres ved Storebæltsoverfarten. Efter krigen faldt trafikken over Storebælt igen, de gamle færges var nu ikke mere nødvendige. KORSØR udrangeredes i 1923, medens NYBORG fik frist til 1927, da ogsaa den efter leveringen af den første 3-sporede motorfærge gik til ophugning.

Åbningen af færgefarten i 1883 over Storebælt var som bekendt en succes fra begyndelsen, og der blev hurtigt brug for endnu en færge ved overfarten. I februar måned 1886 blev der derfor mellem statsbanerne og Burmeister & Wains skibsværft i København skrevet kontrakt om levering af en ny dobbeltsporet hjuldampfærge, der fik navnet SJÆLLAND. Færgen skulle leveres i Korsør senest den 1. marts 1887 fuldt udrustet til at indgå i daglig drift.

Man indlod sig ikke på nogen eksperimenter ved bygningen af den nye færge. Den fik de samme dimensioner som de to ældste færges havde, og næsten alle detaljer var de samme, dog var kedeltrykket øget til 6,3 kg/cm². Man ville gerne forbedre kurveforholdene i sporene på vogndækket, idet der som motivering herfor anførtes det ønskelige i at kunne overføre den sjællandske kongevogn, der var 3-akslet, med færgen. Det har imidlertid ikke været muligt at konstatere, om kurveforholdene ombord på H/F SJÆLLAND virkelig blev gunstigere end for H/F KORSØRs og H/F NYBORGs vedkommende.

Selve færgen skulle som nævnt leveres af Burmeister & Wain, men der var 2 underleverandører, som bør nævnes i denne forbindelse, nemlig kaptajn A.B. Reck, der leverede færgens opvarmningsanlæg, og firmaet C.P. Jürgensens mekaniske Etablissement, som stod for færgens elektriske udrustning. Denne bestod bl.a. af 2 stk. dampmaskiner á 25 HK som trak 2 stk. compound dynamomaskiner (således kaldte man det). På færgen fandtes 124 glødelamper og 4 buelamper, sidstnævnte blev anvendt på dækket og skulle kunne hejses op og ned i vandtætte lygter. Som

reserve blev indkøbt 60 glødelamper og 2 buelamper. Prisen pr. glødelampe var 5 kr. og pr. buelampe kr. 300,-, og disse ting må efter datidens forhold have været meget kostbare anskaffelser.

Hvorledes færgens saloner iøvrigt så ud, fremgår af følgende beskrivelse, der er hentet fra den originale byggekontrakt:

"1. og 2. kl. aptering består af en stor spisesaloner udført af fine træsorter i smag med salonerne i de nuværende færges og poleret. Loftpanelet anbringes tæt op under dæksbjælkerne, således at kun de langskibs dragere komme udenfor dette. Ved inddeling af fyldningerne i loftpanelet tages hensyn til de elektriske lampers og ledningers anbringelse så at det ene harmonerer med det andet, og klædningen over dragerne må kunne åbnes for tilsyn med styreledningen. Loft og skylight hvidlakeres og udsires med forgyldte lister. Spisesalonen monteres med buffet, 5 spiseborde, sofaer imod væggene, 32 svingstole, 2 spejle med forgyldte rammer og et uhr. Alle møblerne udføres af valdnøddetræ.

En damekahyt og en herrekahyt monteres hver med to borde, sofaer langs væggene og spejl med forgyldt ramme. Sofaer og borde af valdnøddetræ. Disse 2 saloner males og dekoreres i smukke lyse tonfarver. Lofterne hvidlakeres og forsires med forgyldte lister.

3. kl. aptering. Denne består af en større herrekahyt, monteres som tegningen angiver med 4 borde, bænke langs væggene, 4 fritstående bænke samt en skænk. Bænkene blive af tremmeværk, og alle møblerne, der udføres af godt tørt fyrretræ, males som egetræ ligesom vægpanelet og lakeres. Loftet hvidlakeres.

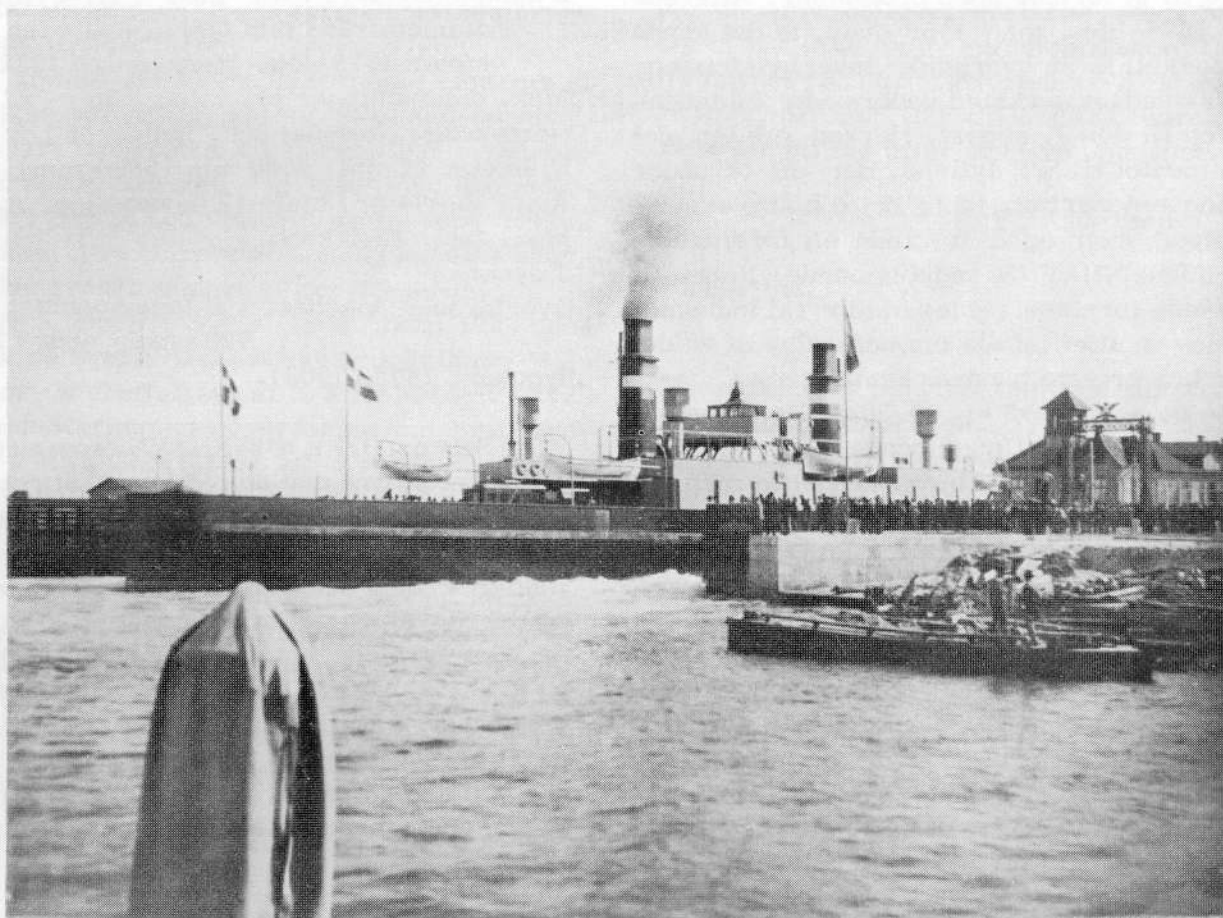
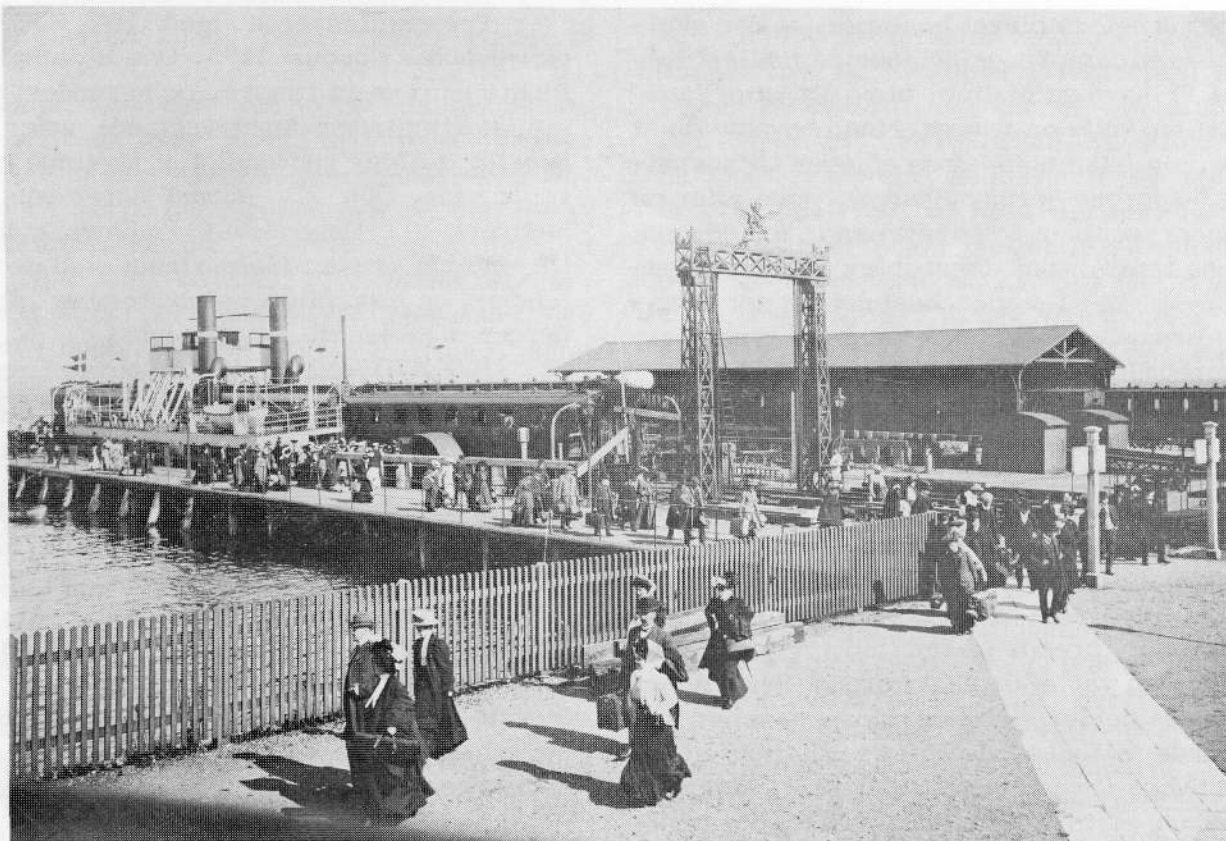
En mindre damekahyt med tilhørende luftkloset. Den udstyres med et bord, en stor servante med spejl samt sofaer langs væggene. Møblerne udføres af fyrretræ og egemales. Ligeså vægpanelerne, der her opsættes i ramstykker og fyldninger. Loftet hvidlakeres."

H/F SJÆLLAND gjorde udmærket fyldest på Storebæltsoverfarten, men efterhånden som trafikken mellem landsdelene steg, øgedes behovet for mere sporplads på færgerne - også efter den sidste anskaffelse af en hjulfærge til overfarten i 1900. Man greb da til samme udvej, som man

havde gjort ved de fleste enkeltsporede hjulfærges, nemlig at forlænge fartøjet, hvilket skete i 1909 ved Burmeister & Wains skibsværft, og uagtet at færgen da var 22 år gammel. Forlængelsen blev foretaget foran og agten for maskin- og kedelrum, således at skibets totale længde over stævne blev 89,46 m.

Ombygningen og forlængelsen af færgen betød en ikke uvæsentlig forbedring af apteringen under dæk, navnlig for 3. kl. rejsende. Men også ovenbords skete der store forandringer, hvorved færgens udseende i nogen grad ændredes. Promenadedækkene over sidehusene blev større, skanseklædningen udenfor vingehusene blev gjort højere i begge ender, således at der derved ydedes de rejsende større beskyttelse, dersom disse opholdt sig på vogndækket, medens kommandobroen og styrehuset flyttedes hen foran forreste skorsten. På den gamle kommandobros plads tilkom der et nyt dækshus, hvori der antagelig har været indrettet en salon for 1. og 2. kl. rejsende.

Færgens overførselskapacitet blev som det var hensigten ikke uvæsentligt forøget, længden mellem stoppebommene var nu 85,04 m, længden mellem forreste stoppebom og frispormærke 72,88 m og mellem bageste stoppebom og frispormærke 73,15 m. Men færgens manøvrere blev betydeligt forringet, ligesom farten nedsattes til max. 11,3 knob til trods for, at der var sket en forøgelse af maskinkraften. Efter nogle uheld varede det derfor ikke længe inden færgen fik tilnavnet "Storebæltsskræk". Alt i alt må ombygningen af H/F SJÆLLAND betegnes som ret uheldig, hvorfor det forekommer utroligt, at der kort tid efter fremkom forslag om en tilsvarende ombygning og forlængelse af H/F KORSØR, der da var 26 år gammel. Heldigvis forlod man denne tanke, og der blev i stedet bygget endnu en skruefærge til overfarten magen til den i 1908 anskaffede S/F Christian IX, den nye færge fik navnet ODIN og indgik i 1910 på Storebæltsoverfarten. H/F SJÆLLAND forblev i drift på overfarten helt til 1933, hvor den indtil 1927 sejlede som 3. færge i personturene. Siden ombygningen i 1909 foretoges der ingen væsentlige ændringer ved skibet udover at der i 1926 udførtes en mindre sporforandring i den ene ende af hensyn til tilpasningen til broklapper indrettet til 3-sporet færge.



Efter at det var blevet besluttet, at der skulle etableres en dampfærgeforbindelse mellem Københavns Frihavn og Malmø, blev det atter nødvendigt at anskaffe en færge. Man begyndte da at overveje, om ikke man burde gå over til anskaffelse af 3-sporede jernbanefærger, men efter en række undersøgelser og beregninger forlod man igen denne tanke, som først blev taget op igen ca. 30 år senere. I stedet besluttedes det at anskaffe en færge af nogenlunde samme type, som de på Storebæltsoverfarten hidtil benyttede.

Man var imidlertid interesseret i at give den nye færge større overførselskapacitet, hvilket bl.a. ses af overvejelserne om en 3-sporet færge, hvorfor det blev besluttet at øge færgens dimensioner noget i forhold til de ældre færger. Dette vakte imidlertid betænkeligheder, idet det nok var muligt at øge skibets længde, hvorimod den maksimale bredde på forhånd var givet, bestemt som den var af de eksisterende færgelejer. Der forudsås derfor stabiliseringsproblemer ved den forøgede skibslængde. Man besluttede imidlertid at bygge færgen som projekteret, kontrakten med Burmeister & Wains skibsværft, der skulle bygge færgen, blev underskrevet i juni 1894, hvorefter H/F KJØBENHAVN, som den nye færge skulle hedde, skulle leveres i København senest den 1. juli 1895 fuldt udrustet til at gå i regelmæssig drift.

Bygningen og leveringen af H/F KJØBENHAVN kom ikke til at forløbe uden problemer. Allerede i august 1894 blev man klar over, at det kunne blive vanskeligt at overholde leveringsfristen, idet B&Ws snedkerværksted nedbrændte fuldstændigt natten til den 9. august. Herved gik en del af møblelementet til S/F Jylland, der da lå under udrustning ved værftet, tabt, dette måtte erstattes, hvorfor man også frygtede en forsinkelse for H/F KJØBENHAVNS vedkommende. Noget af den opståede forsinkelse blev imidlertid indhentet da der blev truffet aftale om udførelse af en del arbejder hos private håndværksmestre.

Den 6. april 1895 kl. 15,30 skulle stabelafløbningen finde sted. Under denne skete imidlertid et uheld, idet færgen blev hængende med inderenden i slagbeddingens yderende, således at den først senere kom i sit rette element. Bygningen af færgen var på dette tidspunkt en del forsinket, hvilket bl.a. skyldtes den hårde vinter 1894/95, og leveringstiden kunne derfor ikke overholdes. I den anledning fik Burmeister & Wain en mulkt på kr. 14.000,- som man imidlertid fik eftergivet senere, da man fra statsbanerne skønnede, at den forsinkede levering af færgen ikke kunne regnes værftet til last.

Prøvesejladserne med H/F KJØBENHAVN påbegyndtes i august 1895. Den 20. afholdt en kulforbrugsprøve (4 timer), og herunder viste det sig, at krumtappanderne varmede under bakning, hvorfor det blev nødvendigt at foretage en mindre reparation. Den 27. august foretoges indskibningsprøve i Københavns Frihavn, medens den tilsvarende prøve i Malmø fandt sted den 18. september, og i slutningen af september afleveredes færgen omsider til statsbanerne.

H/F KJØBENHAVN fik følgende hoveddimensioner (tallene i parentes gælder den i 1900 byggede søsterfærge H/F STOREBÆLT):

Største længde over stævnene: 84,73 m (85,04 m)
do. mellem stopbommene: 79,69 m (79,83 m)
Længde mellem forreste stoppebom og frispormærke: 69,22 m (68,94 m)
Længde mellem bageste stoppebom og frispormærke: 69,78 m (68,94 m)
Største bredde over hjulkasserne: 17,68 m
do. på spant: 10,37 m (10,52 m)
Bruttoregistertonnage: 1091 tons (1114 tons)
Antal kedler: 4
Antal fyrsteder: 12.
Ildpåvirkningsflade: 530 m²
Risteflade: 14,5 m² (14,89 m²)
Kedeltryk: 6,3 kg/cm²
Kulbeholdning: 56 tons
Største kulforbrug/time: 1250 kg (1300 kg)
2 dampmaskiner: hver med 1 HT-cylinder med diameter 864 mm og 1 LT-cylinder med diameter 1575 mm. Stempelslag 1372 mm.
Max. omdrejninger pr. minut: 36
Hestekraft: Nominel 360, indiceret 1230 (1250)
Diameter af hjul: 6000 mm (5830 mm)
Antal skovle pr. hjul: 12 bevægelige, mat. stål
Max. fart: 12,5 knob
2 dynamoer
Overførselskapacitet: 250 tons vognlast og 900 passagerer (1100)
Byggeår: 1895 (1900).

Selv om H/F KJØBENHAVN, som det vil ses, var noget større end de hidtil anskaffede færger, var der dog mange detaljer, der gik igen. Således færgens aptering, der holdt sig til det engang vedtagne, med den største del under vogndækket og derudover en del mindre lukafer i vingehusene. Det samlede antal siddepladser var 174 i 1. og 2. kl. kahytter, hvortil kom 24 pladser i "Røgesalonen" i styrbords vingehus. For de rejsende på 3. kl. var der 100 siddepladser, en væsentlig del af disse rejsende måtte være indstillet på at stå op under overfarten, medens passagerer med

billet til 1. eller 2. kl. uden besvær kunne få plads.

Kommandobroen var som ved de ældste færger anbragt over jernbanesporene i skibets midte mellem skorstenene. Styrehuset havde også på denne færge det ejendommelige pagodeagtige udseende. Færgens hovedmaskiner var af samme type som anvendt i de ældre færger. Strømmen til færgens elektriske belysning, der bestod af 4 buelamper på dækket á 10 amp. samt 150 glødelamper á 16 watt øvrige steder i færgen, leveredes af 2 stk. 20 HK dampmotorer direkte koblet til 2 compounddynamoer. På ét punkt adskilte H/F KJØBENHAVN sig imidlertid fra de ældre færger, idet den havde højere skorstenen end disse, dog kun for så vidt angår den indre skorsten, hvad der gav denne og søsterfærgen H/F STOREBÆLT, der var bygget ligedan, et efter nutidig opfattelse måske lidt ejendommeligt udseende.

Den 7. oktober 1895 åbnedes sejladsen mellem Københavns Frihavn og Malmø. Overfartens længde er 29,7 km, og overfartstiden var 1 time og 25 minutter og er forøvrigt den samme i dag. Den første fartplan indeholdt 2 dobbeltture daglig, dog var der en lille ejendommelighed, idet det meddeltes, at færgen ikke sejlede den første mandag i hver måned. Årsagen var kedelrensning og savnet af en reservefærge, som først kom til disposition 5 år senere, da der fra svensk side anskaffedes en 2-sporet skruedampfærge (MALMØ) til overfarten.

At kommandobroens placering i centrum af færgen ikke var heldig ses af den kendsgerning, at der snart anbragtes en mindre kommandobro foran forreste skorsten - af hensyn til den stærke trafik i Sundet hed det sig, og senere tilkom der også en lille kommandobro bag bageste skorsten af hensyn til anløbet af færgelejerne.

H/F KJØBENHAVN sejlede indtil 1923 udelukkende på overfarten Københavns Frihavn-Malmø, Efter anskaffelsen af S/F DANMARK i 1922 til Gedser-Warnemündeoverfarten omstationeredes S/F PRINS CHRISTIAN til København-Malmø overfarten, hvorfra H/F KJØBENHAVN afgik til Storebæltsoverfarten i 1923. Ifølge statsbanernes driftsberetning fik færgen i 1925 i forbindelse med en større reparation et lædæk på forskibet af hensyn til sejlads Kalundborg-Århus, men i hvilket omfang færgen blev benyttet på denne overfart vides ikke, man tør dog formode, at færgens benyttelse ikke har været langvarig her. I 1932 blev færgen udrangeret og ophugget hos Petersen & Albeck.

I 1900 anskaffedes endnu en 2-sporet hjuldampfærge til Storebæltsoverfarten. Færgen fik navnet STOREBÆLT og var et søsterskib til H/F KJØBENHAVN. H/F STOREBÆLT afleveredes af Burmeister & Wains skibsværft til statsbanerne den 18. juli 1900, og blev derefter midlertidigt indsat på overfarten mellem Københavns Frihavn og Malmø i perioden 23. juli til 3. september 1900, medens H/F KJØBENHAVN var til årligt eftersyn. Den 14. september 1900 indgik H/F STOREBÆLT i Storebæltsoverfarten, hvor den sejlede indtil 1930 som almindelig jernbanefærge, og som sådan også nåede at blive ombygget, således at den kunne benyttes ved broklapper indrettet til 3-sporet færge.

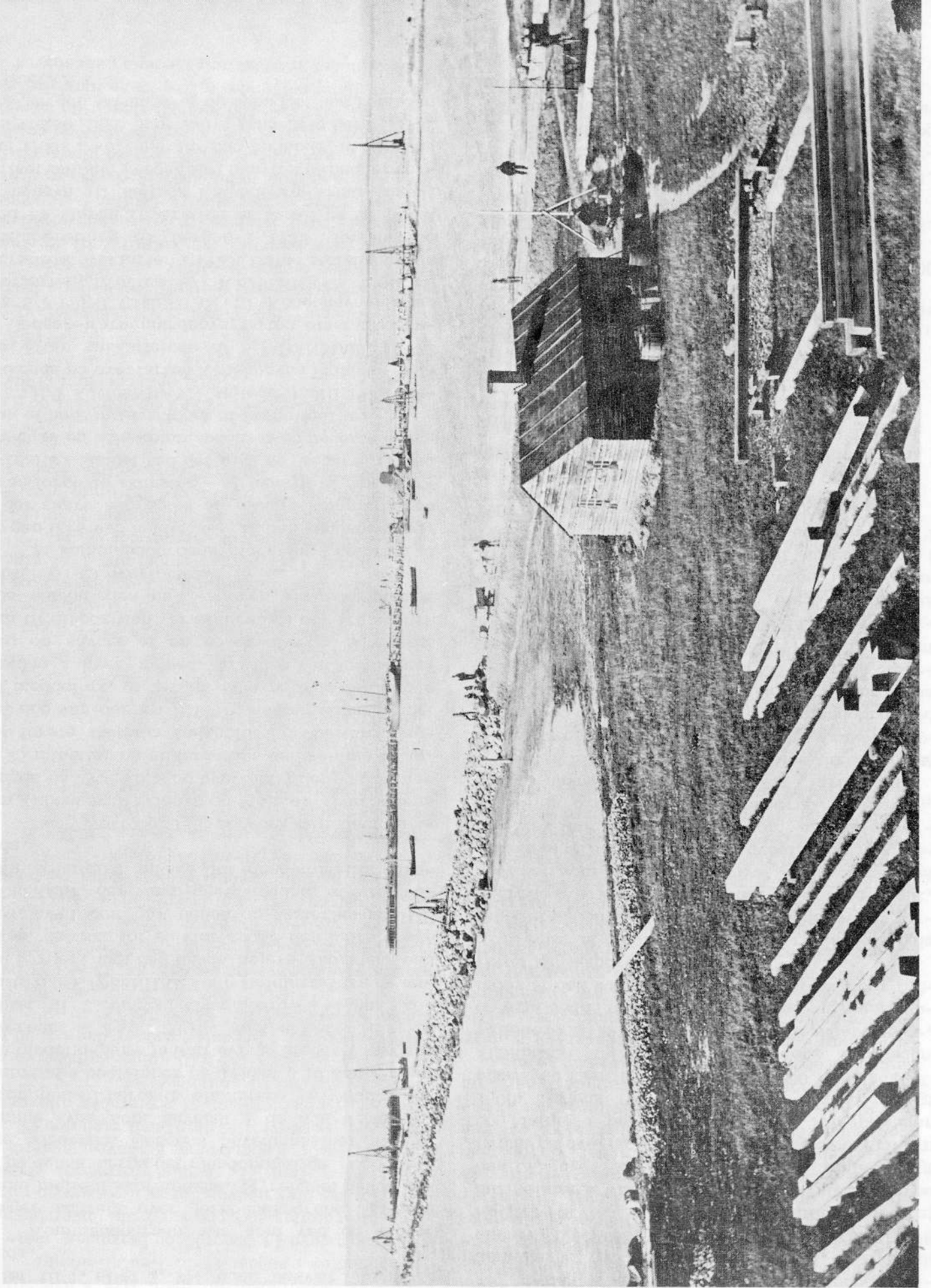
Efter at automobilkørslen her i landet havde taget et sådant omfang, at der blev behov for forbedrede overførselsmuligheder over Storebælt, blev der som bekendt fra privat side kontraheret en automobilfærge til denne overfart. Nybygningen blev imidlertid efter derom afsluttet overenskomst overtaget af statsbanerne, og færgen, der fik navnet HEIMDAL, blev sat i fart i 1930.

H/F STOREBÆLT blev på samme tid ombygget til reserveautomobilfærge. Jernbanesporene fjernedes, og der byggedes en ny kommandobro med styrehus, radiator og førerkammer. Som sådan indgik færgen fra 15. maj 1930 atter på Storebæltsoverfarten, men med M/F HEIMDAL i fast fart på overfarten var H/F STOREBÆLT kun reserve; da automobiloverførslerne steg, besluttedes det at anskaffe en ny automobilfærge. Denne, der fik navnet FREJA, afleveredes til statsbanerne i 1937, hvorefter H/F STOREBÆLT udrangeredes i 1938 for straks efter at blive ophugget.

Ib V. Andersen

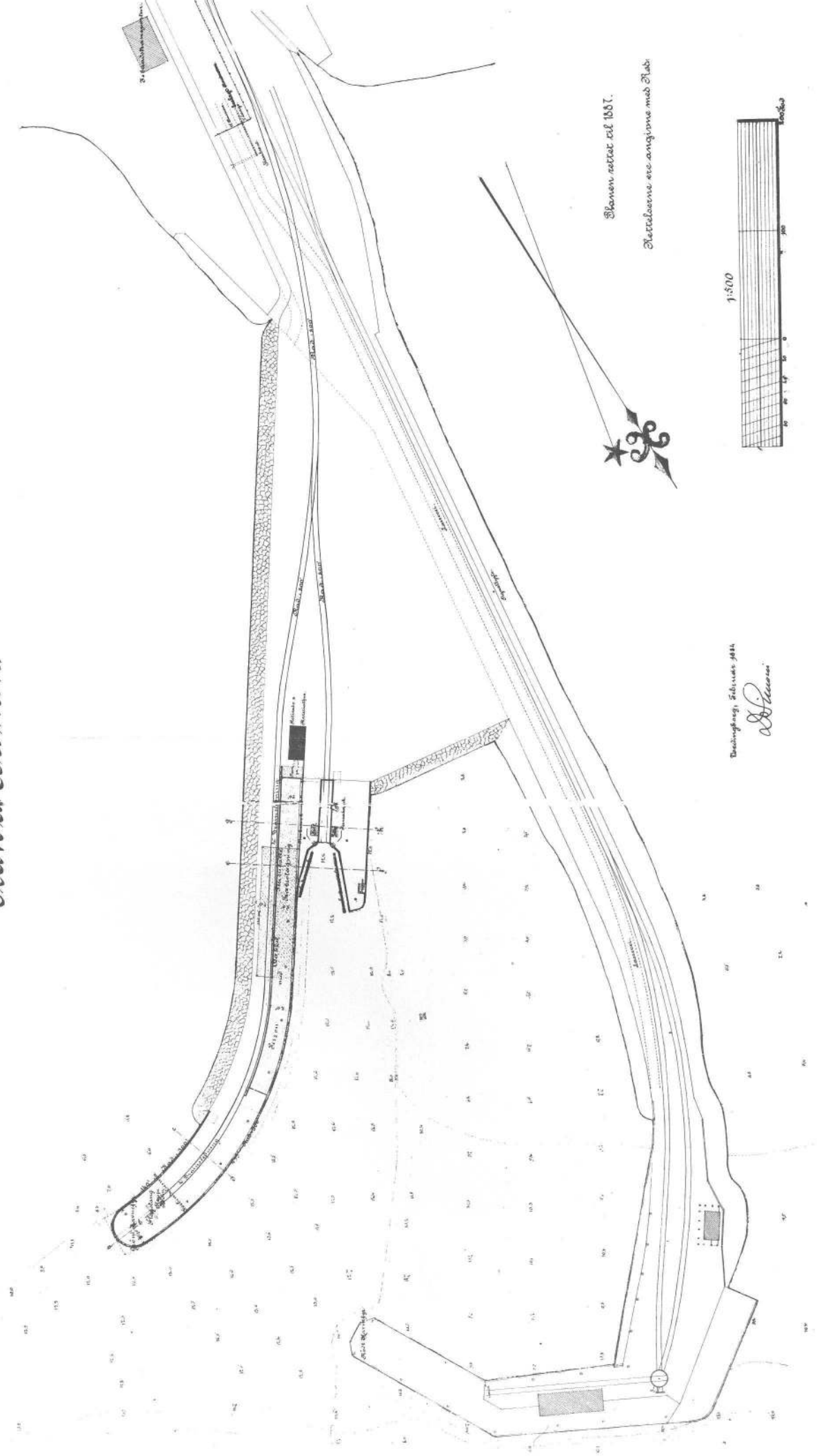
Fortsættes.

Til artiklen er benyttet følgende illustrationer:
 Side 126, postkort ca. 1906, side 128 øverst, H/F Sjælland før forlængelsen og nederst samme færge efter forlængelsen (arkiv: hol)
 Side 131 øverst, Orehoved færgehavn ca. 1900 (Jernbanemuseet) og nederst, H/F Kjøbenhavn i Malmø 18/9 1895 for at prøve færgeleje (Rigsarkivet).
 Side 134, Masnedø havn 1883 (Jernbanemuseet). På tegningsarkene finder De tegninger af færgerne Sjælland og Storebælt (Jernbanemuseet) og stationsplaner for Masnedø, Masnedund og Orehoved (alle hentet på Rigsarkivet).



Orehoved Dampfærgelanlæg

Plan af Banen



Planen rettet til 1887.

Strekløbene ere angivne med Klub



1:500

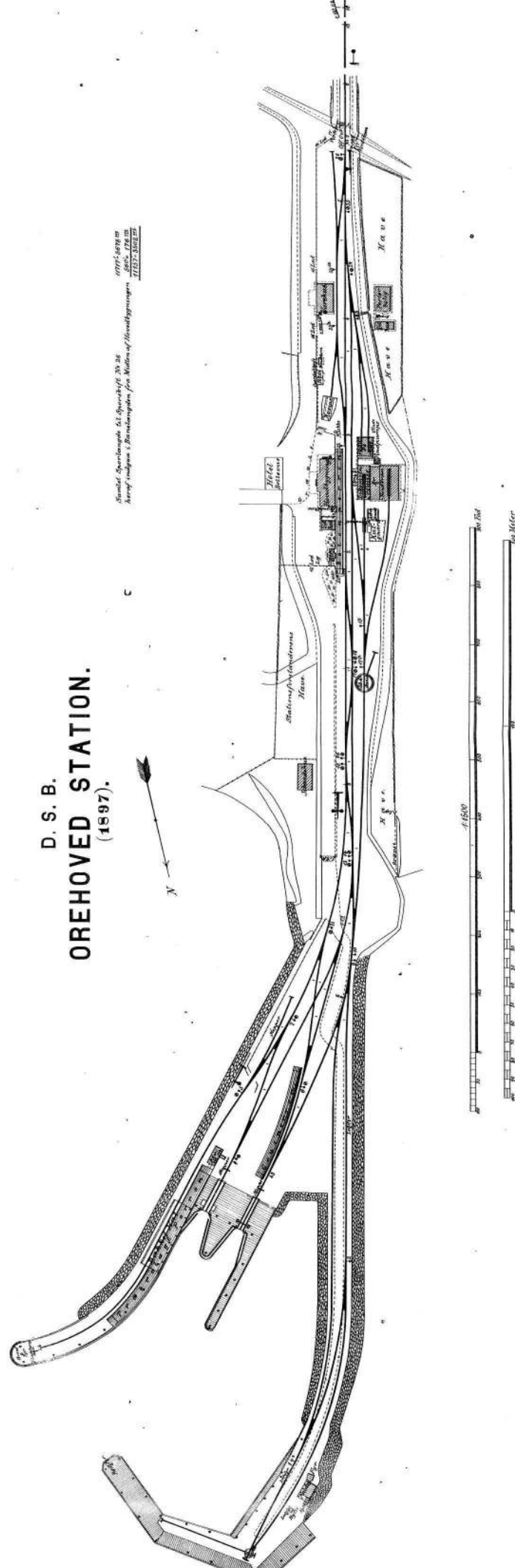


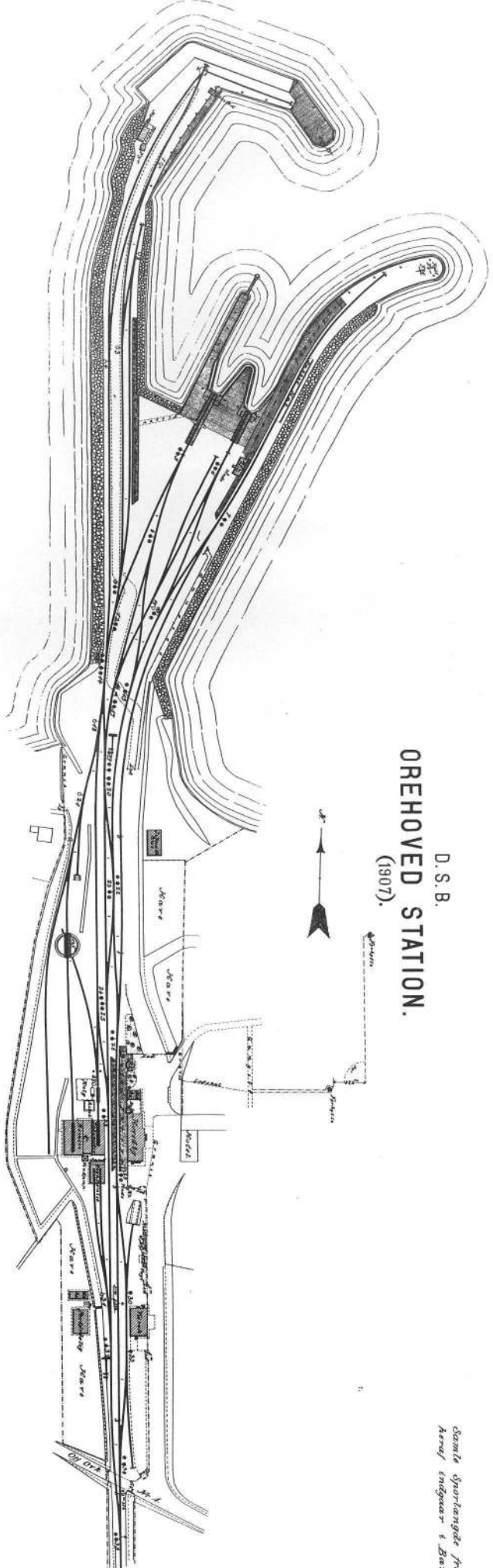
Bygningens Tegning af 1884

H. Nielsen

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

Scale: One inch = 40 feet.
 Area of Station: 1.25 Acres.
 Total Area of Station: 1.25 Acres.



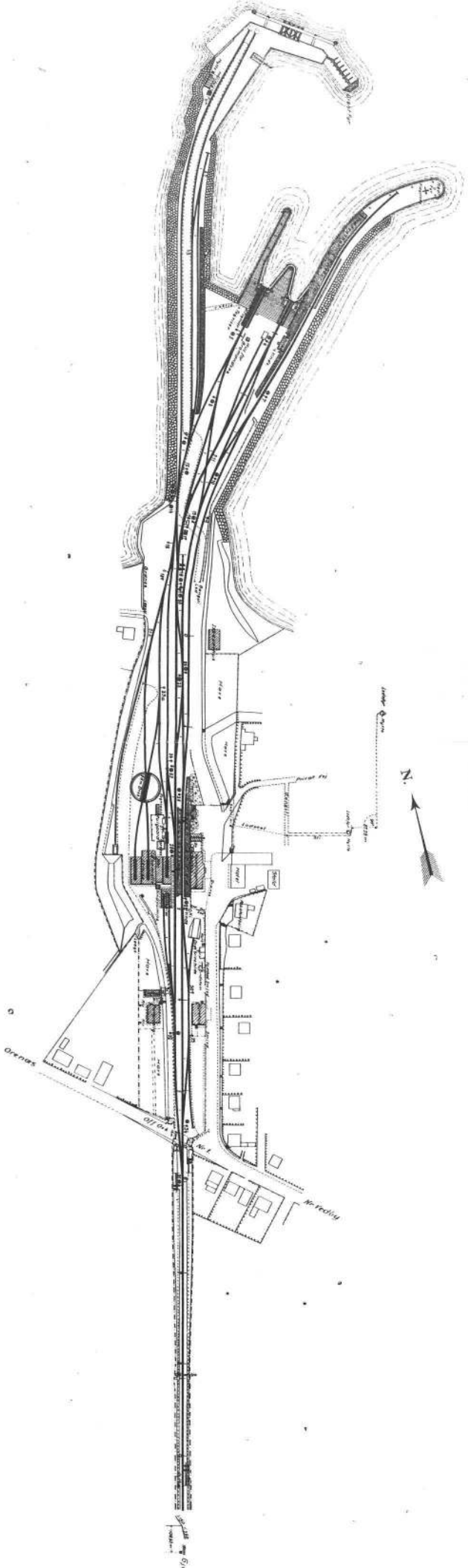


D. S. B.
OREHOVED STATION.
 (1907.)

*Samtlig Sporlængde fra Sporvej
 Arvej endgaard & Banestationslængde*

D. S. B.
OREHOVED STATION.
 (1919.)

*Samtlig Sporlængde fra Sporvej
 Arvej endgaard & Banestationslængde*

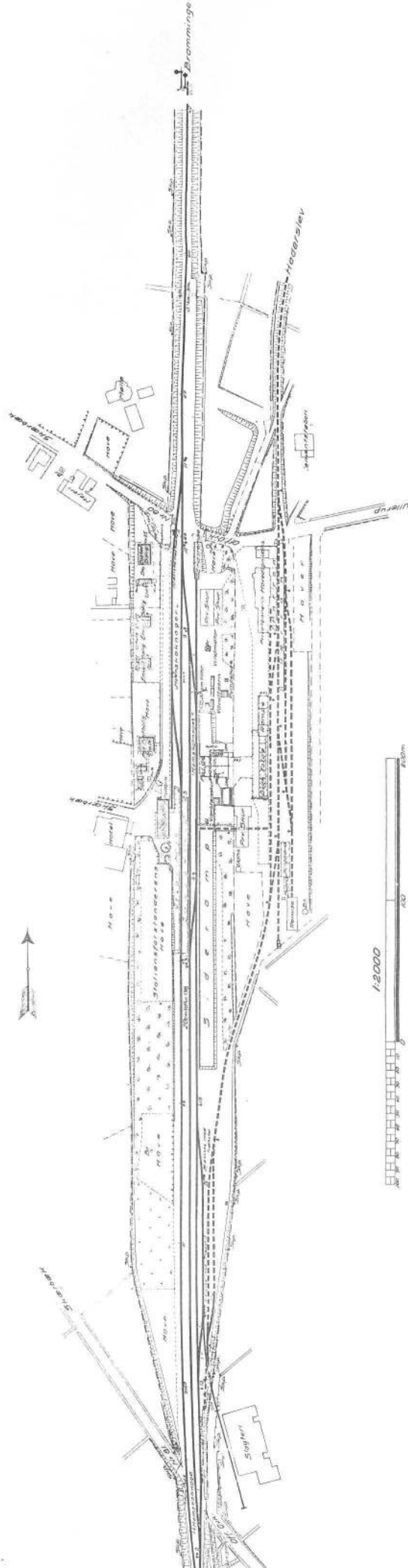


0

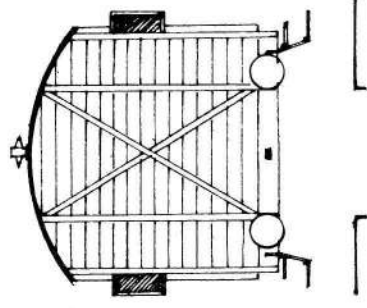
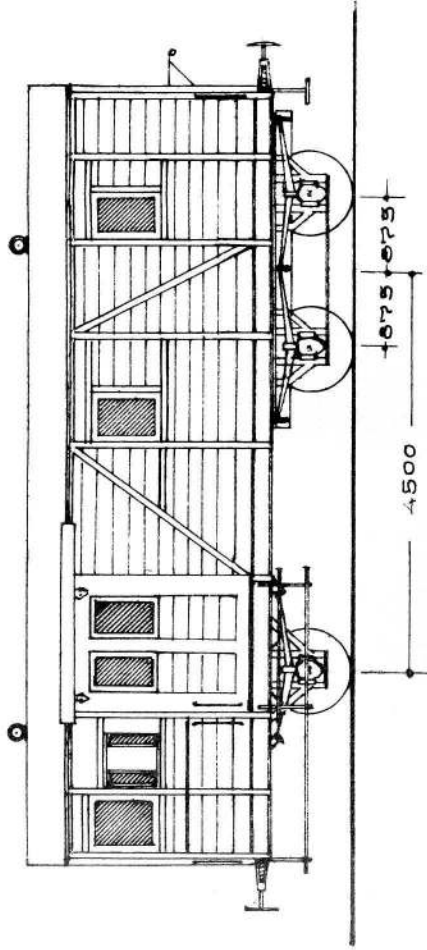
4730 r
 720
 4010 m

SKÆRBÆK STATION (1922)

Samlet Sporlængde mellem Sporskifterne Nr 1 og II. 2966
Heraf indgaa i Banelængden 828
2138



AALBORG - HVALPSUND - BANEN.



AKSELAFS.: 4500 ± 875 MM.
 TARA: 12.300 KG
 V.V.: 16.500 "
 B.V.: 9.500 "
 (VEDR. EB 55 & 57, SE LBNR.: 321014 / 4)

REJSEGODSVOGN
 MÅLT: S. JØRGENSEN.
 TEGN.: GRAMO,

EB 56
 25-1-54
 10-4-70

BYGGET 192
 J.S. TEGNINGS NR.:
 LBNR.: 321018/3

A.H.B.

H.O.

MÅL 1:87

Ombygning af industrimateriel

TIL D-MASKINER OG ANDRE LOKOMOTIVER

I 1952 påbegyndte DSB anskaffelsen af ca. 100 MO-vogne, i 1954 kom de første 4 MY-loko, og siden gik det hurtigt ned ad bakke med antallet af damplok. Hvad der er tilbage i dag, er de sørgelige rester af fordums storhed. Der eksisterer i dag for eksempel af D-maskiner maksimalt 2 stk., men typen var engang udbredt overalt i Danmark og var vel en af DSBs mest alsidige maskiner.

Til jul fik jeg en "Gützold"-model af DR reihe 24, skala H0. Det var oprindeligt meningen at bygge en model af LJ nr. 21-22 på dette grundlag, men det viste sig snart, at ydermålene passede bedre til en ombygget D-maskine. Fig. 1 viser D 804 under rangering i Brande, juli 1960.

"Gützold"-maskinens tender er støbt i plastic. Kassen har indvendig 1 skillerum på tværs og 1 på langs. Under kassen sidder en presset plade, der fungerer som holder for koblinger samt 3 stålaksler med plastichjul. Denne under-vogn fjernes ved at løsne en skrue. Øverst på tenderen sidder en ret stor kulkasse, toppen af denne skæres af, således at ca. 2 mm af siderne følger med. Den forreste, skrå del af det afsavede stykke fjernes, og i stedet pålimes et stykke plastic med højde ca. 2 mm. Den nye kulkasse er nu klar til senere montering, mens resten af den gamle saves af tenderen.

Den originale tender har bagest en rodet opbygning med værktøjskasser m.m. De blev i dette tilfælde skjult med den ene ende af en en-

gelsk åben godsvogn (modellen stammede fra Hong Kong). Tilfældigvis havde den samme højde og bredde som tenderkassen. Dog blev der lavet udskæringer til pufferplanken og som gevinst fik man de lodrette pladesamlinger i gavlen. Dele fra "Airfix" åbne godsvogn kan sandsynligvis også bruges.

Forrest på tenderen fjernes et par frem-springende kanter (håndlister). Større åbninger i forreste tendergavl skjules med forhåndenværende stumper. Tenderens gulv må skæres eller files ned til en højde, der passer til D-maskinens førerhus; det ser ud til, at tyske førerhuse sidder noget højere end de danske.

Bagest på tenderen tilføjes den manglende bageste del af rammepladerne. Igen anvendes tilfældige plasticstumper.

Tenderkassen slibes nu omhyggeligt af og forsynes med de tynde lister, der skjuler pladesamlingerne på originalen. Den formindskede kulkasse monteres, og der lægges et fladt kartonloft øverst i tenderen. Låget til vandkassen blev her lavet af toppen af en tankvogn, men det må gerne være lidt fladere. Over tendertaget løber langs kanten en ca. 1 mm høj liste, og igen i dette tilfælde er det nogle stumper fra "lageret". Lygtenbagest stammer fra et Rivarossiloko. Tenderen skulle nu være klar til malerværkstedet.

ADAM anbefalede engang at begynde lokomotivbygning med tenderen. Denne anbefaling videregives og bekræftes hermed!

Lokomotivet er på Gützold-modellen opbygget af to rammeplader, der dels bærer hjulene, dels er forlænget op i kedlen. Mellem dem sid-

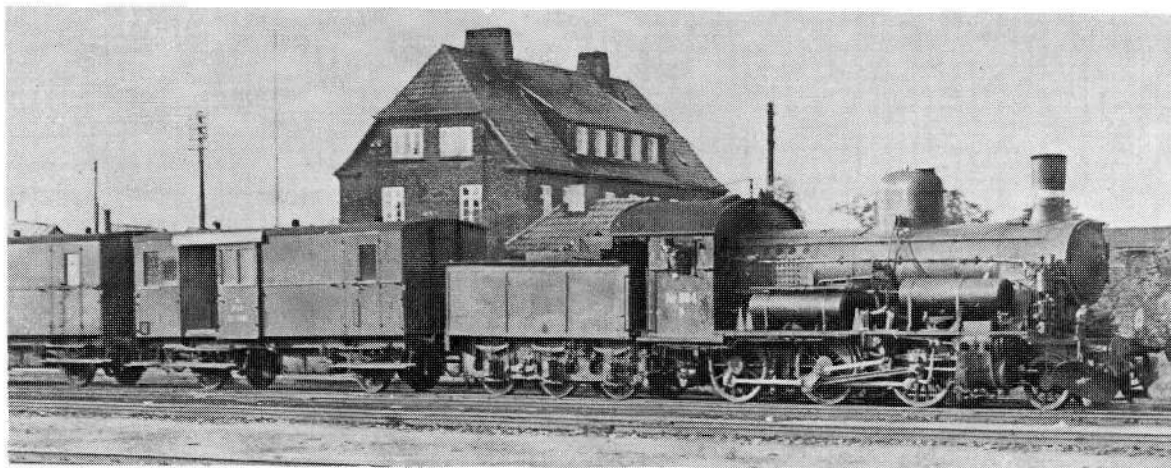


Fig. 1

SIGNALPOSTENS FORLAG

udsender i slutningen af september måned en ny publikation:

DSBs S-TOG

De københavnske S-baner og deres rullende materiel
af James Steffensen.

Formatet er A 4, og det er den sædvanlige gode papirkvalitet. Heftet indeholder en fuldstændig tabeloversigt over S-togsmateriellet fra første levering til de iordreværende vogne. Der er liniekort, tegninger af "gammelt" og "nyt" materiel, og mange og gode fotos - næsten alle optaget af forfatteren.

PRIS Kr. 14,- portofrit tilsendt ved forudbetaling til giro 9.47.22.

TIDLIGERE PUBLIKATIONER, DER ENDNU KAN LEVERES:

DSB OLD-TIMERE i model

af J. Guldbæk Christensen.

Den store håndbog for modelbyggeren. Den fortæller om bygning af vogne i skala H0, men er selvfølgelig lige anvendelig ved bygning i andre størrelsesforhold. 208 sider A 4, over 30 H0-tegninger og næsten 300 illustrationer i tegning og foto.

PRIS Kr. 79,50

ROMANTIK I RØG OG DAMP

(Haderslev Amts Jernbaner 1899-1939)
af Egon Weber Paulsen.

Uhøjtidelig gennemgang af HAJs historie med særlig vægt på banens dagligdag. 160 sider A 5, masser af fotos og desuden illustreret med kort, køreplaner og materieltegninger.

PRIS Kr. 46,-

FOTOHEFTER

1. Ålborg Privatbaner, nordenfjords FFJ
2. Ålborg Privatbaner, søndenfjords AHJ og AHB

Hvert hefte indeholder næsten 100 fotos og fortæller - sammenholdt med et tekstark - om en jernbaneentusiast's gennemgang af banerne, bl.a. med henblik på at finde detaljer til opbygning af et modeljernbaneanlæg.

PRIS pr. hefte Kr. 12,-



Fig. 2

der forrest et antal vægtplader, bagest (i førerhuset) sidder en rund motor og trækker via en snække og et antal tandhjul drivhjulene og deres mellem-tandhjul. Vinkelret på rammepladerne sidder på hver side en vandret plade, der bærer gangtøj, cylindre og strømaftagere. Forrest på rammepladerne sidder pufferplanker m.m. Forløberen med koblingen er fæstnet med en skrue i bunden under cylinderen. Over pufferplanken sidder 2 minimærer, delvis skjult i karosseriets lygtehuse.

24'ersens plastickarosseri består af en kedel med tilhørende fodplader samt løse røgskærme af metalplade. Førerhuset er støbt for sig selv i plastic, men passer ind i en fals bagest på fyrkassen. Kedlen er ret høj, og de fodplader, der er støbt sammen med den, hviler ovenpå de vandrette udkragninger på rammerne.

En D-maskine har lave fodplader med små hjulskærme. Skulle det samme fremstilles her måtte de vandrette udkragninger på rammerne fjernes, men så ville grundlaget for strømaftagere, gangtøj og cylindre forsvinde, og så store operationer er undertegnede værksted ikke dimensioneret for. Derfor blev den "rammefaste" fodplade bibeholdt, og resten af arbejdet blev således rent karosseriarbejde. Værkstedet ses på fig. 2.

Kedlen blev fremstillet af 3 "Hoechst"-beholdere fra en Liliputgodsvogn. De fik udsavet åbninger i enderne, så de passede ned over rammerne, og blev derefter limet sammen med polystyrenlim. Kedelunderstøtningen under røgkammeret er fremstillet af dele af en Airfix cementtransportvogn - dens forside dog af gavlen af en Märklin tipvogn. Den skrå plade mellem pufferplanken og røgkammersoklen er den buede bund af den ovennævnte tipvogn. Denne udformning er ikke helt efter forbilledet, men på den måde kom-

mer man fri af lygteholderne. Et af de oprindelige lygtehuse blev savet af 24'ersens karosseri og tilpasset en udskæring i den buede frontplade, således at hele arrangementet passer ned over minimæreren.

De rammefaste fodplader når ikke helt hen til førerhuset. En fiberplade under motoren med strømaftagere og radiostøjdæmpningsspoler blev skjult med små stykker fodplade, savet af 24'ersens kedel. De blev fæstnet til fyrkassevæggene, der stammer fra bunden af en åben Jouef-godsvogn, igen med polystyren. Fyrkassevæggene sidder igen på den nye kedel. Den rå kedel ses på fig. 3 sammen med førerhuset.

24'ersens førerhus hvilede forrest på kedlen og bagest på 2 ombøjede pladestumper (enderne af den plade, der samler rammerne bagest). Fra det oprindelige førerhus fjernedes alt fra vindueskarmene og opefter. Nye sider blev tildannet af klar plastic fra en lille æske. Gavlen er diverse stumper - taget stammer fra en Lima-model af en norsk lukket godsvogn. Den nederste del af siderne er stadig de oprindelige. Hele opbygningen blev alt for vakkelvorn og blev derfor forsynet med en "hud", udskåret i tegnekarton og næsten som en D-maskines førerhus. På grund af den klare plastic fik jeg "glas" i vinduerne. Motorens størrelse har medført, at førerhuset er lidt længere end på forbilledet, men det skærer ikke i øjnene.

Diverse kantlister monteres, taget beklædes med smergellærred og forsynes med regnlister. Sikkerhedsventilerne (2 kuglepennespidsers indsat i huller i en tilfilet plasticlods) blev af grunde, der nu er glemt, limet på førerhusgavlen og ikke på kedlen.

Den rå kedel fik nu kedelbånd af tynde papirstrimler, en dom blev fremstillet af toppen af halvanden Bic-kuglepen (her mangler endnu lidt spartelmasse!), sandrør af tynd tråd, håndlister

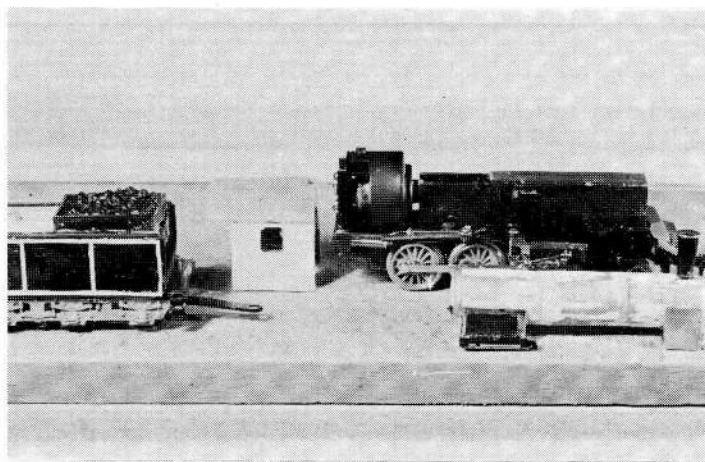


Fig. 3

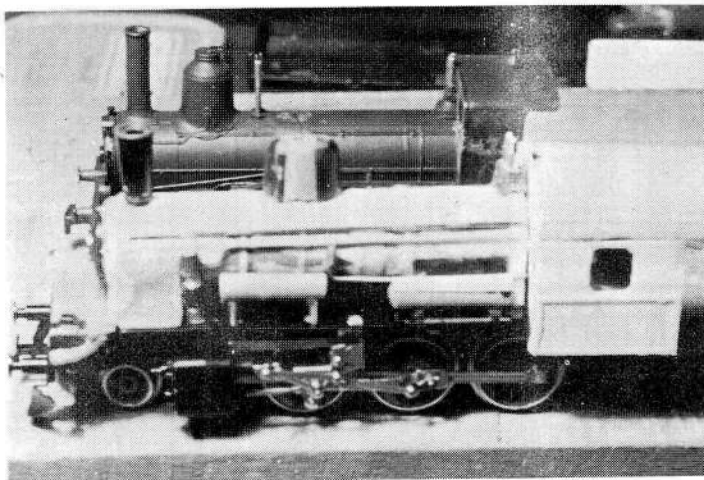


Fig. 4

af knappenåle (minus hoved og spids), og injektorrør af lidt tykkere tråd. Skorstenen stammer fra en Rivarossi-LRR og er plantet i et hul i røgkammeret (uden sokkel, for så var den blevet for høj). Trykluftkompressoren er tilføjet af en rund plasticovertrukket blyvægt fra en udrangeret tuschtegnepen. Den får damp via et stykke tråd. Oprindelsen af røgkammerdøren fortaber sig i det dunkle, men den passede i størrelsen. Den er dog lovlig flad.

Injektorrørene ender ved kedlen i en lille stophane. Noget, der lignede, blev fremstillet således: Injektorrøret får en ekstra ombukning. Denne dækkes af en meget lille stump messingrør. Håndhjulet på hanen må man tænke sig til.

Alle D-maskinerne havde trykluftkompressoren i højre side, foran røgkammeret. På modellen ville den komme til at sidde ret udsat, og derfor blev den flyttet hen bag røgkammeret.

Jysk-ombyggede D-maskiner har 1 luftbeholder på hver side af maskinen, de sjællandsk-ombyggede 2 på højre side. Nærværende maskine blev opbygget efter "sjællandsk" forbillede.

Den bageste luftbeholder står på en lav sokkel og er forsynet med et lille tag. I dette tilfælde stammer den fra 24'eres karosseri, og taget er en stump karton. Den forreste luftbeholder står på en høj sokkel, der igen hviler på den "rammefaste" fodplade. Den bageste luftbeholder hviler på den "kedelfaste" fodplade.

På venstre side er der foran førerhuset en værktøjskasse, der her er fremstillet af et hjørne af en åben Jouef-godsvogn. Desuden er der en stige fra fodpladen og halvvejs op til domen (stigen er anbragt af hensyn til påfyldning af sandkassen - den forreste del af domen). Nær cylinderen står på fodpladen en lille oliepumpe, her fremstillet af den tiloversblevne ende af en af kuglepennespidserne fra før. En stump tråd formidler passende "stangtræk" til gangtøjet.

De forreste puffer kan skrues af, og man kan montere et sæt sneskovle med tilhørende pufferplanke. En "prøveopstilling" ses på fig. 4.

Maskine og tender blev malet med mat sort Humbrol. Det blev den næsten for mat af, og derfor blev den malet over med almindelig sort tusch. Tuschen har en god halvmat overflade og hænger godt fast i den matte Humbrol, men den er næsten umulig at påføre jævnt. De originale hjul har følgende farver: Forniklede bandager, røde plasticeger og messingcentrum med stålaksel. Den røde plasticindmad blev malet med Pelikan K-tusch, der binder på plasticstoffer. Der bør kun påsmøres et tyndt lag, i modsat fald kan man risikere nogen korrosion. Det rødt stafferede gangtøj er endnu ikke blevet malet. Skorstensbåndet er købt færdigt. Det færdige produkt ses på fig. 5 og 6.

Modellen - opbygget over et industrielt fremstillet grundlag - fik (ret tilfældigt) nr. 843 og er præcis 21 mm længere end hvad der svarer til forbilledets totale længde gange 1:87. Største-

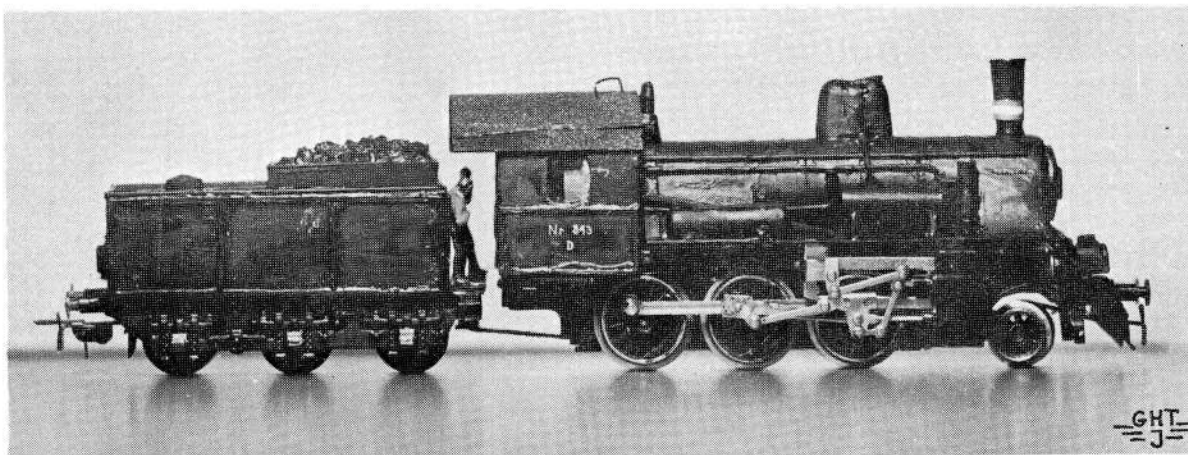


Fig. 5 (fig. 6 blev der ikke plads til)

delen af overskuddet falder på tenderen og lidt mindre på førerhuset. Kedlen er ganske målestokstro. Modelbyggere med godt håndelag kan sikkert skære modellen ned til målestoksrigtige dimensioner.

Iagttagere med en nogenlunde objektiv indstilling har ret enstemmigt erklæret, at der her foreligger en model af en D-maskine. Tilsvarende eller bedre modeller kan sandsynligvis bygges over andre fabrikkers modeller af DB/DRs reihe 24 - andre motorplaceringer giver andre muligheder. Gützold-modellen kan fås for ca. 60 kr. i København.

Rivarossi fremstiller en model af et ældre fransk godstogslokomotiv med akselanordningen 0-C-0 T2. Det har mange ligheder med DSBs G 106-09, bygget af Hanomag i 1878. Tenderen (her ligger motoren) minder dog mest om en forstør-

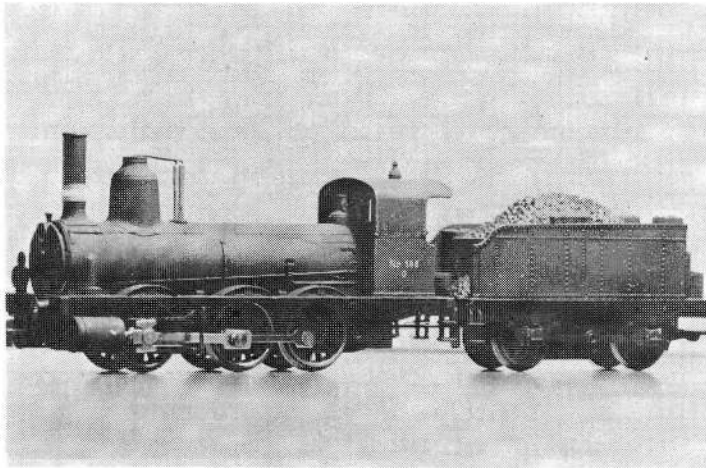


Fig. 7

ret udgave af tenderen til den falsterske litra S fra 1886. Førerhusets øverste halvdel saves af og rykkes frem, så øverste og nederste del af gavlen flugter, og den nederste del af sidevæggen skæres til, så den flugter med den øverste del. En overdimensioneret sandkasse midt på kedlen fjernes. Den dobbelte røgkammerdør blev skjult med en mere almindelig røgkammerdør fra en Rivarossi-LRR. Efter bemaling med sort Humbrol blev resultatet, G 108, som vist på fig. 7.

Originalens rørformede skorsten og firkantede vinduer i førerhusgavlen stemmer ikke helt med det valgte forbillede.

På "Nordborg Amts Jernbaner" (et modelanlæg tilhørende en af forfatterens gode venner) blev det ovennævnte Rivarossi-loko ombygget således: Et helt nyt førerhus blev opbygget af forhåndenværende materialer, og en skorsten fra en Rivarossi-LRR blev monteret i stedet for kakkellovnsrøret. Sandkassen blev fjernet og der kom

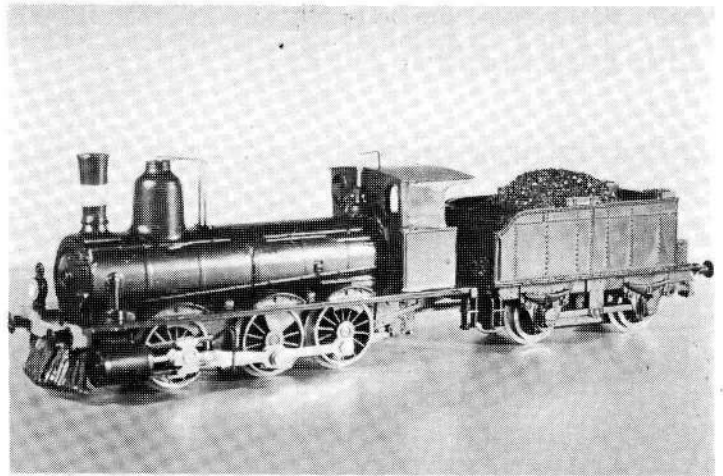


Fig. 8

også her en ny røgkammerdør. Resultatet blev en model af DSBs LS-maskiner, før disse blev ombygget til tenderlokomotiver, se fig. 8.

Hvis man på Rivarossi-lokomotivet monterer nyt førerhus, ny skorsten og flytter domnen hen på midten af kedlen, får man en model, der minder meget om de Vulcanbyggede OHJ 5 m.fl.

En Piko-model af DR reihe 89² er i øjeblikket under ombygning til en model af en DSB LS (her som tendermaskine). Råmateriale fås for ca. 60 kr. i København.

Piko fremstiller en skrabet model af DB/DR reihe 80, et trekoblet tenderloko. Modellen kan i København fås for mellem 25 og 35 kr. og er velegnet som råmateriale til modeller af mange forskellige diesellokomotiver.

Hvis man fjerner det bageste drivhjulssæt fra det ovennævnte Rivarossi godstogslokomotiv, afkorter kedlen lidt og monterer en bagløber, skulle man kunne få en anvendelig model af DSBs L-maskiner fra 1875 - bygget af Hanomag. De oprindelig private jernbaner Silkeborg-Herning (SHJ) samt Århus-Grenå og Ryomgård-Randers (ØJJ) havde ganske tilsvarende maskiner. Det må nok nævnes, at Rivarossi-lokomotivet koster ca. 100 kr.

Ovenstående byggebeskrivelse og andre betragtninger skulle vise, at det er muligt at bygge anvendelige modeller af i hvert fald nogle danske damplokomotiver. Den økonomiske indsats ligger mellem 25 og 100 kr., den manuelle indsats varierer mellem "meget lidt" og "en del". Den manuelle indsats er langt mindre end ved modelbyggeri fra bunden, og modellernes anvendelighed og driftssikkerhed er fuldt på højde med industrifremstillet materiel anvendelighed og driftssikkerhed!

Klubnyt

HELSINGØR JERNBANEKLUB

Fototilbud nr. 20.

Vor fotoserie omfatter denne gang 6 billeder af vort eget materiel. Billederne er i postkortformat og prisen den samme som i de foregående serier, altså 6 stk. for kr. 8,- incl. porto.

- 1) Loko ØSJS nr. 7. Bygget af Henschel & Sohn i 1911.
- 2) SJS Cc 311. "Charabanc" eller populært kaldet "åben skovvogn", bygget af Atlas i 1885 til Klampenborgbanen.
- 3) FFJ Em 37, "Bette Claus" - landets mindste pakvogn. Oprindelig åben godsvogn fra ca. 1870, senere lukket godsvogn, i 1930'erne ombygget til pakvogn.
- 4) Interiør fra OKMJ C 9. Vognen, der er bygget i 1911 af Arlöf, er såvel ud- som indvendig ført helt tilbage i sin oprindelige stand.
- 5) "Skildpadden". Østre Gasværk - saddeltanklokomotiv - nr. 1. Bygget af Hudswell-Clarke & Co. i 1899 til Københavns Belysningsvæsen. Nu malet i de oprindelige kulører og smukt stafferet.
- 6) Veterantoget fremført af ØSJS nr. 7 på strækningen Helsingør-Gilleleje 1971.

Vi har masser af dejlige fotoserier og farvedias samt tegninger i H0, tagprofiler, laktransfers m.v. for modelbyggere.

Samlet tilbudsliste kan rekvireres mod 80 øre i frimærker.

Alle bestillinger bedes foretaget ved indbetaling af det angivne beløb plus evt. porto på klubbens girokonto nr. 130368, Helsingør Jernbaneklub, Handelsafdelingen, Fredericiavej 36, 3000 Helsingør.

Arne Christensen

JERNBANEHISTORISK SELSKAB &
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

I de nye lokaler på Københavns Godsbangård arbejdes der med liv og lyst på at gøre de fem rum så indbydende som muligt. Der er meget ud i alle kroge og foreløbig er de fleste af gulvene malet. Desuden er man i fuld gang med at klargøre og kontrollere klubbens beholdning af relæer, kontaktskinner, trykknapper, telefoner, værktøj og meget mere.

Der arbejdes ligeledes ihærdigt på at få

den første sporplan færdig, således at man om ikke så længe vil kunne tænke på at begynde på at bygge de første borde til en prøvestrækning. Der skal også foretages landskabsprøver.

Vi har dog også mange hyggelige diskussioner om det kommende anlægs udformning, standards for anlæg og for rullende materiel, om mødelokalets indretning, om bibliotekets opbygning og meget andet.

Jeg håber vi efterhånden som resultaterne af disse diskussioner indløber vil få lejlighed til at bringe disse her i bladet. Det kunne jo være, at det kunne vække en eller anden, der endnu ikke har fået taget sig sammen til at aflægge klubben et besøg.

Der er åbent i klublokalerne hver hverdags- onsdagaften fra kl. 19.30, og alle er velkomne til at aflægge et besøg.

Bestyrelsen har på det nærmeste vinterens mødeprogram færdigt. Med forbehold for eventuelle ændringer ser dette program således ud:

1971:

7. september: Filmaften, professionelle film.
2. oktober: Udflugt til Roskilde FC, Dtd og besøg på Vikingskibene. Dette arrangement holdes i den week-end, hvor DMJU har generalforsamling om søndagen. Alle medlemmer af Danske model- og jernbaneklubber vil kunne deltage såvidt pladsen tillader.
19. oktober: Foredrag om togstyringsmetoder i modeldriften. I tilslutning hertil
24. oktober: Udflugt til OMJK med andre besøg.
14. november: Udflugt med plantog på HFHJ til Hundested med besøg på Stålvalseværket.
7. december: Julemøde

1972:

11. januar: Foredrag om DSBs hjælpetjeneste ved sektionsingeniør O.K. Jeppesen.
1. februar: Filmaften, amatørfilm
22. februar: Besøg hos H0, Hvidovre
7. marts: Ordinær generalforsamling
25. marts: Besøg på LNJ o.a. samt DSBs skoleanlæg i Lyngby.
11. april: Besøg på Jernbanemuseet
2. maj: Filmaften
28. maj eller 4. juni: Særtog på HTJ. Her vil SIGNALPOSTENS læsere og Helsingør Jernbaneklubs medlemmer være velkomne til at deltage.

Nærmere oplysninger om disse arrangementer vil blive udsendt til medlemmerne i JS/DMJK i god tid før hver enkelt løber af stabelen.

Holtrup

TILLÆG 3

til

DANSKE STATSBANERS DAMPLOKOMOTIVER 1847-1959

Rettelser og tilføjelser tilkommet mellem 15. december 1968 og 1. juli 1971:

Side 12: Lokomotiver, der er forbeholdt Jernbanemuseet:

O	L 2 ^x)	D	885	G	602	J	1	P	931
A	159	D	900	H	40	K	563	Pr	908
B	45	E		H	783	K	582	Q	350
C	715	F	428	H	800	Ks	273	R	942
Cs	246	F	441	Hs	363	N	207	R	963
D	802	Fs	263	Hs	368	O	318	S	
D	871	G	78	Hs	385	P	125	T	299

Udrangeringer:

side 18:	1969:	710, 712
side 19:	1969:	822
side 23:	1969:	975, 977, 981, 983, 988, 989, 995, 998
	1970:	982
side 24:	1969:	453
side 25:	1968:	458
	1969:	463, 469, 473, 480, 499
		AB, F nr. 8, ex. F 466 tilbage til DSB og udrangeret af DSB.
		479 til AB som F nr. 9 (udrangeret af AB i 1971)
side 26:	1969:	685
	1971:	668
side 43:	1969:	340, 341, 342, 344
side 44:	1969:	723, 727, 730
	1970:	728, 732

For forskellig hjælp - herunder tilladelse til gennemgang af arkivmateriale - skylder vi DSB megen tak. Endvidere takker vi for de kommentarer, som vi har modtaget fra forskellig side. Supplerende oplysninger og berigtigelser modtages fremdeles gerne; sådanne henvendelser bedes som hidtil adresseret:

Jernbanemuseet,
Sølvgade 40,
1349 København K.

København, i juli 1971:

J. Steffensen

G. Wienecke

A. Gregersen

SIGNALPOSTEN har overtaget salget af restoplaget af dette hefte med de udsendte tillæg 1 og 2. Priserne er som følger - bestilling via giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Det oprindelige hefte med tabeller:	kr.	9,50	(der er dog kun meget få tilbage)
Engelsk udgave af tekst og anmærkninger:	-	4,-	
Dansk tillæg 1:	-	2,50	
Dansk tillæg 2:	-	2,50	
Engelsk tillæg 1:	-	2,50	
Engelsk tillæg 2:	-	2,50	

