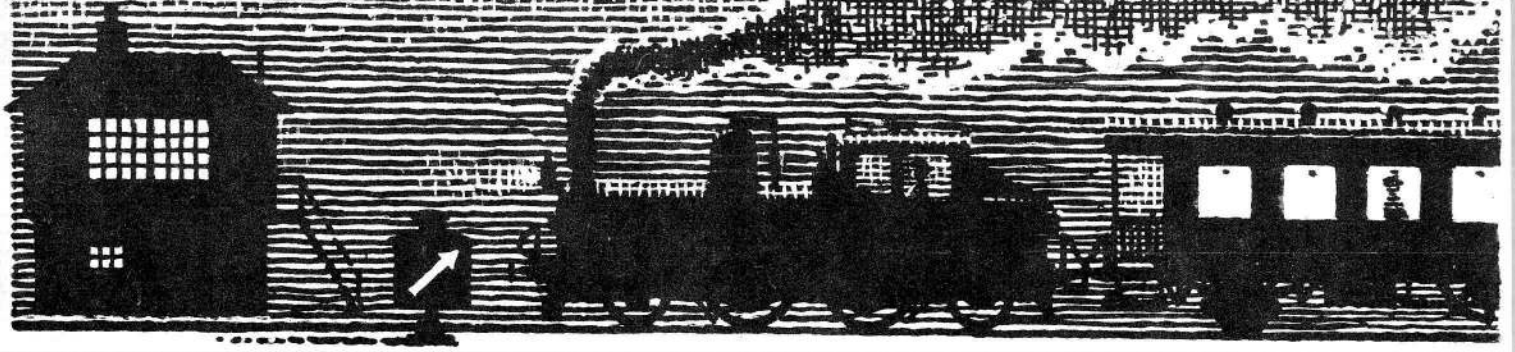


SIGNALPOSTEN



Modeljernbaneklubben H.O

7. årg.

OKTOBER 1971

nr. 5

Nyt fra Redaktionen

KÆRE LÆSER!

Dette nummer af SIGNALPOSTEN "udmærker" sig ved også at være et af den i forrige nummer nævnte "tynde" kategori. Det er af hensyn til de nye vægtsatser, der er indført for bl.a. tryksager af Post- & Telegrafvæsnet.

Rent bortset fra det økonomiske problem har redaktøren derudover fået et praktisk problem at slås med. Det viser sig nemlig - hvad jeg egentlig ville have forsvoret - at det at skulle holde sig inden for et bestemt sidetal, når der iøvrigt er masser af stof at øse af, er en opgave, der ikke blot bestemt ikke er morsom, men også er næsten uløselig.

Jeg har ihvertfald den sorteste samvittighed over for de forfattere, der heller ikke denne gang fik deres nummer trukket ud i lodtrækningen. Men også De, kære læser, er blevet "snydt", selv om De måske ikke ved det selv. Det gælder her illustrationer, idet det har været nødvendigt at barbere enkelte artikler for en del fotos, der under de tidligere gældende udgivelsesbetingelser ville være kommet med.

Jeg beklager dybt dette forhold, men har desværre ingen økonomisk mulighed for - i denne årgang - at ændre på denne tingenes sørgelige tilstand.

Hvordan det kommer til at gå i næste årgang, den ottende, ved jeg ikke.

Vi har besluttet at holde abonnementsprisen uændret på kr. 30,- og håber så på en videre udvidelse af abonnementstallet. På baggrund af dette håb har vi endvidere besluttet at øge oplaget en del, og det betyder også en øget udgift uden omgående garanti for dækning gennem øget indtægt.

Abonnementstallet er i skrivende stund nået op på 670 direkte abonnenter og når dertil lægges de 85 indirekte, så går det såvel pænt som tilfredsstillende, og efter en agurketid i sommermånederne er der nu igen kommet liv i girokontoen.

Det gælder her bl.a. bestillinger på heftet om DSBs S-TOG, der - igen som lovet - kom fra trykkeren den 1. oktober 1971. Endnu har ingen haft lejlighed til at anmelde det, men efter de ud-

talelser, jeg indtil nu har haft lejlighed til at opfange, kan vi igen være tilfredse med vor udgivelse af et nyt værk.

S-togsheftet koster som nævnt kr. 14,- og sendes portofrit mod forudbetaling til giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

Heftet DSBs damplokomotiver 1847-1959 er også gået som varmt brød, og det er med alle mulige forbehold jeg noterer, at der endnu er nogle få stykker af det oprindelige hefte tilbage.

Derudover er om vore publikationer at sige, at vi nu for såvel 5. som 6. årgangs vedkommende er betænkelig nær bunden i de komplette sæt; der er under 20 sæt tilbage af hver årgang, så hvis det er Deres hensigt at anskaffe disse årgange, så vent ikke for længe.

Iøvrigt vil jeg her benytte lejligheden til at bringe en varm tak for alle de mange "roser", der i den sidste tid er blevet os til del. Det er os en spore til yderligere anstrengelser, og selvom vi ikke lige på stedet kan efterkomme læserønsker om dette eller hint, så skal De vide, at alle forslag gennemdrøftes grundigt på vore redaktionsmøder og de bliver derved indrangeret på "læssesporet" hvorfra de snarest hentes frem for at komme med først afgående tog.

BAGSIDEBILLEDET VISER igen et Vulcan loko, ombygget 1920 på SFJs værksted i Odense. Det er fabriksnummer 2, bygget 1900 til OKDJ som nr. 2 og ophugget i 1936.

Denne rubrik må jeg desværre afslutte med at fortælle, at dette nummer ikke som lovet udkom den 15. oktober. Skylden er alene min, og grunden er, at jeg på grund af en overvældende arbejdsbyrde i min "livsgerning" har måttet lade SIGNALPOSTEN glide noget i baggrunden i de sidste måneder.

Jeg beder om tilgivelse og slutter med frisk at love, at det sidste nummer i år, 7. årgang nummer 6, vil blive udsendt i december måned 1971 - formentlig medio måneden.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

7. årgang nummer 5

oktober 1971

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Lys i vogne i gamle dage		142
ADAMs hjørne, læserne bygger: KEJ nr. 1		146
Danske Jernbanefærger 4: Enkeltsporede dampskruefærger, 1. ...		149
Fotoarkivet		155
Også en banegård		158
En SP-specialitet: Effektbehovdiagram		164
Vi bygger: En sporvogn, 2		165
Månedens sporplan		169
Klubnyt		171

Forsidebilledet: Travlhed i færgelejerne i Helsingør (Foto: IbVA)

Midtsidebilledet: Q 346 er - 30/10 1969 - på vej med E 969 til
"kirkegården" i Langå (Foto: V. Dann Rasmussen)

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

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

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

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.

LYS i vogne i gamle dage

Som fortalt i forrige artikel om varme i vogne i gamle dage, rejste man kun når nødvendigheden bød det eller slægten kaldte. Egentlig turisme var ukendt, kun diplomater og købmænd kom til landet. I 1888 afholdt man en stor industri-, landbrugs- og kunstudstilling i København, hvilket medførte at en mængde turister - ca. 120 tusinde - dengang et ganske formidabelt fremmøde - for første gang lededes til Danmark. Ved denne lejlighed blev Danmark opdaget og ganske småt gled landet ind i rejsebureauernes lister som turistland for Europas turister. Samtidig begynder der at dukke rejselitteratur op om landet af langt mere omfattende og planmæssig art end man før havde kendt, og desuden dannedes landets første turistforening. Her var man selvfølgelig klar over, at der var mange penge at hente hos turisterne, men skulle man få dem til at åbne for tegnebogen måtte man også byde dem ordnede hotelforhold, og af ikke mindre vigtighed, man måtte forsøge at få rejsevæsnet ind i forhold, der virkede tiltalende og bekvemmelige for turisten.

Om det var turistforeningen, der var skyld i, at man inden for det danske jernbanevæsen begyndte at tage lidt mere hensyn til de rejsendes ønsker, skal her være usagt, men helt uden betydning har turistforeningens arbejde nok ikke været.

Det kan måske nok undre en og anden at opvarmningsforholdene i de danske jernbanevogne var så ringe, og når man i det efterfølgende hører, at det ikke ligger stort bedre med hensyn til belysningen i de første 50-60 år af de danske baners levetid, er det nu ikke helt uforståeligt.

Når man ser på landets hovedstad i slutningen af 1880'erne og helt frem til århundredskiftet med henblik på de forhold befolkningen levede under - og hvad man bød turisten - var de nøjagtig lige så primitive som de forhold, man bød de rejsende i landets tog.

Gaderne var smalle og med toppede brosten snavsede var de med urenlige og ildelugtende rendestene. Om aftenen var her mørkt, ganske vist havde man gaslygter hist og her, men de havde kun meget svage blus og formåede slet ikke at give den nødvendige oplysning. Butikkernes vinduer var små med ganske få og tarvelige udstillinger - til gengæld var man befriet for vor tids mangfoldige reklamer - de fandtes ikke den gang.

Der fandtes ca. 100 hestedorser og 5-6 hestesporvognslinier. Restaurationsforholdene var elendige, skumle og tilrøgede ølstuer, der kun besøgte af mænd, fandt man overalt og man havde næppe meget mere end 3 virkelige hoteller - det man i udlandet forstod ved hoteller - i byen. Af forlystelser havde man 3-4 teatre, nogle danselokaler og sangerindebuler, ja, så var der om sommeren Tivoli, som udstillingen i 1888 med ét slag gjorde verdensberømt. Det var en by uden elektricitet, WC, kloaker, telefon, butikslus, reklamer og næsten uden gadeliv og samfærdselsmidler - og det var lige op mod århundredskiftet. Hvordan kunne man så forlange den vilde luksus på jernbanen? Her var virkelig noget at tage fat på for en turistforening, men lad os nøjes med at se på, hvad man ville gøre ved jernbaneforholdene.

Man formåede statsbanerne til at indføre rundrejsebilletter kombineret med de internationale rundrejsebilletter, til at forbedre Esbjerg-ruten, og til at udgive praktiske køreplaner. Man rettede også søgelyset mod de yderst tarvelige restaurationsforhold på vore stationer og - nu kommer det - den meget ringe belysning i vore jernbanevogne. Men læg mærke til, at man nævner ikke noget om opvarmningsforholdene, vel nok fordi turisterne foretog deres rejser i sommertiden, om man så har været ligeglade med at vi selv frøs om vinteren, ved jeg ikke.

Ligesom med hensyn til opvarmningen var det kun 1. og 2. klasse, der med det samme havde belysning i kupeerne på de sjællandske jernbaner, men senere fik 3. klasse også belysning. I Jylland havde 3. klasse dog belysning fra starten - Sjælland kom først med i 1857 på denne klasse. Man benyttede de såkaldte rapsolie-lamper. Rapsolien var en meget fed olie, udvundet af raps, en i Danmark førhen meget dyrket plante til foderbrug. Det var en lysegul, temmelig tyktflydende væske, der ikke alene blev brugt til lampeolie, men også som smøreolie. Den blev blandet med palmeolie - også brugt som smøremiddel i akselkasserne.

Lamperne var af en meget enkel konstruktion, men til gengæld meget vanskelige at regulere. I taget af personvognene havde man lavet nogle huller enten over kupeernes midte eller over skillerummet mellem 2 kupeer. Disse huller var om dagen lukket med et låg. Når mørket faldt på kunne man på stationerne se et par jern-

banemænd komme rullende med en trækvogn med rammer, hvori der var sat de lygter, der skulle bruges til togets belysning. Lygterne var hentet i det såkaldte lampisteri. Den ene mand klatrede op på taget af vognen, mens den anden ved hjælp af en lang stang løftede lampen op til ham på taget. Låget blev nu fjernet og lampen blev sat ned gennem lamperingen i vogntaget. Som regel var lamperne fyldt helt op med olie, hvilket bevirkede, at der ikke skulle så meget til før olien løb ned ad den udvendige side og måske endda via skillerummets væg silede ned ad ryggen på en uskyldig rejsende, hvis humør - når uheldet blev opdaget - dalede betydeligt. Ihvertfald skete det af og til, at banerne måtte punge ud og erstatte ødelagt tøj.

En væsentlig fejl ved rapsolielamperne var, at de gav et meget svagt lys, så svagt, at det f. eks. ikke var muligt at læse eller skrive i kupeen. En anden kedelig ting var, at olien efter nogen tids henstand i lygterne blev harsk. Derfor fastsatte man bestemte dage, hvor man tømte lygterne for olie og påfyldte frisk, men tro nu ikke, at man spildte den harske olie og hældte den væk, nej - man anvendte den som smørelse i sporskifterne. Der måtte også have været forskel på lygterne, for personalet havde strenge ordrer til ikke at bytte om på indmaden i disse, og skete det alligevel at man prøvede at reparere en lygte ved at hugge dele fra en anden - og man fik fat på synderen - så måtte han betale en bøde, og fik man ikke fat på ham, så fik stationen pligt til at betale.

Man var efterhånden fra banernes side klar over, at man på en eller anden måde måtte finde en bedre belysningskilde end rapsolielamperne. I midten af firserne begyndte man derfor at arbejde med sagen og tog de muligheder man havde som afløser for rapsolielamperne op til nærmere prøvelse. Der var 3 muligheder at vælge imellem: mineraloliebelysning, gasbelysning og elektrisk belysning. I forsøgsperioden anvendte man dem alle tre, men man fik meget hurtigt fjernet den ene af disse muligheder - gasbelysningen.

Selvom man anvendte gas til belysning i vognene hos vor sydlige nabo, Tyskland, slog denne belysningsform ikke rigtig an i Danmark. Ganske vist fik vi indført gasbelysning i 30 nye vogne, beregnet for strækningen Frederikshavn-Hamburg, men man var så usikker med hensyn til gassens egnethed, at 20 af disse vogne også blev indrettet til olielamper.

Under hver vogn havde man en gasbeholder der indeholdt gas på ca. 6 atm. tryk. Den blev ledet til hver enkelt lampe. Slukningen kunne dog

ske på én gang, idet man havde en hovedhane, der var fælles for alle lamper. Også andre vogne end de her nævnte 30 kunne oplyses ved hjælp af gas, for i 1935 udrangeredes salonvognene S 3 og 7, der begge blev oplyst ved hjælp af gas, men disse vogne var jo en art specialvogne, der ikke benyttedes i den daglige personbefordring i almindelighed. Senere har man jo også fået gasbelysning i nogle af hjælpevognene, men det falder selvfølgelig også uden for rammerne af den egentlige oplysning af personvognene.

Når statsbanerne var så tilbageholdende med hensyn til at indføre gasbelysningen i personvognene var der flere grunde. For det første ville det blive en meget kostbar affære, for det andet havde gassen en meget ubehagelig lugt og endelig for det tredje var den ikke så ufarlig som man først havde antaget.

For at kunne påfylde gas i vognenes beholdere måtte man jo have nogle gasværker - og det helst på endestationerne. Til belysningen af stationerne i Langå og Frederikshavn havde disse to stationer egne gasværker, mende var så små, at man normalt ikke kunne forsyne vognene med gas, og slet ikke i den mørke årstid. Derfor måtte man have en aftale med jernbanedirektionen i Altona om, at man fik påfyldt vognene gas i Tyskland, og derfor havde man lavet de 20 vogne så de både kunne belyses af gas og olie, for når de kørte på de hjemlige strækninger, kunne man så benytte oliebelysningen.

Det ville blive betydelige beløb, der skulle bruges til gasværker og vognenes installationer, og hertil kom, at gasproduktionen var temmelig dyr. Påfyldningen af gas i vognenes beholdere var meget omstændelig og var installationerne et eller andet sted i vognen ikke helt tæt, bredte der sig en forfærdelig stank, som var meget generende for de rejsende. Ved uheld i udlandet var det flere gange sket, at gasbeholder og installationer i vognene lækkede og at gassen var blevet antændt, med det resultat, at en forholdsvis lille afsporing eller et mindre sammenstød havde udviklet sig til den helt store katastrofe, hvor mange menneskeliv var gået tabt. Desuden fandt man ud af, at vognenes egenvægt blev forøget temmelig meget, hvilket havde en vis betydning med den tids ret svage lokomotiver.

Disse negative sider ved gasbelysningen bevirkede, at man standsede forsøgene på statsbanerne, og de penge man havde bevilget til disse forsøg, fik man tilladelse til at anvende til - som man kaldte det - sammenlignende forsøg mellem mineraloliebelysning og elektrisk belysning fra akkumulatorbatterier.

Men man kom ikke til at sige helt farvel til gassen alligevel. Af hensyn til forbindelsen med Tyskland måtte man senere opføre et gasværk i Gedser, således at de vogne, der var i fast rute med dette land, også kunne anvende dets belysningsystem, og det kunne kun lade sig gøre, hvis man også her i landet fremstillede og komprimerede gassen, så vognene var klar til kørsel i det sydlige, men det kunne jo også tænkes, at en tysk vogn manglede gas, og så var det jo en fordel at man i Danmark også kunne klare problemerne sådan som Tyskland klarede problemerne for os, da vi prøvekørte systemet i Jylland i forrige århundrede.

Jeg burde måske før have nævnt, at den gasart, man benyttede, var den såkaldte fedtgas, som udvikledes ved en destillation af affaldsprodukter fra petroleum.

Statsbanerne havde ikke megen tiltro til elektrisk belysning, da man mente at denne belysning ville blive alt for kostbar, men til gengæld var man meget begejstret for mineraloliebelysningen, især efter at man havde fået forbedrede lampetyper, hvis lys var lige så stærkt som gaslys og som var billige i pris, og hertil kom, at man antog disse lamper for at være helt farefri. Alt dette lyder meget godt, men for banerne i Jylland og på Fyn var der måske en grund til at man gik så stærkt ind for mineralolielamperne, nemlig den, at man ingen elværker havde - de kom sidst i 1890'erne - såhvordan man ville sammenligne elektrisk oplysning med mineralolieoplysning er vist temmelig dunkelt. Der er nok ikke noget at sige til, at man så varmt gik ind for olien.

Mineralolielamperne blev indført fra omkring 1890. Både raps- og mineralolielamperne havde samme tværmål, så åbningerne i vogntagene passede altså til begge lampetyper. Dette var en stor fordel for så kunne man gradvis indføre den nye lampetype. Det viste sig da også, at man i adskillige år fremover stadig brugte rapsolielamperne.

En af fordelene ved mineralolielamperne var, at de var nemmere at regulere. Denne regulering foregik ved hjælp af en særlig nøgle som personalet altid skulle have hos sig. På mellemstationer skulle togbetjentene holde øje med om lamperne brændte ordentligt og f.eks. ikke sode. Hvis der var noget galt, skulle han så ved hjælp af den medbragte nøgle regulere flammen med mindst mulig ulempe for de rejsende, som man udtrykte sig. Lamperne i toiletrumene kunne dog ikke reguleres undervejs.

Omkring 45 minutter før togets afgang skulle lamperne tændes. Det foregik i lampisteriet. Når lamperne havde brændt i en halv time blev de efterset om de brændte ordentligt. Herefter blev de så stillet på de særlige trækvogne, som nævnt under rapsolielamperne, og kørt ud til toget. Så klatrede en mand op på taget og stak lamperne ned i åbningerne i vogntaget, efter at de var rakt op til ham af den anden mand nede på perronen. Nu var det ikke altid at manden på taget klatrede ned fra vognen, når han var færdig - som reglementet påbød ham - men i stedet sprang direkte over på næste vogns tag. Herved sparede han den tid, det tog at komme ned fra vognen og op igen på en ny vogn, hvilket måske kunne have en vis betydning, hvis tiden til afgang var knap. Men til gengæld kunne det være en farlig spøg i regnvejr eller sne og frost, når tagene var glatte og ydermere var der ofte forskel i højden på de forskellige vognes tage. Derfor hændte det, at springet gik galt og manden styrtede ned og kom alvorligt til skade.

Nu skete det selvfølgelig også, at toget gik så tidligt fra udgangsstationen, at der var lang tid til at mørket faldt på og lygten skulle tændes. Derfor havde man særlige transportbører til lygter, der medførtes i toget, således at man på en mellemstation kunne sætte lygterne i åbningerne i tagene, når lygtetændingstidspunktet nærmede sig. Man brugte vist også at sætte utændte lygter i åbningerne og så tænde dem senere, når mørket faldt på. I begge tilfælde gik en mand så op på taget med en fidibus dypet i petroleum og tændte lampen ved at stikke denne fidibus ned ovenfra. Tilsvarende måtte en mand op på taget og puste ned i lygten, når den skulle slukkes. Alt i alt virker det på os i dag mildest talt primitivt.

Da det første tog med et par vogne oplyste ved hjælp af elektricitet rullede fra København til Korsør, kom strømmen fra et par akkumulatorer som banerne ikke selv var i stand til at oplade, men fik opladet ude i byen. Trods alt faldt forsøgene så heldigt ud, at man trods omkostningerne fandt ud af, at det måtte være det system, der fremover skulle anvendes, også fordi man mente, at det måtte være en stor fordel, at den elektriske belysning frembød mindre fare for togbrand end anden togbelysning.

I 1891 skete der noget, idet man på Københavns hovedbanegård fik pladsbelysning i et vist omfang fra et elektricitetsværk nær centralværkstedet. For at udnytte dette elværk helt anså man det for formålstjenligt at bruge værket om dagen til opladning af akkumulatorerne. For at skåne de dengang noget mere følsomme akkumulatorer

mente man, at de permanent skulle være anbragt i vognene. Disse batterier skulle da være så store, at man fra et par vogne kunne belyse hele toget. Disse vogne måtte så på endestationerne udsættes ved et specielt ladested for opladning af akkumulatorerne. Det var kun i nogle tog man på den måde kunne oplyse ved hjælp af elektricitet, først når hver enkelt vogn havde sine egne batterier og derved var gjort uafhængig af andre vogne kunne denne belysning anvendes i alle tog. Man kom så frem til den løsning, at den elektriske belysning kom i anvendelse i hurtigtogenes faste stammer, ialt 4 togpar daglig: eksprestoget København-Masnedø, eksprestogene København-Korsør og iltoget København-Helsingør. Som nævnt havde man ingen elektricitetsværker i Jylland og på Fyn, og derfor fik man ikke elbelyste tog her før i slutningen af 1890'erne, hvor statsbanerne selv anlagde elektricitetsværker i flere byer i dette område.

Samtidig med at de første sjællandske hurtigtog fik elektrisk lys, indførte man mineralolielamper i de mest benyttede persontog på Sjælland, Fyn og Jylland, mens rapsoliebelysningen så stadig blev brugt i de øvrige persontog samt i de blandede tog. I sidstnævnte tog var det meningen efterhånden at den dårlige rapsoliebelysning skulle afløses af mineraloliebelysningen.

Da dette program var vedtaget, installeredes elektrisk lys i 50 vogne, der desuden kunne oplyses af mineralolielamper, hvis det blev nødvendigt, og 200 vogne fik udelukkende mineralolielamper.

I 1892 blev den elektriske togbelysning så indført i de sjællandske hurtigtog og iltog. Men nu var man også bedre kørende med elektricitetsværker i dette område, idet den nye station i Helsingør også havde fået elværk, og man nu rådede over 3 ladesteder i København og 1 i Helsingør.

Arbejdet med at omdanne de 50 vogne til at kunne benytte elektrisk lys, hvoraf nogle fik installeret akkumulatorer, varede i næsten 5 måneder, og arbejdet blev udført af et privat firma under tilsyn af statsbanerne.

Nogle børnesygdomme var der dog at overvinde. De ret store kultrådslamper man benyttede dengang, blev holdt fast med en lang fjeder, der skulle gå i hak. Men af og til var fjederen ikke i hak med det resultat, at pæren røg på gulvet med et brag, hvilket gav de rejsende et chok. En anden kedelig ting var at de koblinger, man benyttede til samling af de elektriske ledninger mellem vognene, havde en kedelig evne til at skille ad under kørslen med det resultat, at dele af

toget, undertiden hele toget, henlå i mørke. Men når det hele virkede som det skulle var belysningen god, selvom lysstyrken var betydelig svagere end hvad vi kræver idag, og de rejsende var meget glade for denne forbedring det elektriske lys bragte i den tids rejser om natten.

Man havde nu ellers taget højde for strømafbrydelser, således at toget ikke kom til at blive helt mørkelagt f.eks. ved frakobling af vogne undervejs eller hvis toget skulle blive sprængt under kørslen. Man benyttede et dobbelt ledningssystem, hvor det ene system forsynedes med strøm fra den bageste del af toget og det andet fra den forreste del.

De akkumulatorer man benyttede var meget tunge, idet hvert batteri vejede ca. 800 kg. og dem havde man altså to af i hvert tog. De var anbragt i pakvognen eller i kedelvognen. Her havde man også diverse måleinstrumenter og en batterikoblingsnøgle. Sidstnævntes opgave var efterhånden som spændingen dalede i batteriet at koble yderligere 6 celler til de 30 man startede med ved togets afgang. Man benyttede heller ikke svovlsyre i akkumulatorernes celler, men derimod en gelatineagtig masse, idet man dengang mente, at batterierne derved var bedre egnet til transport.

I alle 1. og 2. klasses kupeer var der en lampe i hver side, mens 3. klasse måtte nøjes med det samme for hver 2 kupeer, således at den ene lampe var koblet til den ene ledning, mens den anden så gik på den anden ledning, herved opnåede man at kun den ene lampe blev slukket, når til- og frakobling fandt sted undervejs.

Man havde i andre lande forsøgt sig med dynamoer, både drevet af damp fra lokomotivet eller ved tilkobling til en hjulaksel i en af vognene, men systemerne var dengang meget følsomme og komplicerede, og i hvert fald turde man ikke binde an med dem her i landet.

Tiden viste at man havde valgt rigtigt, da elektrisk belysning valgtes. Langsomt, men sikkert fordrev dette de andre systemer. Tidligere end i andre lande blev denne belysningsform obligatorisk hos statsbanerne, hvilket må siges at have været en stor fordel for de rejsende.

J.G.

Adams Hjørne

LÆSERNE BYGGER:

KEJ nr. 1 - pris kr. 116,20.

Inspireret af en artikel i SIGNALPOSTEN, 6. årgang nr. 4, hvor ADAMs hjørne bl.a. viste et par billeder af KEJ nr. 1, har jeg lavet denne model, ligeledes i 0.

Tegning af lokomotivet har jeg fået fra Bays Danske Privatbane-lok, B. Wilcke og P. Thomasens Kolding-Egtved Jernbane og Hobbybladet nr. 72, april 1966. Senere lånte jeg Ib V. Andersens Kolding-Egtved Jernbane, og der er mellem denne og de 3 først nævnte bøger uoverensstemmelse mellem bl.a. lavtrykcylindrenes placering: foran contra under røgekammeret, samt vinduernes størrelse og form. Sammenlignes med fotos viser sidstnævnte bogs tegning sig at være den mest rigtige. For ikke at andre skal lave samme fejl, vil jeg derfor ikke offentliggøre byggetegning.

Opbygningen af førerhus med vand- og kul-kasse, fodplade og de faste rammer er foretaget efter ADAMs metode beskrevet tidligere i SIGNALPOSTEN.

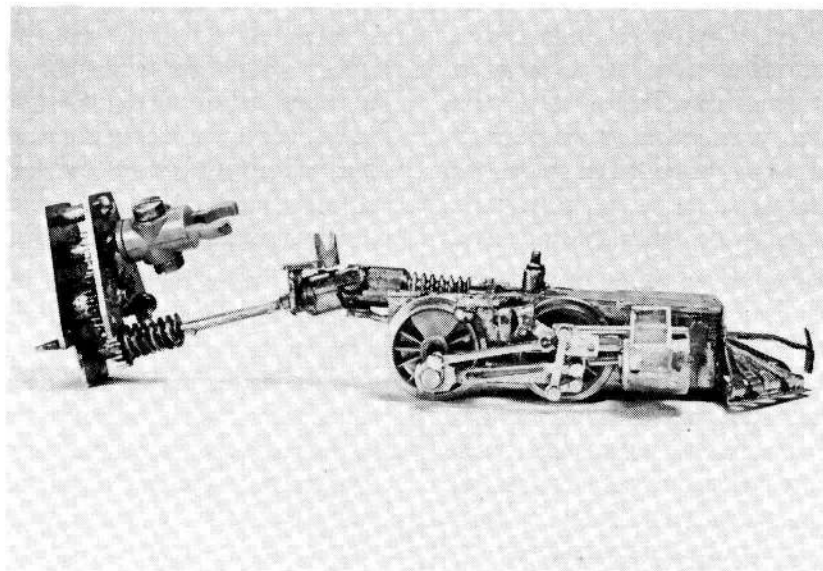
For at få plads til en gearkasse i førerhuset, fandt jeg en cylindermotor, der passede ind i et messingrør med kedlens diameter. En skrue neden fra fodpladen gennem kedel holder både denne og motoren fast. Et stykke stof limet rundt om motoren dæmper resonansstøjen en smule.

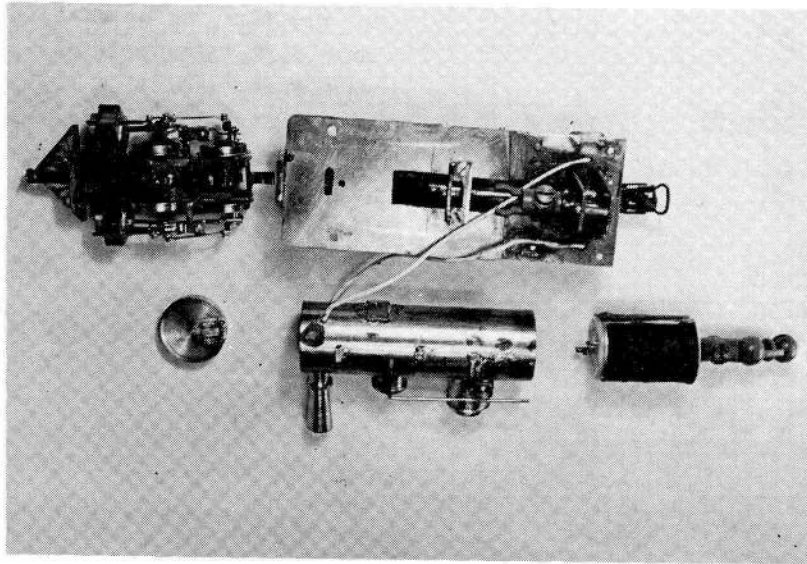
Røgekammerdøren er drejet i messing, og består af en cylinder med kedlens indre diameter og en krave med den ydre diameter og selve døren. Den er således aftagelig med henblik på eftersyn af motoren. For at skabe plads til de elektriske forbindelser er der boret to fordybninger i selve cylinderen.

Gearkassen ses af fotografiet. Den er sammenskruet med 3 stk. 2 mm maskinskruer og afstandsstykkerne er 3 mm messingrør med 2 mm lysning. Tandhjulene er modul 0,5 og giver gennem et mellemhjul en udveksling på 1:1. Problemet med at få boret lejerne til tandhjulene klarede ved at lægge de 2 messingtandhjul i den forud bestemte afstand fra hinanden på et stykke millimeterpapir og så forsigtigt skubbe fiberhjulet på plads. En knappenål stikkes så gennem akselhullerne og prikkes hul i papiret. Vi behøver nu blot tælle millimeterstregerne mellem hullerne, hvorefter vi har tandhjulenes nøjagtige placering.

For at udligne en eventuel højdeforskel mellem motorens aksel og gearkassens øverste tandhjul, overføres kraften gennem et dobbelt kardanled af plastic. Det virker perfekt - endnu.

Den vandretliggende aksel mellem vangerne er bagest lejret i gearkassen og forrest i et leje ca. 1 cm bag boggiens omdrejningspunkt, som vi senere kommer tilbage til. Dette leje er skruet fast på oversiden af fodpladen og er samtidig bageste støtte for kedlen, se fig. 1. Det er hermed





muligt, efter at fodpladen er savet ud mellem vangerne, at udtage hele drivakslen uden at aftage hjulene. Drivkraften overføres til bageste hjulaksel gennem et snekkedrev med en udveksling på 1:20.

Som et eksperiment (der lykkedes) har jeg ladet drivkraften overføre til boggien, og vi får derfor en lidt speciel udformning af denne.

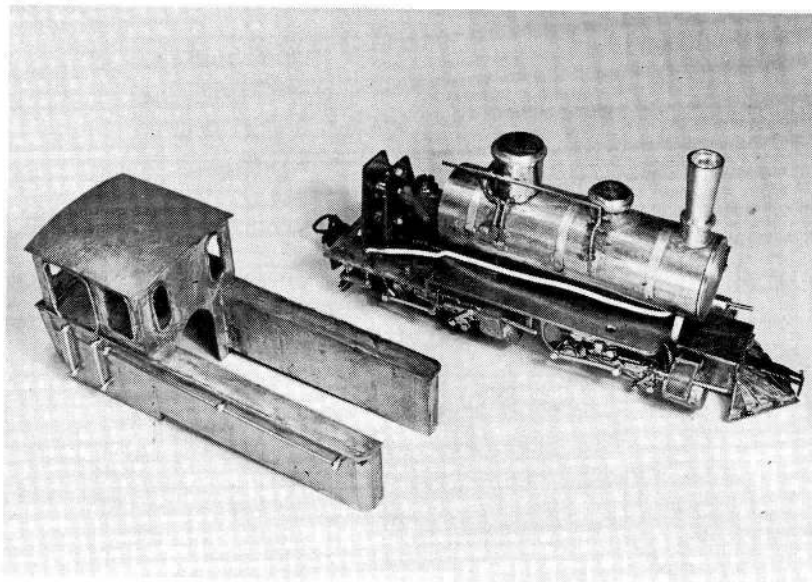
Boggiens omdrejningspunkt ligger inde mellem de bageste cylindre i et afstandsstykke, som er loddet mellem vangerne. For at omdrejningstappen på boggien kan nå herind og samtidig tjene som afstandsstykke for vangerne i boggien, får den et udseende nærmest som en høtyv (se fig. 4), da den også skal fri af snekehjulet, som på boggien sidder på bageste aksel.

På boggiens fodplade sidder en tap, der dels bærer loket og dels styrer det gennem kurver. Selve styretappen er en 2 mm skrue, og den bæ-

rende fortykkelse er et 3 mm rør, der er nogle mm kortere. I hoveddrammens fodplade er så savet en 2 mm bred rille med radius til omdrejningspunktet. Cirkelbuens længde blev forøget gradvis efter prøvekørsel pr. håndkraft, således at kurver ned til ca 80 cm radius kan passeres.

For at kunne overføre drivkraften til de forreste 2 hjulaksler, skal vi have et passende lille kardanled. Det fandt jeg, og det var tilmed i en meget gedigen udførelse til en lav pris - en forøvrigt sjælden kombination indenfor hobbyverdenen.

Den allerede monterede drivaksel mellem de faste rammer skal nu justeres til den længde, hvor boggiens og kardanleddets omdrejningspunkt ligger nøjagtig lodret over hinanden. Til boggiens kardanaksel laves et akselleje, der loddes fast lige bag styretappen. Endelig monteres snekkesættet på bageste hjulaksel på boggien, og loket



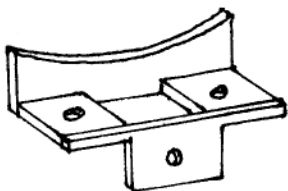


fig 1

skulle således være i stand til at køre. Det lykkes sikkert efter adskillige justeringer; mit eksemplar kunne ikke køre, før der bl.a. blev lagt en 0,5 mm skive på bæretappen, der løftede forenden en smule.

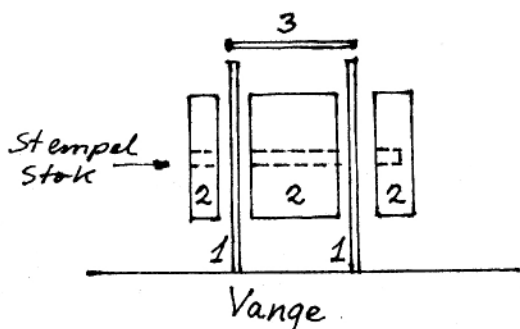


fig 2

De for denne type loko så typiske cylindre voldte en del problemer, men de blev løst hos en kammerat, der havde drejebænk. Fig. 2 og 3 viser sikkert bedre end mange ord opbygningen af cylindrene. Fig. 2 viser en "eksploderet" cylinder set fra oven og fig. 3 set fra siden. De med 1 nummererede stykker er 0,5 mm messingplade, der er savet til, så cylinderen får den rigtige afstand til vangen og gliderhuset den rigtige vinkel. 2 er så selve cylinderen drejet i rundmessing ned til den rigtige diameter, i centrum

er gennem cylinderstykkerne boret et hul til gangtøjets stempelstok. 2 loddes så fast til 1-stykkerne og disse files, så 1'ernes rundning følger cylindrenes rundning. På gliderhusets yderside files 0,5 mm længere ind (A på fig. 3), hvorefter vi lukker yder- og inderside med en 0,5 mm messingplade (3 og 4), der loddes og files til. For ikke at spolere alle vore lodninger lukkes gliderhuset ved at fylde det op med Araldit. Undersiden af cylinderen lukkes ligeledes med en plade (5). Pladerne 1 bores forsigtigt igennem, og der bores ligeledes hul i gliderhuset gennem plade, Araldit (forsigtigt!) og plade til glideren. De færdige cylindre Araldittes på vangerne.

Styringen er det svage punkt på mit loko, idet jeg simpelt hen er sprunget over, hvor gærdet er lavest og har købt 2 sæt Märklin-gangtøj til DBs BR 24. Det blev nødvendigt at modificere dem, så de passede under den - i forhold til 24'eren - lavtliggende fodplade. De er alle 4 skruet på, så de kan udskiftes, hvis man eventuelt senere skulle komme i besiddelse af den fornødne energi til at lave 4 stk. modeltro gangtøj.

De anvendte færdigkøbte dele er følgende:

1 dobbelt kardanled, plastic	kr.	4,60
1 enkelt messing-kardanled	-	3,85
4 Rivarossihjulsæt, 14,5 mm hjul	-	18,-
1 Milliperm 12 V \neq motor, 21 mm \emptyset	-	26,50
2 messingtandhjul 15 t, modul 0,5	-	4,-
1 fibertandhjul 20 t, 0,5	-	2,60
2 snekker, enkeltskåret	-	9,20
2 snekehjul 20 t, 11 mm \emptyset	-	10,40
2 sæt Märklingsgangtøj, BR 24	-	37,-

Kr. 116,20

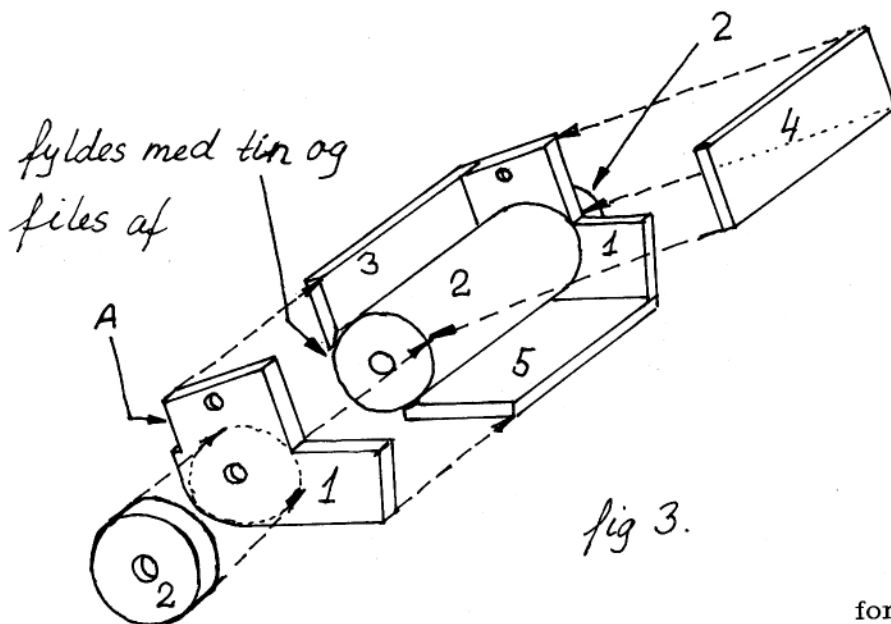
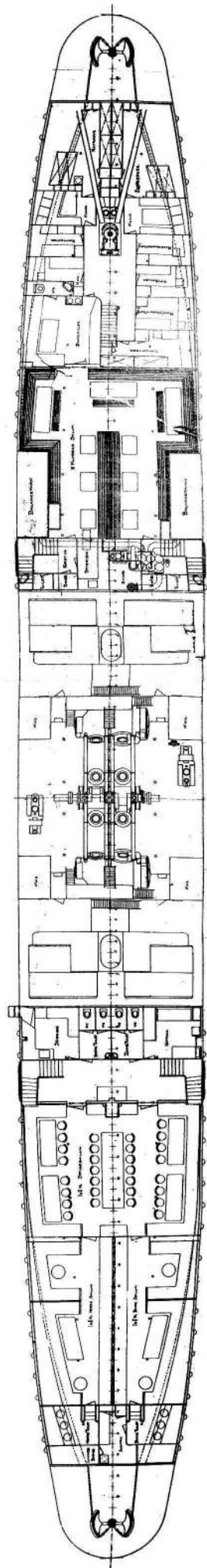
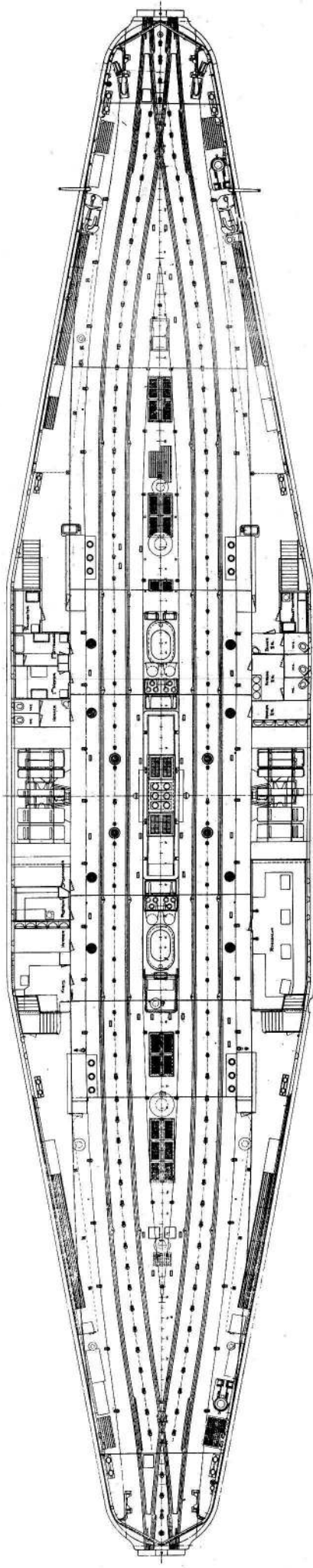
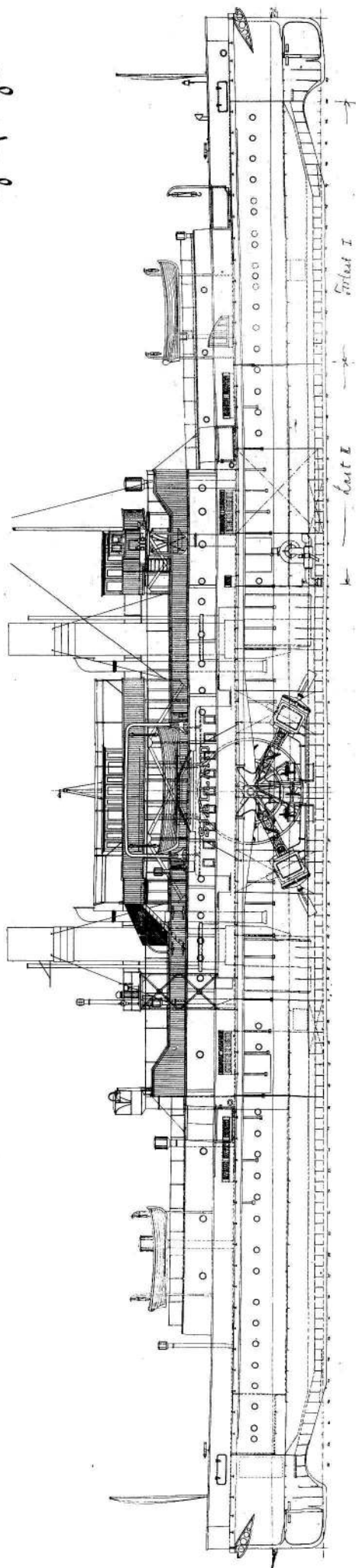
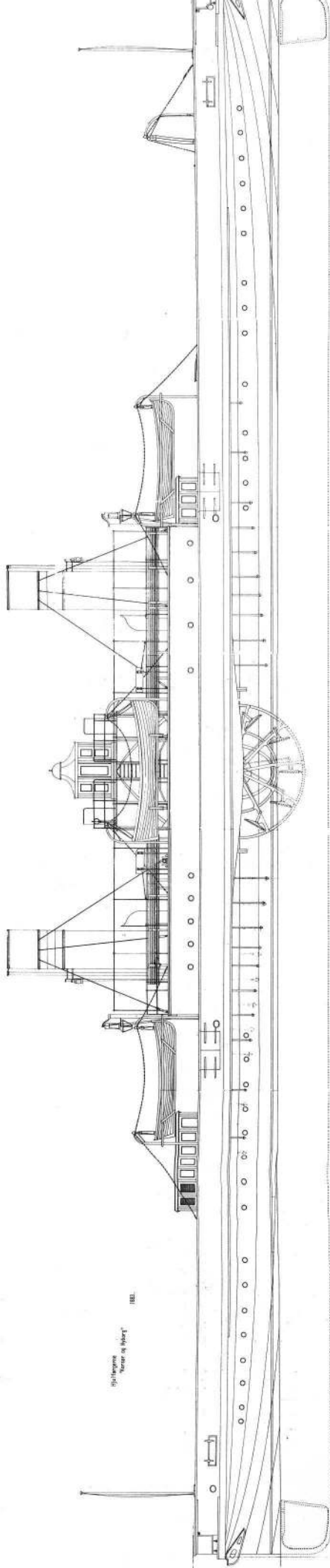


fig 3.

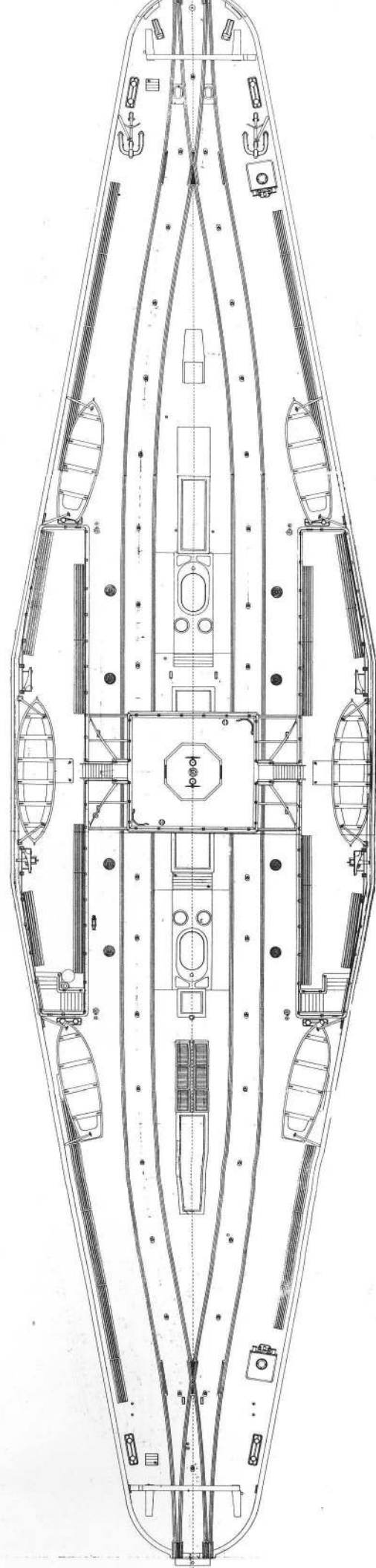
"Sjælland"

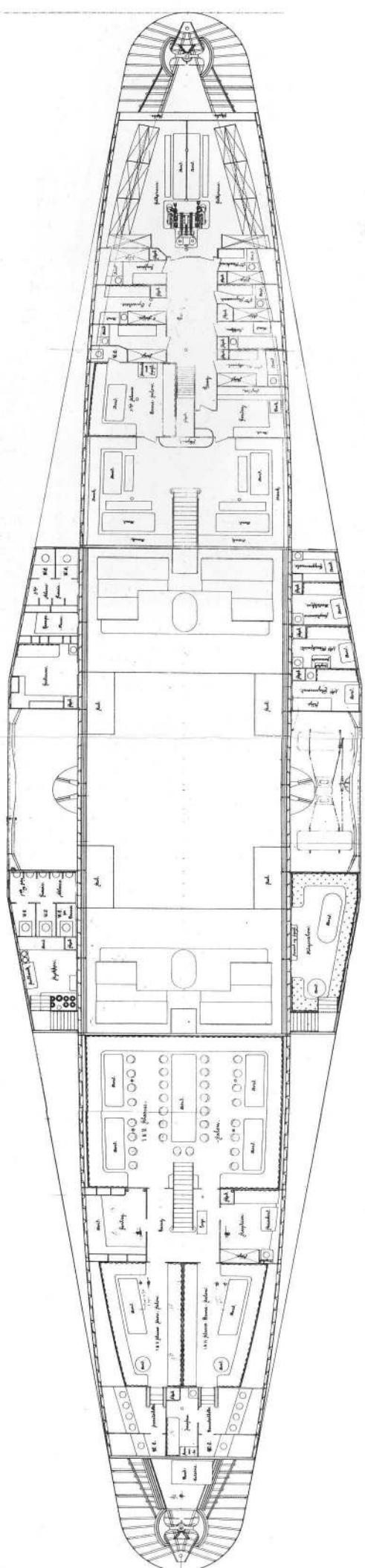
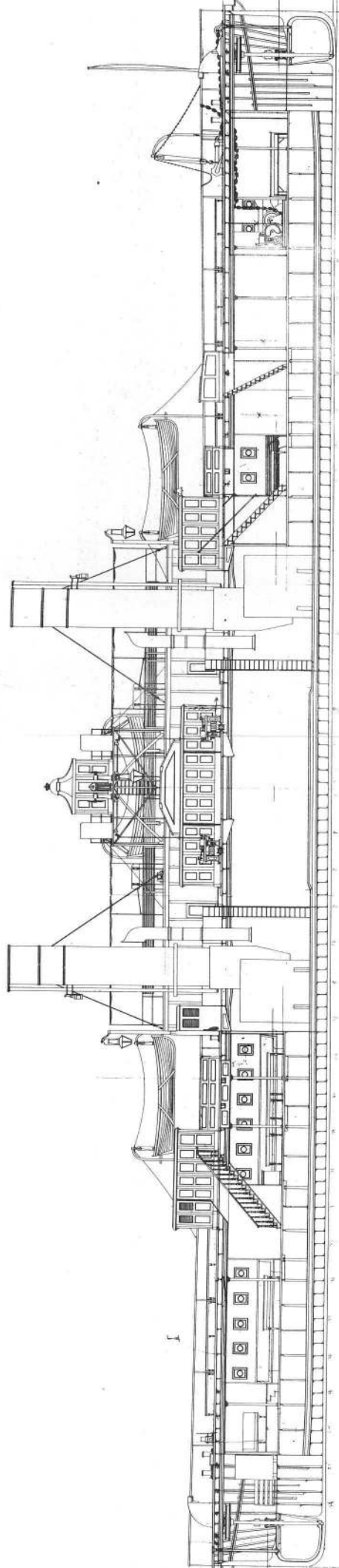
Sjælland
Sjælland



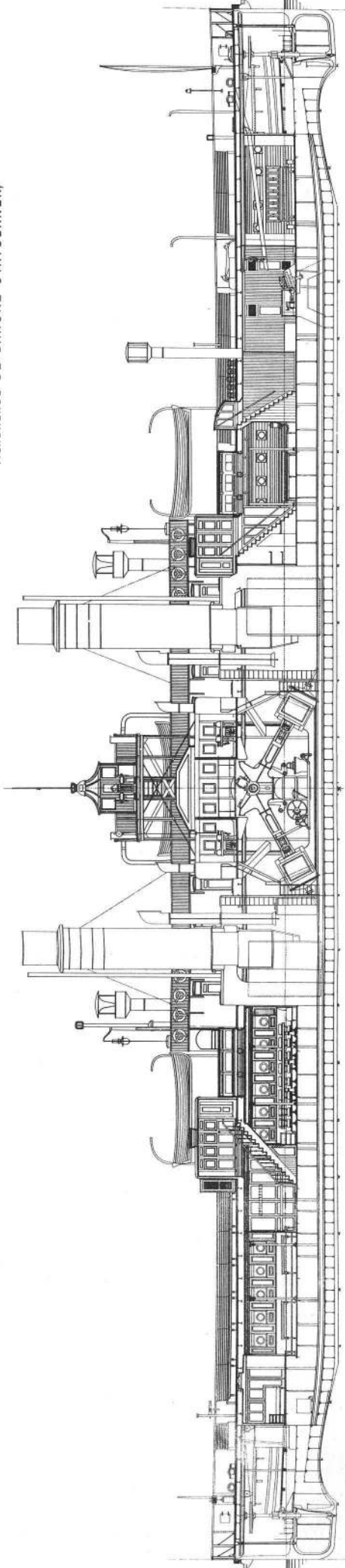


(5) Elevation
"View of Stern"



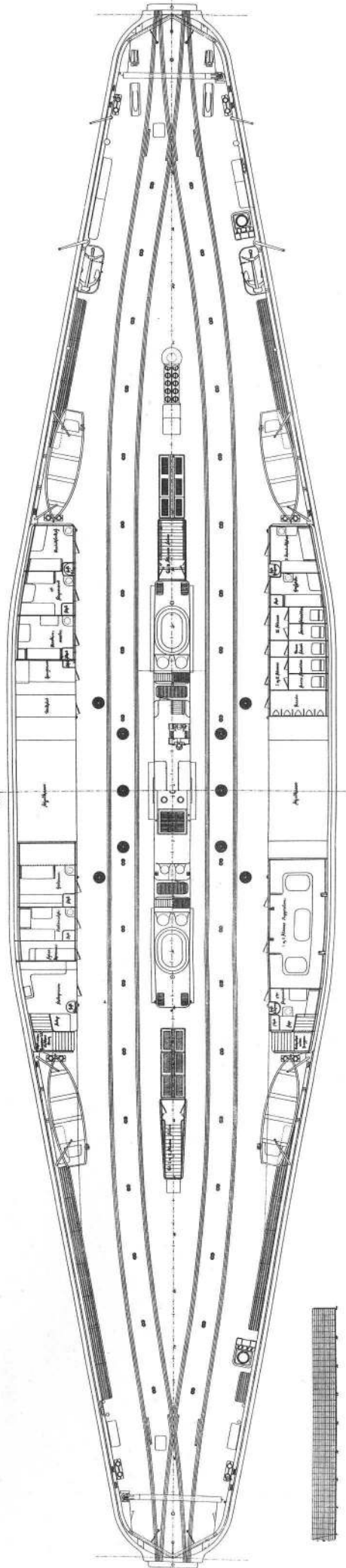


DAMPFERGEN "KJØBENHAVN"
 TILHØRENDE DE DANSKE STATSBANER,

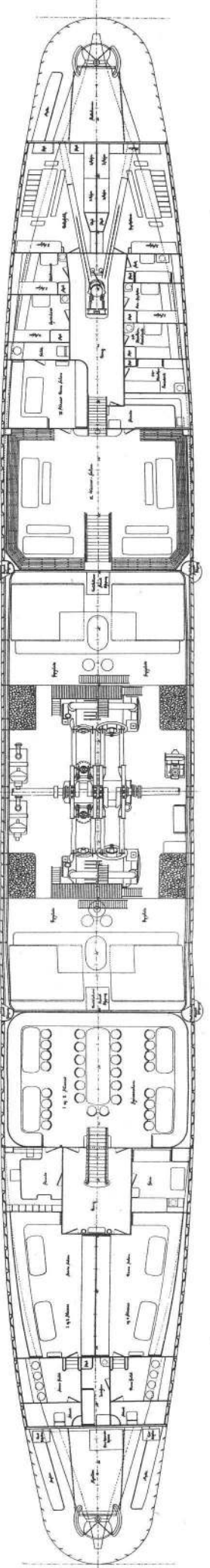


Skibets indre Opbygning

Plan af Skibets Deck



Skibets indre Opbygning



Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

ENKELTSPOREDE DAMPSKRUEFÆRGER I

Under omtalen af de første hjuldampfærger er det nævnt, at disse kun dårligt tålte sejlads i is, hvorfor sejladsen under isforhold ret hurtigt måtte indstilles. Denne skavank ved hjulfærgerne var naturligvis uheldig, men når man alligevel holdt fast ved denne skibstype gennem så mange år, som det blev tilfældet, skyldtes det hjulfærgernes mange andre og gode egenskaber.

Efter at færgefarten ved de tidligere omtalte af statsbanerne drevne overfarter var blevet åbnet for drift, indtraf der en række strenge vintre med deraf opstående isvanskeligheder i de danske farvande. Man blev under disse forhold ret hurtigt nødsaget til at indstille sejladsen med hjulfærgerne, som afløstes af forskellige skruedampskibe, der var bedre egnede til sejlads i is. Ordningen var imidlertid ikke tilfredsstillende, da vognoverførslen jo derved måtte indstilles i længere perioder, hvorimod personbefordringen og overførslen af post og stykgods i højere grad lod sig opretholde.

Man besluttede sig derfor til at anskaffe en - som det hed - reserve skruedampfærge særligt egnede til sejlads under isforhold. Denne færge afveg på mange punkter fra de tidligere anskaffede hjulfærger og viste sig hurtigt egnede til sit særlige formål. Derimod forekom den under almindelige betingelser mindre hensigtsmæssig end en tilsvarende hjuldampfærge.

Den nye reserve skruedampfærge fik navnet VALDEMAR, og kontrakten om dens bygning blev efter forudgående licitation, hvori deltog mange udenlandske og danske værfter, underskrevet med Burmeister & Wains skibsværft i maj 1885, hvorefter færgen skulle leveres i Fredericia senest den 1. februar 1886. Hvis ikke dette blev tilfældet ifaldt der værftet en mulkt på kr. 500,- pr. uge, dersom årsagen til forsinkelsen skyldtes et værftet tilregneligt forhold; hvis leveringstiden blev overskredet med mere end 4 uger, stod det statsbanerne frit for, om man vilde overtage færgen.

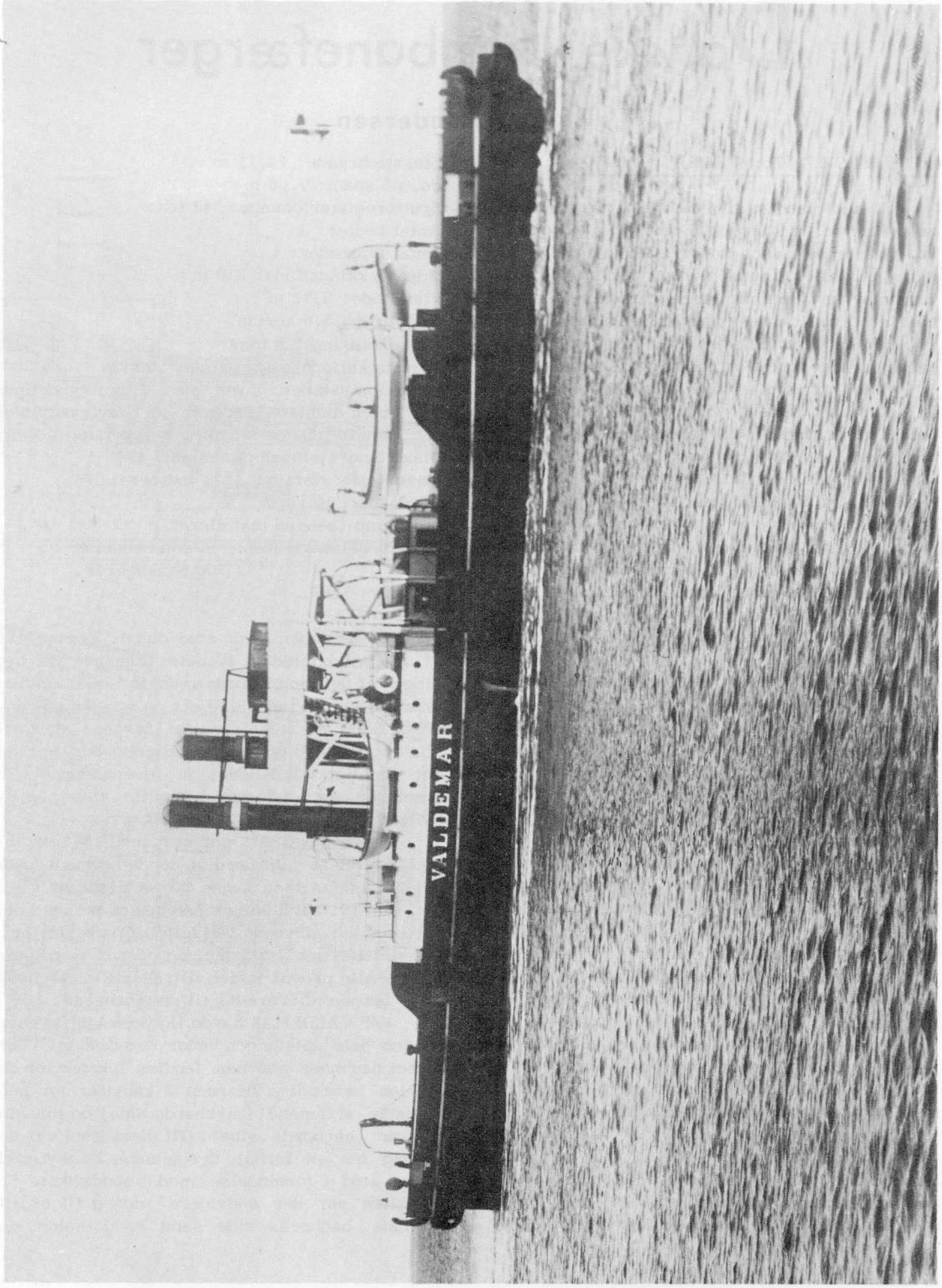
Den nye færge fik følgende hoveddimensioner:
Største længde over stævnene: 43,89 m
do. mellem stopbommene: 41,49 m

Største bredde: 13,11 m
do. på spant: 9,60 m
Bruttoregistertonnage: 348 tons
Antal kedler: 2
Antal fyrsteder: 4
Ildpåvirkningsflade: 210 m²
Risteflade: 5,92 m²
Kedeltryk: 5,6 kg/cm²
Kulbeholdning: 28 tons
Største kulforbrug pr. time: 500 kg
2 dampmaskiner: hver med 1 højtrykcylinder med diameter 546 mm og 1 lavtrykcylinder med diameter 940 mm. Stempelslag 457 mm
Max. omdrejninger pr. minut: 134
Hestekraft: Nominel 112, indiceret 575
Max. fart: 10 knob
1 dynamo (senere installeret)
Overførselskapacitet: 65 tons vognlast og 500 passagerer.
Byggeår: 1886.

Søsætningen fandt sted den 4. februar 1886 kl. 3 1/2 eftermiddag. På dette tidspunkt var bygningen af færgen allerede en del forsinket, hvilket især skyldtes to forhold. Dels en strejke på værftet og dels, at støbningen af færgens stævn (et stort og vanskeligt stykke stålstøbegods) var faldet uheldigt ud, således at leverandøren - The Steel Company of Scotland - måtte støbe en ny, hvilket naturligvis tog nogen tid.

I slutningen af marts måned 1886 var S/F VALDEMAR så vidt færdig, at den blandt andet den 31. marts 1886 kunne gå på prøvetur i sundet. Den 10. april 1886 foretoges prøve med ombordsætning af vogne ved Lillebæltsoverfarten, i Fredericia over forenden, og i Strib over agterenden. Alle prøver forløb tilfredsstillende, hvorefter færgen afleveredes til statsbanerne.

S/F VALDEMAR havde ligesom hjulfærgerne næsten hele apteringen under vogndækket. I forskibet nærmest stævnen fandtes lukafer for den menige besætning, dernæst 2 kahytter for henholdsvis styrmand (styrbords side) og maskinmester (bagbords side). Til disse rum var der adgang fra en forhal, der gennem 2 kahytsnedgange stod i forbindelse med vogndækket. Fra forhallen var der endvidere adgang til et lille stirrids i bagbords side samt 3. kl. salon, der



efter nutidens forhold var særdeles sparsomt udstyret med træbænke langs væggene og 2 borde midt i rummet.

I agterskibet fandtes salonen for 1. og 2. kl. rejsende, hvortil der var adgang fra en forhal, der atter gennem 2 kahytsnedgange - 1 i hver side - stod i forbindelse med vogndækket. Salonen var udstyret med polstrede sofaer langs væggene og et bord midt i rummet. Fra forhallen var der endvidere adgang til en mindre damesalon, ligeledes med polstrede sofaer langs alle vægge, et stirrids samt kahytter for henholdsvis færgens fører (styrbords side) og restauratøren (bagbords side).

Færgens hovedmaskineri bestod af 2 opretstående 2-cylindrede dampmaskiner, der ved parallelt løbende skrueaksler var forbundet med hver sin skrue i færgens agterende. S/F VALDEMAR var altså et dobbeltskruet skib i almindelig betydning, og var tillige statsbanernes første færges med dette senere så almindelige skruearrangement. Hovedmaskinerne var sådan anbragt, at manøvreplassen var midtskibs for begge maskiner, men hver maskine fordrede sin maskinmester. Foran maskinrummet fandtes 2 kulkasser anbragt således, at der mellem dem var passage fra maskinrummet til kedelrummet, hvorfra den til skibets fremdrift nødvendige damp leveredes af 2 kedler. Kulforsyningen skete ligesom ved hjulfærgerne gennem lemme i vogndækket fra åbne godsvogne, der kørtes ombord på færgen.

På vogndækket fandtes foruden det gennemgående jernbanespor tillige de 4 kahytsnedgange anbragt langskibs. Endvidere var der i begge sider ligesom på hjulfærgerne vingehuse, som på denne færges kunne udnyttes i deres fulde længde, da der jo ikke skulle afsættes plads til hjulkasserne. I vingehusene fandtes forskellige lukafer og toiletter, stirrids samt postrum og andre tjenestestuer. Over vogndækket fandtes kommandobroen båret oppe af et spinkelt jernskelet. Styrehusets udseende mindede meget om de tilsvarende styrehuse på de ældste dampfærger til Storebæltsoverfarten.

Også den nye færges skrog afveg fra hjulfærgernes. Da S/F VALDEMAR jo især var anskaffet til sejlads i is fik færgen en isbryders runde og stærke skrog udformet efter de for denne specielle skibstype gældende regler. Denne omstændighed kom til at betyde, at færgen fik en usædvanlig lang levetid.

S/F VALDEMAR stationeredes ved Lillebæltsoverfarten, hvor den forblev indtil 1890, da der anskaffedes en søsterfærges, der fik navnet Marie.

S/F VALDEMAR kom derefter til Oddesundoverfarten, hvorfra den i 1893 omstationeredes til Masnedøoverfarten. Her sejlede den indtil 1905, hvorefter den igen overførtes til Lillebæltsoverfarten. I 1919 vendte den tilbage til Oddesundoverfarten, hvor den var til overfartens nedlægning i 1938 ved indvielsen af den nye Oddesundbro.

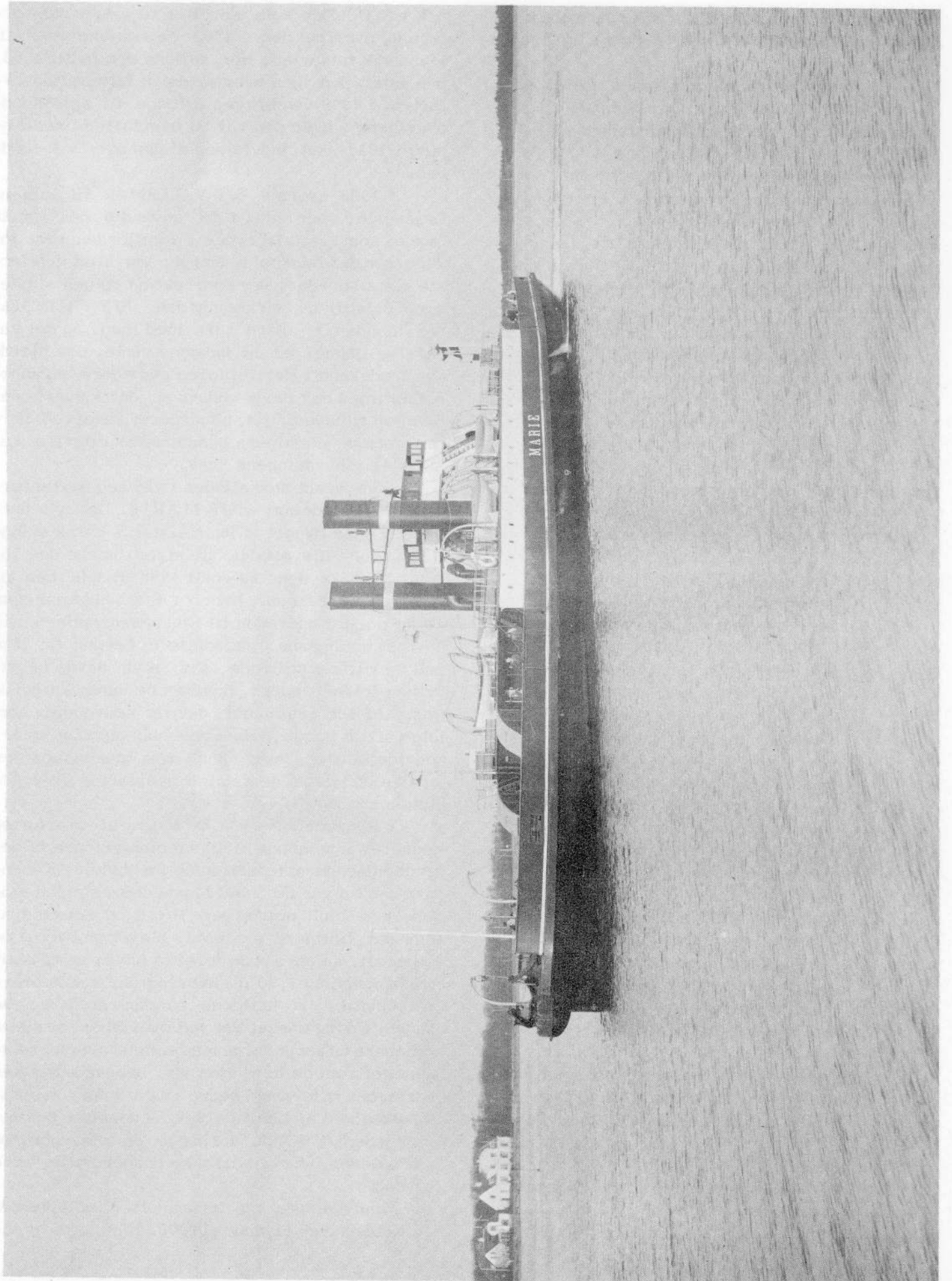
I 1938 overgik S/F VALDEMAR til statens istjeneste, som indtil 1959 anvendte den gamle færges som statsisbryder i Limfjorden vest for Ålborg under isforhold. Færgen var altid den første statsisbryder, der kom i aktion og den sidste, som indstillede virksomheden. S/F VALDEMAR tog mangel en hård tørn med isen, og det var navnlig denne del af færgens virke, der gjorde den landskendt. Hertil bidrog endvidere arrangementet med den tunge godsvogn, der kunne køres frem og tilbage på jernbanespor, hvorved færgens stævn yderligere kunne hæves eller sænkes alt efter isbrydningens krav.

Som nævnt anskaffedes i 1890 en søsterfærges til S/F Valdemar - S/F MARIE. Den nye færges blev også bygget af Burmeister & Wains skibsværft, den afleveredes til statsbanerne den 16. april 1890, og den 22. april 1890 indgik den på Lillebæltsoverfarten, hvorfra S/F Valdemar som nævnt omstationeredes til Oddesundoverfarten,

Erfaringerne med disse to færger var ikke helt så tilfredsstillende, som man havde håbet, hvilket blandt andet skyldtes de uundgåelige og tidsspildende svajninger, der var nødvendige som følge af, at begge drivskrues var anbragt agter. Endvidere var færgernes overførselskapacitet mindre end de på de samme overfarter anvendte hjuldampfærger.

I forbindelse med åbningen af overfarten Gedser-Warnemünde i 1903 og etableringen af den gennemgående internationale forbindelse København-Berlin var de 2 ved Masnedøoverfarten stationerede hjuldampfærger Thyra og Alexandra, som det tidligere er nævnt, blevet ombygget og forlænget, således at de derefter havde en effektiv sporlængde på 63,90 m, hvorved der kunne overføres indtil 3 af datidens truckpersonvogne ad gangen. Ud fra ønsket om ved overfarten at kunne stationere en skruefærges med samme overførselskapacitet som de to hjulfærger, hvorved man ved overfarten ville være bedre rustet under eventuelle isforhold end hidtil, blev det derefter besluttet at lade S/F MARIE forlænge og ombygge, og også således, at svajning ikke længere ville være nødvendig.

Ombygningen og forlængelsen udførtes af A/S Københavns Flydedok i 1905. Efter ombygning-



gen havde S/F MARIE følgende hoveddimensioner:
 Største længde over stævnene: 60,96 m
 do. mellem stopbommene: 59,62 m
 Største bredde: 13,11 m
 do. på spant: 9,60 m
 Bruttoregistertonnage: 553 tons
 Antal kedler: 3
 Antal fyrsteder: 6
 Ildpåvirkningsplade: 315 m²
 Risteflade: 8,68 m²
 Kedeltryk: 5,6 kg/cm²
 Kulbeholdning 39 tons
 Største kulforbrug pr. time: 750 kg
 3 dampmaskiner: 2 stk. med hver 1 højtrykcy-
 linder med diameter 546 mm og 1 lavtryk-
 cylinder med diameter 940 mm. Stempel-
 slag 457 mm.
 1 stk. med 1 højtrykcyylinder med diameter
 597 mm og 1 lavtrykcyylinder med diameter
 1118 mm. Stempelslag 508 mm.
 Max. omdr. pr. minut: Agtermaskiner: 125
 Maskine til forskrue: 150
 Hestekraft: Nominel: 187, indiceret 800
 Max. fart: 9,5 knob
 Overførselskapacitet: 135 tons vognlast og
 700 passagerer.

Som det vil fremgå ved sammenligning med de tilsvarende tal for S/F Valdemar og mellem tegningerne af de to færger efter ombygningen af S/F MARIE, var ombygningen og forlængelsen af S/F MARIE endog særdeles omfattende. Under dæk var den mest iøjnefaldende forandring installationen af en 3. hovedmaskine til drift af den nye forskrue, det udvidede kedelrum af hensyn til anbringelsen af en 3. dampkedel samt øgede bunkersrum foruden en større salon for 3. kl. rejsende. Dertil kom yderligere nogle forandringer i forskibet ved kahytstredgangene samt mandkabsaptingen.

På vogndækket var den største forandring det forlængede jernbanespor samt ombygningen af de gamle vingehuse og anbringelsen af 2 nye i hver side foran skorstenene. Derved blev det muligt at indrette en lille 1. og 2. kl. rygesalon i agterste vingehus i bagbords side. Også for kommandobroens vedkommende skete der ændringer ved ombygningen, idet den fik et mere tidssvarende udseende.

Det interessanteste ved S/F MARIE efter ombygningen var afgjort maskinanlægget, som efter tilkomsten af den nye forskrue muliggjorde sejlads i begge sejlretninger uden svajning. Dette var en stor forbedring, hvorimod nedsættelsen af færgens maksimalfart til 9,5 knob naturligvis var

mindre heldig, men uden betydning på de korte overfarter, hvor færgen gjorde tjeneste. Tilstedeværelsen af 3 hovedmaskiner i den samme færge var noget ganske usædvanligt dengang, og for statsbanernes vedkommende har man kun i isbryderen Holger Danske et tilsvarende maskinarrangement. S/F MARIE blev da også benævnt isbryderfærge.

Såfremt hver hovedmaskine i S/F MARIE havde fordret sin maskinmester under sejlads, er der ingen tvivl om, at lønudgifterne til maskinbesætningen selv efter datidens forhold med relativt lave arbejds lønninger ville have været tyngende. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, idet der for de to agtermaskiners vedkommende indbyggedes fælles omstyring med tilhørende gangskiftemaskine, således at skifte fra frem til bak eller omvendt skete samtidigt for begge maskiner. Derimod havde hver maskine sit eget dampspjæld; de kunne gå med forskellig hastighed, men altid i samme retning. Manøvrepladsen for agtermaskinerne var midt i skibet mellem maskinerne, således at tjenstgørende maskinmester stod med ansigtet mod færgens stævn.

S/F MARIE var stationeret ved Lillebælts-overfarten fra 1890 til 1905. Efter ombygningen i 1905 gjorde færgen tjeneste ved Masnedøoverfarten, hvor den forblev indtil 1916, da den omstationeredes til Sallingsundoverfarten. Ved denne overfart sejlede færgen derefter indtil 1935 - de sidste år dog kun som reservefærge - hvorefter den udrangeredes.

Da man kort efter århundredskiftet stod overfor at skulle anskaffe en ny færge til Helsingør-Hälsingborgoverfarten, blev det besluttet at bygge en færge med 1 skrue i hver ende, hvorved de tidsspildende svajninger, der havde givet anledning til utilfredshed ved de førømtalte skruefærger, ville kunne undgås, da den nye færge påregnedes at kunne sejle lige godt i begge sejlretninger, ligesom færgen i modsætning til hjulfærgerne også skulle kunne benyttes under isforhold.

Den nye færge blev bygget af Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri i 1902. Den fik følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 54,87 m
 do. mellem stopbommene: 52,01 m
 Største bredde: 13,11 m
 do. på spant: 9,76 m
 Bruttoregistertonnage: 530 tons
 Antal kedler: 2
 Antal fyrsteder: 4
 Ildpåvirkningsflade: 246 m²
 Risteflade: 6,64 m²

Kedeltryk: 8,4 kg/cm²

Kulbeholdning: 19,6 tons

Største kulforbrug pr. time: 550 kg

2 dampmaskiner: hver med 1 højtrykcylinder med diameter 483 mm og 1 lavtrykcylinder med diameter 965 mm. Stempelslag 508 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 138

Hestekraft: Nominel 140, indiceret 630

Max. fart: 10 knob

2 dynamoer

Overførselskapacitet: 100 tons vognlast og
870 passagerer.

Efter en række prøvesejladser afleveredes den nye færge, der fik navnet H ÄLSINGBORG, til statsbanerne den 5. november 1902, hvorefter den indgik på Helsingør-Hälsingborgoverfarten den 17. november 1902. Forinden var den hidtil ved overfarten stationerede H/F Kronprinsesse Louise afgået til Lillebæltsoverfarten. Erfaringerne med S/F HALSINGBORG var tilfredsstillende, og den senere foretagne ombygning af S/F Marie må utvivlsomt ses i lyset heraf ligesom alle senere foretagne anskaffelser af færger til de korte overfarter, der alle har skrue såvel for som agter.

Apteringen i S/F HALSINGBORG var som det vil ses af tegningen af færgen indrettet efter de samme retningslinier, som havde været gælden-

de ved de nærmest forudgående færgeanskaffelser af færger til korte overfarter. For maskinrummets vedkommende var der dog den forskel, at begge hovedmaskiner var opstillet i færgens midterlinie efter hinanden. De kunne manøvreres uafhængigt af hinanden og fordrede således 2 maskinmestre på vagt. Under normal fremadsejlads gik agterste maskine med fuld kraft, medens den maskine, der trak den i sejlretningen værende forreste skrue kun gik med 2/3 omdrejninger af agtermaskinens.

S/F HALSINGBORG forblev på Helsingør-Hälsingborgoverfarten helt til 1946, da den afløstes af den større skruedampfærge Orehoved. S/F Hälsingborg fik derefter navneforandring til GLYNGØRE, hvorefter den blev reservefærge ved Sallingsundoverfarten. Herudover anvendtes den tillige som afløserfærge for M/F Mommark på Fåborg-Mommarkoverfarten.

Efterhånden som trafikken over Helsingør-Hälsingborgoverfarten steg, voksede behovet for flere færger til denne overfart, hvilket fik til følge, at S/F GLYNGØRE atter kom til at gøre tjeneste ved sin gamle overfart. Færgen anvendtes især ved højtids- og sommertrafik og gjorde udmærket fyldest til trods for, at overførselskapaciteten var en del mindre end for de øvrige ved overfarten stationerede færger.

Gennem årene gennemgik færgen som alle



andre skibe en løbende vedligeholdelse samtidig med, at man naturligvis søgte at bringe den op på den til enhver tid gældende standard for statsbanernes færger og skibe. Som eksempel herpå kan nævnes, at den i finansåret 1927/28 gennemgik en meget stor reparation, hvorved bl.a. skorstenene fornyedes og 4 skylighter fjernedes af hensyn til overførslen af automobiler. I midten af halvtredserne blev færgen i forbindelse med et værftseftersyn ved Ålborg Værft atter genstand for en mindre ombygning, idet bl.a. sidehusene blev ombygget. Endvidere blev masterne fornyet, og da de for at opfylde gældende regler om lanterneføring skulle anbringes med større indbyrdes afstand, blev de placeret på særlige "portaler" (galger), som spændte over færgens bredde. Ved flytningen af masterne opnåedes endvidere et forbedret udsyn for rorgænger.

I 1964 blev der under en kedelrensning konstateret revner i færgens kedler. Disse havde været i skibet lige siden det afleveredes fra værftet i 1902, men måtte nu fornyes i tilfælde af fortsat sejlads. I betragtning af færgens alder og overførselskapacitet blev en reparation opgivet, hvorefter den blev solgt til ophugning. Forinden havde der været planer fremme om at lade færgen istandsætte og derefter at lade den sejle som "veteranfærge", men disse planer blev opgivet på grund af de dermed forbundne meget store omkostninger.

COPYRIGHT for denne artikel: Ib V. Andersen
Foto side 150: Valdemar, side 152: Marie (Jernbanemuseet), side 154: Hålsingborg (arkiv JS).
Tegninger i følgende orden forfra: Sjælland efter forlængelsen, Korsør og Nyborg (2 blade), København, Valdemar og Marie, (de første 4 er fra Rigsarkivet, de 2 sidste fra DSB).



Som man i de seneste tilbudsliste har kunnet læse "mellem linierne" var en prisforhøjelse i fotoarkivet i vente.

Denne prisforhøjelse er nu en kendsgerning og derfor bedes fotoarkivets kunder nøje mærke sig de nedenfor specificerede ændringer:

Tilbudslisterne vil fremover kun komme til at bestå af 6 fotos mod tidligere 12.

Prisen pr. tilbudsliste - altså nu 6 stk. sort / hvide fotos i størrelsen 9 x 14 (13) cm - bliver kr. 10,- plus porto (p.t. 80 øre), men kun såfremt listen bestilles inden den ved offentliggørelsen fastsatte frist. Ved bestilling efter fristens udløb koster en tilbudsliste kr. 15,- plus porto.

Prisen for alle tidligere offentliggjorte fotos - samt ved "udpluk" fra fremtidige tilbudsliste - er nu kr. 3,- pr. stk. plus porto, og der gives ingen mængderabat.

For medlemmer af JS/DMJK er de tilsvarende priser fastsat således: kr. 8,- plus porto for tilbudsliste indenfor fristen, kr. 12,- plus porto for bestilling efter fristen og kr. 2,50 for enkeltbillede og "udpluk" (også plus porto).

TILBUDSLISTE nr. 26 (sort/hvid)

A 1 01 F 126 DSB A 157, juni 1953
A 1 01 F 127 DSB AF 123, maj 1952
A 1 01 F 128 DSB AF 124, 1952
A 1 01 F 129 DSB D 875, marts 1952
A 3 01 F 070 HOJ 2, juni 1952 (kl. 11)
A 3 01 F 071 HOJ 2, juni 1952 (kl. 07)

TILBUDSLISTE nr. 27 (sort/hvid)

A 1 05 F 011 DSB MR 534, Ribe, april 1954
A 3 04 F 012 HFHJ M 3, Hillerød, aug. 1954
A 3 04 F 024 NFJ Mv 5, juli 1954
A 3 04 F 028 HTJ 22, aug. 1957
A 3 05 F 006 HFHJ M 7, Hillerød, aug. 1954
A 3 05 F 050 VLTJ M 6, nov. 1954

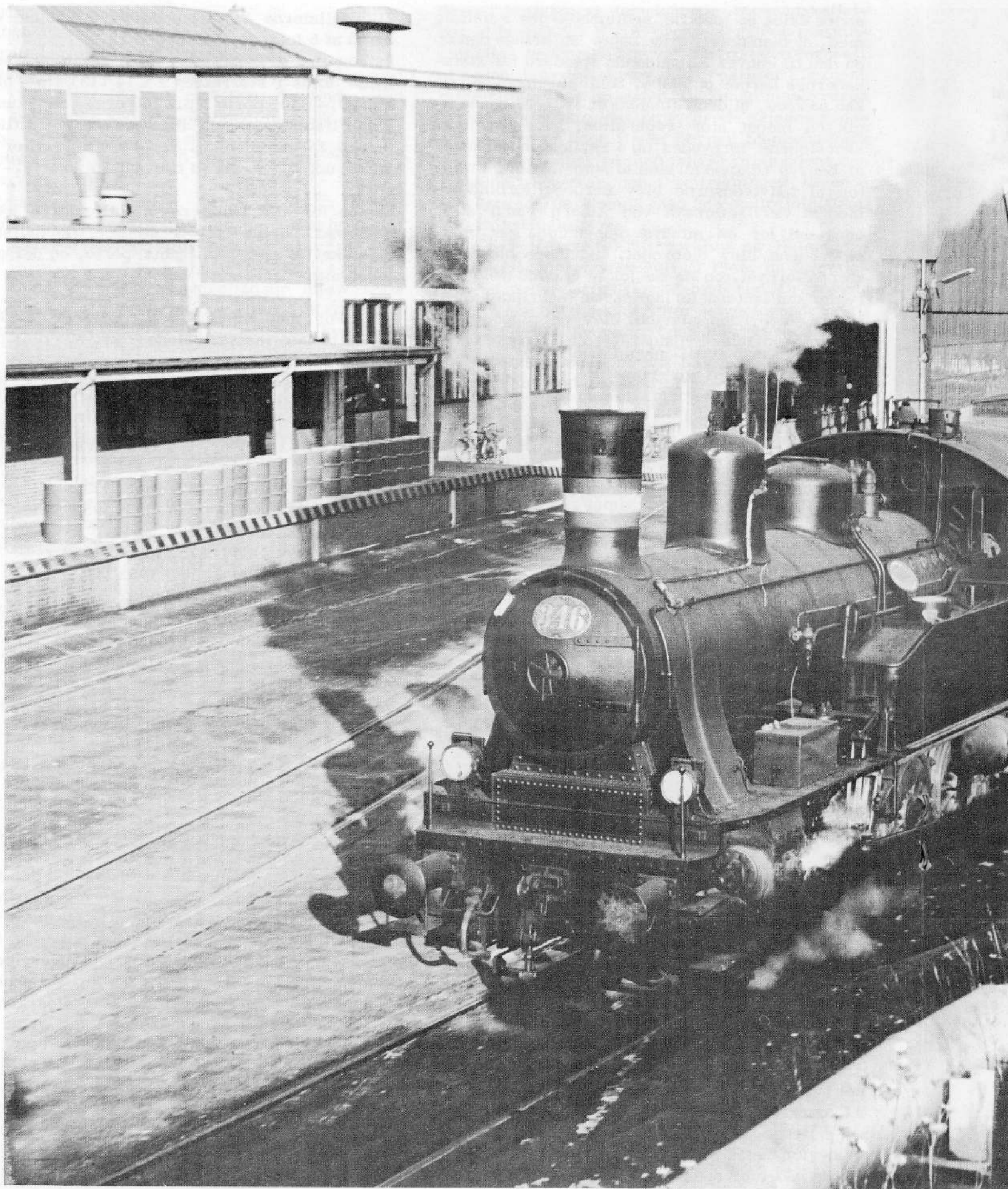
Bestillingsfrist for begge lister: 15/11 1971.

Bestilling sker ved indsendelse af det aktuelle beløb på giro 12.53.05, Jernbanehistorisk Selskab, Nørrebro station, 2200 København N.

På bagsiden af venstre talon anføres, hvad beløbet skal dække. Er der ikke plads der, bedes De sende bestillingen i brev (eller brevkort) - men send det venligst direkte til fotoarkivaren og ikke til klublokalerne.

Fotoarkivarens adresse er:

Erik Pedersen
Nyskiftevej 42
2610 Rødovre
(01)706932.





OGSÅ en banegård

af Erik V. Pedersen

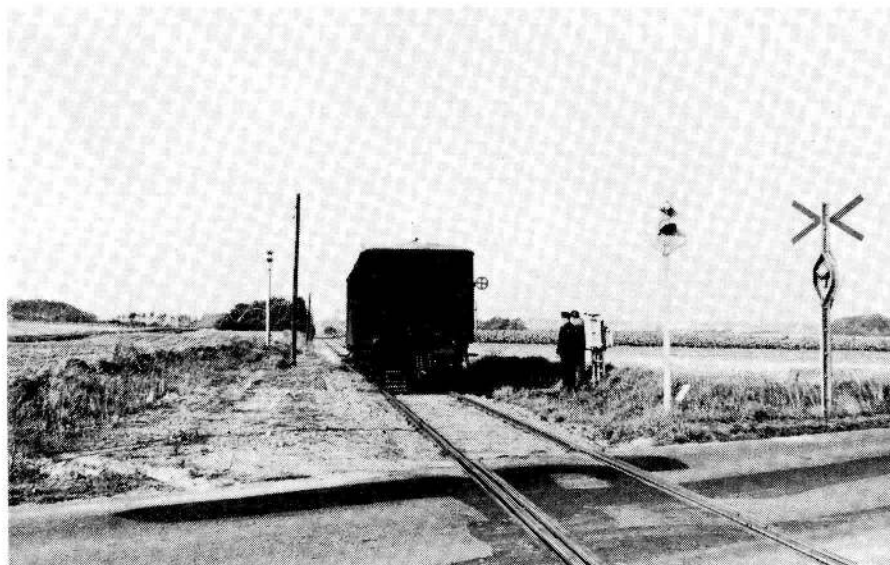
Der har nu været bragt en række artikler - dels af J. Groth, dels af O. Buskgaard, om såvel københavnske banegårde som krydsnings- og endestationer, men hvad om vi engang vendte blikket mod den, om man så må sige, direkte modsætning: et trinbræt.

I jernbanens barndom og indtil tiden efter første verdenskrig var trinbrætter så at sige et ukendt begreb. Skulle togene holde et sted, og man iøvrigt mente det økonomisk forsvarligt, d.v.s. i byer eller bymæssige bebyggelser med et hæderligt antal indbyggere, byggede man en station. Da der så at sige ikke var andre befordringsmidler, kunne stationerne stort set placeres der hvor det passede banerne, henholdsvis dem, der skulle betale for banens anlæg, såsom amter, kommuner og større private aktionærer. Helt anderledes blev det, da bilerne i årene efter 1920 begyndte at vinde indpas. Nu begyndte rutebilerne at dukke op på landevejene og banerne måtte pludselig til at se sig om efter nye indtægtskilder (eller - om man vil - af konkurrencemæssige hensyn betjene det i banernes opland boende publikum bedre) for at dæmme op for de hastigt stigende driftsunderskud. Dette i forbindelse med den begyndende overgang fra store damptrukne tog til små lette motorvognstog i midten og slutningen af tyverne gjorde det nu muligt at anlægge en mængde trinbrætter mellem de egentlige stationer.

At det for banerne har været et spørgsmål om at opnå en indtægt - helst uden udgift - eller i hvert tilfælde uden større udgift, ses da også i f.eks. B. Wilcke & P. Thomassens bog om Maribo-Torrig Jernbane, hvor der siges om ...trinbræt, at man gerne så indtægten, men ikke havde de 250 kr. det ville koste at anlægge det!

Utallige er de begrundelser, der i tidens løb har været givet for anlæg af dette eller hint trinbræt. Et par huse med nogle mennesker, der måske kunne tænkes at ville benytte banen, en krydsende vej eller sti med forbindelse til en eller anden, mange gange fjerntliggende, landsby, en eller flere større eller mindre gårde, der skulle betjenes med privat sidespor til f.eks. læsning af roer eller aflæsning af mergel, byers udvidelse og dermed behov for endnu et standsningssted, uden at det dog kunne betale sig eller lade sig gøre at bygge endnu en station. Ja, endog ved en krydsende å, langt fra alfar vej, har man anlagt et trinbræt af hensyn til lystfiskerne (eller var det måske alligevel af hensyn til banen?). Her var også chancen for mange af de "sognerødder", der havde stået sidst i køen, da der i sin tid blev delt stationer ud.

Lige så forskellige som begrundelserne for deres anlæg, lige så forskellige var - og er - de af udseende. Herom lidt i denne lille uhøjtidelige gennemgang, især baseret på de ledsagende fotos og tegninger, og med en lille venlig tanke til mange modelbyggere. - Her er et emne at tage fat på hvis pladsen er for lille til bygning af en station.



Trinbrættet i sin enkleste form må vel være den på det første foto (side 158) viste perronform - det er Grove trb. på SVJ.

Et læs grus jævnet ud over det oprindelige "landskab", og flad som en pandekage. Det skal dog retfærdigvis nævnes, at trinbrættet på grund af det automatiske blinklys for vejen, der her skar banen, bestod af 2 perroner, den viste, og en af den næste type.

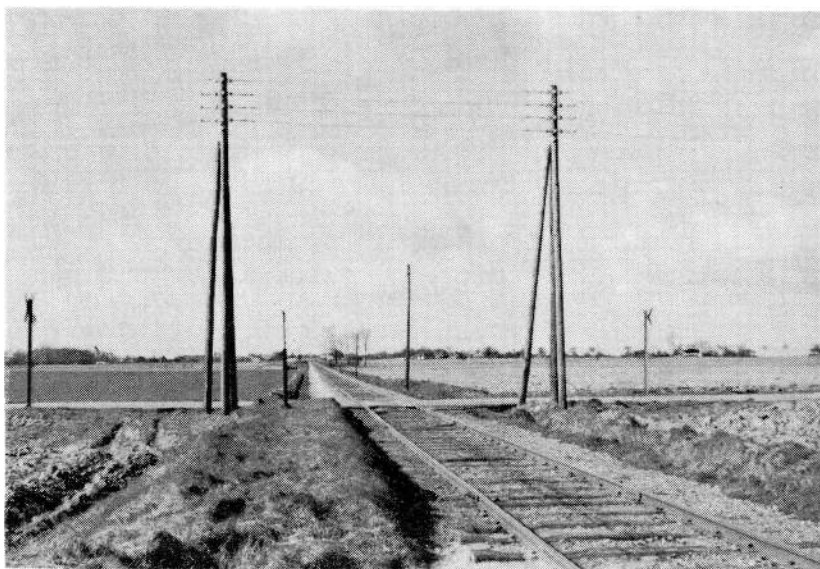


Denne type består af et eller i nogle tilfælde flere læs grus, læsset af et arbejdstog mellem to ordinære tog og jævnet lidt ud i lighed med en perron.

Sin lidenhed til trods findes typen dog i to varianter:

De af naturen vedligeholdte, f.eks. Kærhede (herover) og Hjortlund (til venstre) på TKVJ ---

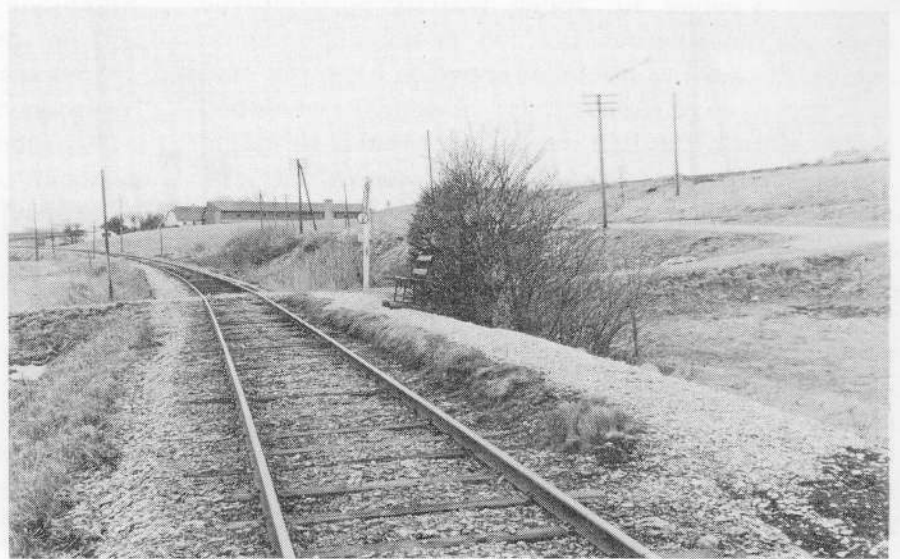
og Ørsløkkevej på NKJ, der ses til højre herfor.





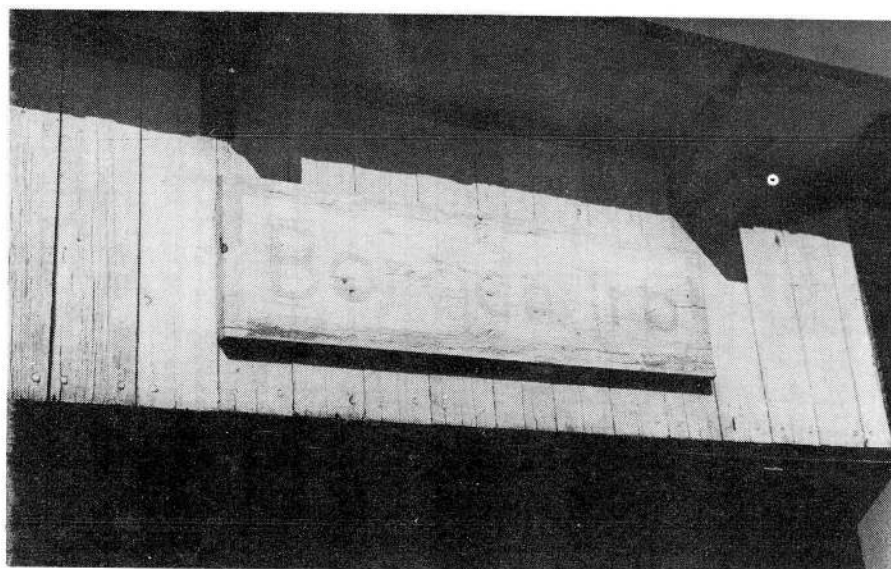
Den anden variant er den af banerne vedligeholdte, hvoraf findes flere eksempler, men vi har kun plads til ét: Myager på FFJ.

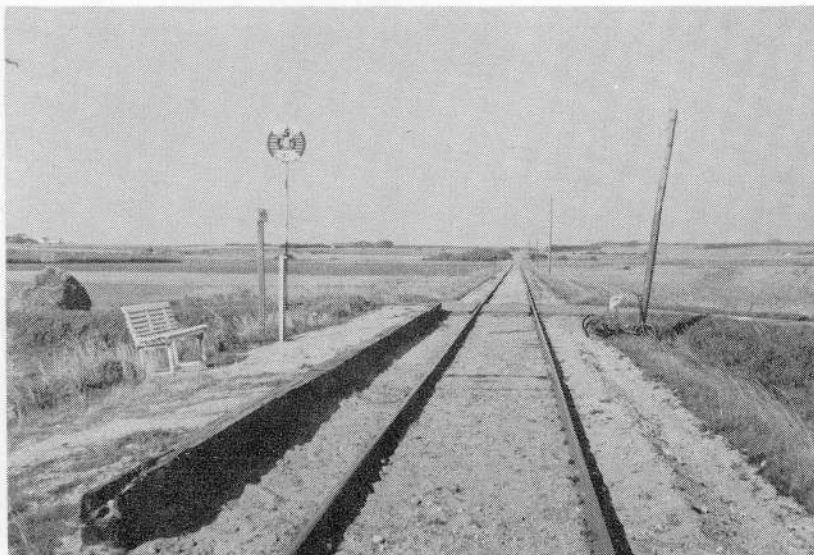
Da det imidlertid selv i vore fortravlede tider sker, at en rejsende forvilder sig ned til banen før toget ankommer, har man derfor på de næste eksempler udstyret trinbrættet med en bæk, ja, endog til tider to. Til højre herfor ses Kåstrup på TFJ.



På nogle trinbrætter har bænkene endog været malet - det gælder bl.a. for Ørnsø på HBS, der ses på billedet til venstre.

Af hensyn til turister og mindre stedkendte rejsende er mange trinbrætter udstyret med skilte, der tydeligt og klart fortæller en, hvor på jordkloden man i øjeblikket befinder sig. Eksempler herpå ses på denne side, og jeg skal lige fortælle, at det var meningen, at der på skiltene skulle stå Kaastrup, Sløsserup, Bellinge og Borgen Trb.





Selv om græstørv er gode til mange ting, hvorfor så bruge dem, når man i forvejen råder over noget, der er endnu bedre og endda gratis - gamle sveller!

Disse giver, - lagt på den rigtige måde, den nydeligste perronforkant, - lille som på Betryk på Svj (her til venstre) ---

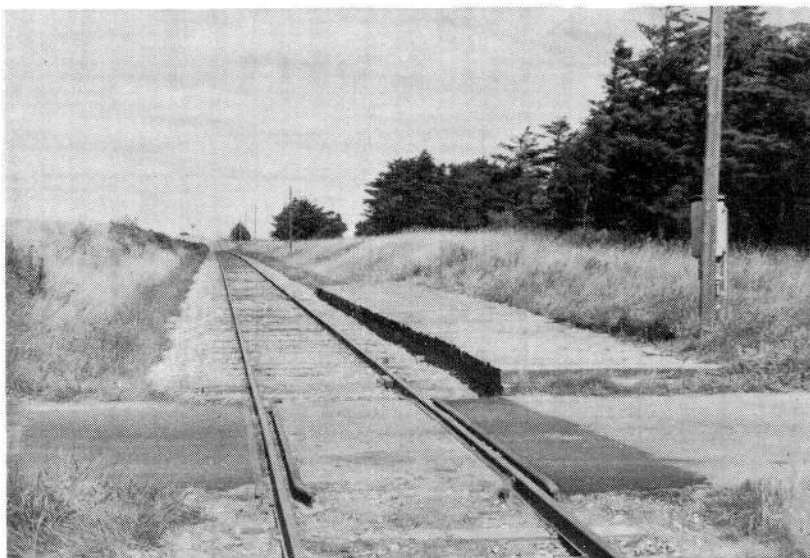
eller større som Furesø på DSB, til højre, ---



eller, hvis det skal være rigtig fint kan man bruge cementkanter som på Bygholm på HBS (til venstre).



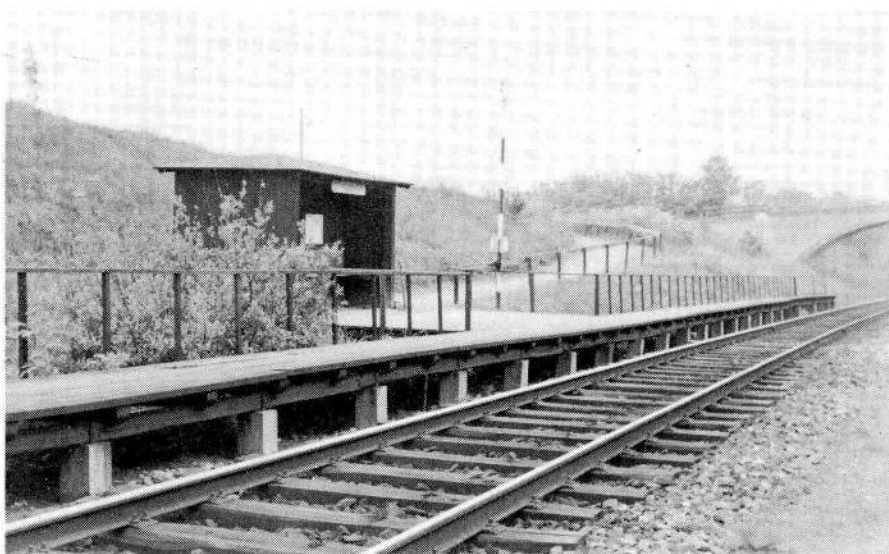
Skulle man imidlertid få mange gamle sveller til rådighed, kan systemet videreudvikles som på næste eksempel (til højre), der officielt hed Torstedvejen på TFJ, men som populært lød navnet Svellelyst, ---



eller som rigtig perron for mindre tog, f.eks. Koksbangs trinbræt (til venstre) eller for større tog, f.eks. St. Hestehave på HFHJ, som De ser herunder.

Det var i store træk lidt om trinbrætterne i - om man så må sige - gruppe I, trinbrætter uden bygninger o.l.

I en følgende artikel vil vi gå videre med gruppe II, trinbrætter med bygninger og desuden fortælle lidt om de signaler, man kan se på de fleste af billederne.



EN SP-SPECIALITET:

EFFEKTBEHOVDIAGRAM
=====

Når der skal vælges motor til modelbanens trækraft, er det katastrofalt for motoren, hvis den ikke er kraftig nok til at bringe modellens hjul til at "spille" på skinnerne. På den anden side er det spild af energi og i reglen også af sparsom plads at udstyre en model med større motor end nødvendigt. Uden at se nøjere på diagrammet kan det allerede her indvendes, at problemet ikke er særligt stort - det er jo gået meget godt indtil nu. Det er det måske heller ikke, men for nøjelsen ved at sammenstille det efterfølgende har så til gengæld været stor.

Diagrammet benyttes på følgende måde: Kørehastigheden for forbilledet i km/h findes på nederste, vandrette skala. Herfra går man op til forbilledets drivhjulsdiameter og vandret ud til venstre for at finde omdrejningstallet for drivhjulakslerne, såvel for forbilledet som modellen. Kender man motorens omdrejningstal kan udvekslingsforholdet beregnes.

For at finde effektbehovet i Watt, går man fra hastighedsskalaen (km/h) op til hjælpelinien, og herfra vandret ud til modellens adhæsionsvægt, d.v.s. den vægt der hviler på de drivende hjul. Herfra går man atter nedad til skalaen Watt x skala, og aflæser denne. Ved at dividere dette tal med den skala man bygger i (45 for spor 0), fås det teoretiske effektbehov uden hensyn til virkningsgrader. De to øverste skalaer angiver effektbehovet for henholdsvis skala 0 og H0. Effekten i Watt er produktet af spænding og strømstyrke: $P = U \times I$.

For at finde den virkelige, nødvendige effekt, må resultatet divideres med produktet af samtlige virkningsgrader som vist i nedenstående eksempel, der er indtegnet på diagrammet, og har 4 tandhjulsvækslinger og 1 skruehjulsvæksling. Det aflæste Wattforbrug i skala 0 er ca. 4,4 Watt.

Med en god motor og god lejrings af tandhjul m.v. fås:

$$W = \frac{4,4}{0,5 \times 0,95 \times 0,95 \times 0,95 \times 0,95 \times 0,70} = \frac{4,4}{0,5 \times 0,95^4 \times 0,70} = \underline{\underline{15,4 \text{ Watt.}}}$$

Virkningsgraden for motorer ligger mellem 0,25 og 0,50 - bedst for motorer med permanent magnet.

Virkningsgraden for tandhjulsvækslinger, både lige og vinkeltræk, ligger mellem 0,90 og 0,95, afhængig af tændernes glathed og lejrings art. Virkningsgraden for skruehjul og snekkeudvekslinger ligger mellem 0,70 og 0,40. Størst, hvor aksialtrykket er aflastet ved hjælp af et kugleleje eller anden form for trykleje.

For de mere teknisk interesserede er grundlaget for diagrammet følgende 3 ligninger med omskrivninger.

$$\text{I} \quad n = \frac{v \times 1000}{60 \times \phi \times D} ; \frac{1000}{60 \times \phi} \times v = n \times D$$

$$\underline{\underline{n \times D = 5,3 \times v}}$$

$$\text{II} \quad M = G \times u \times \frac{r}{100 \times \text{skala}}$$

$$\text{III} \quad M = 96,500 \times \frac{P}{n} ;$$

$$M \times \text{skala} = 96,500 \times \frac{P}{n} \times \text{skala}$$

II plus III

$$P \times \text{skala} = n \times D \times \frac{G}{2} \times \frac{u \times 100}{96,500}$$

$$n \times D = \frac{9640}{G} \times P \times \text{skala}$$

N

n = hjulomdrejninger pr. minut

v = kørehastighed for forbilledet i km/h

D = hjuldiameter for forbillede i m

M = moment i gcm

G = adhæsionsvægt i g

u = friktionskoefficient mellem hjul og skinne = 0,2

r = $\frac{D}{2}$ = hjulradius for forbillede i m

P = effekten i Watt.

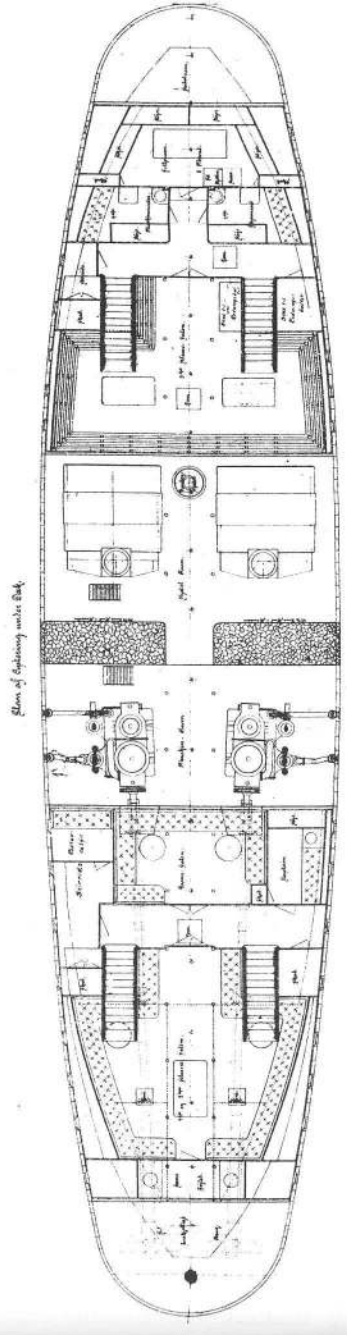
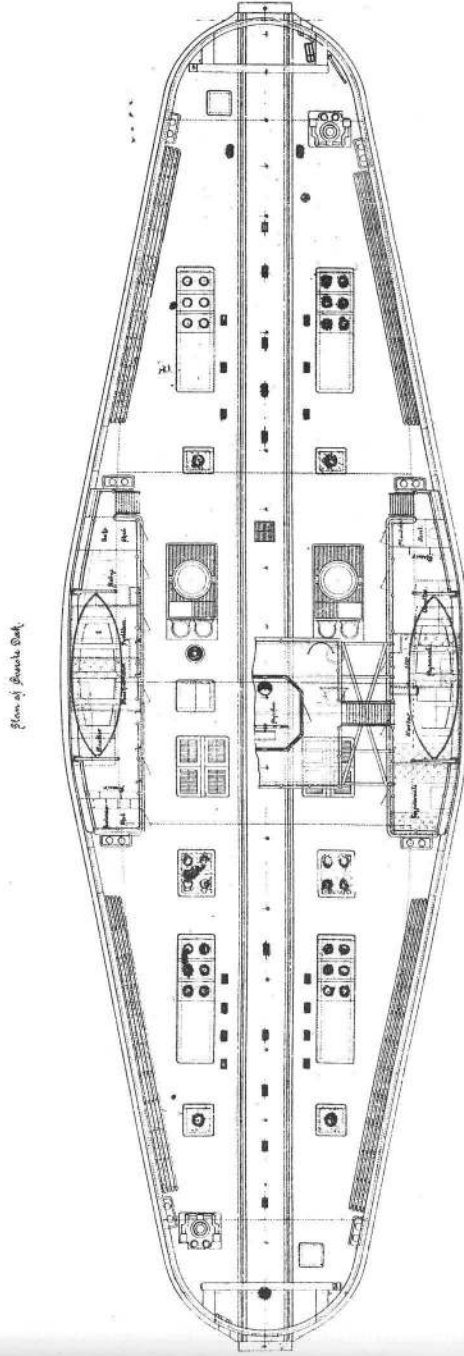
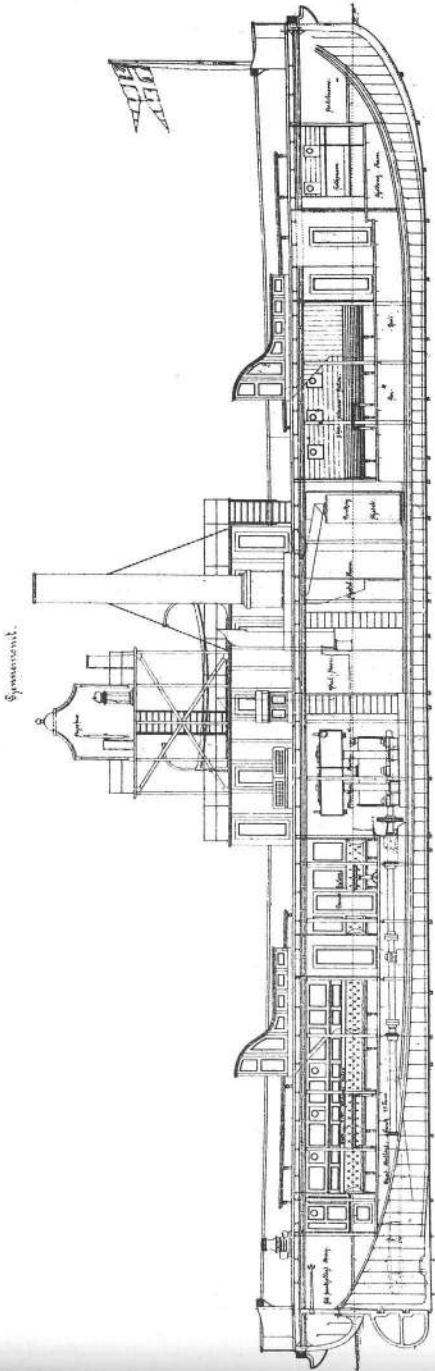
Flemming Lund

D/F „VALDEMAR“

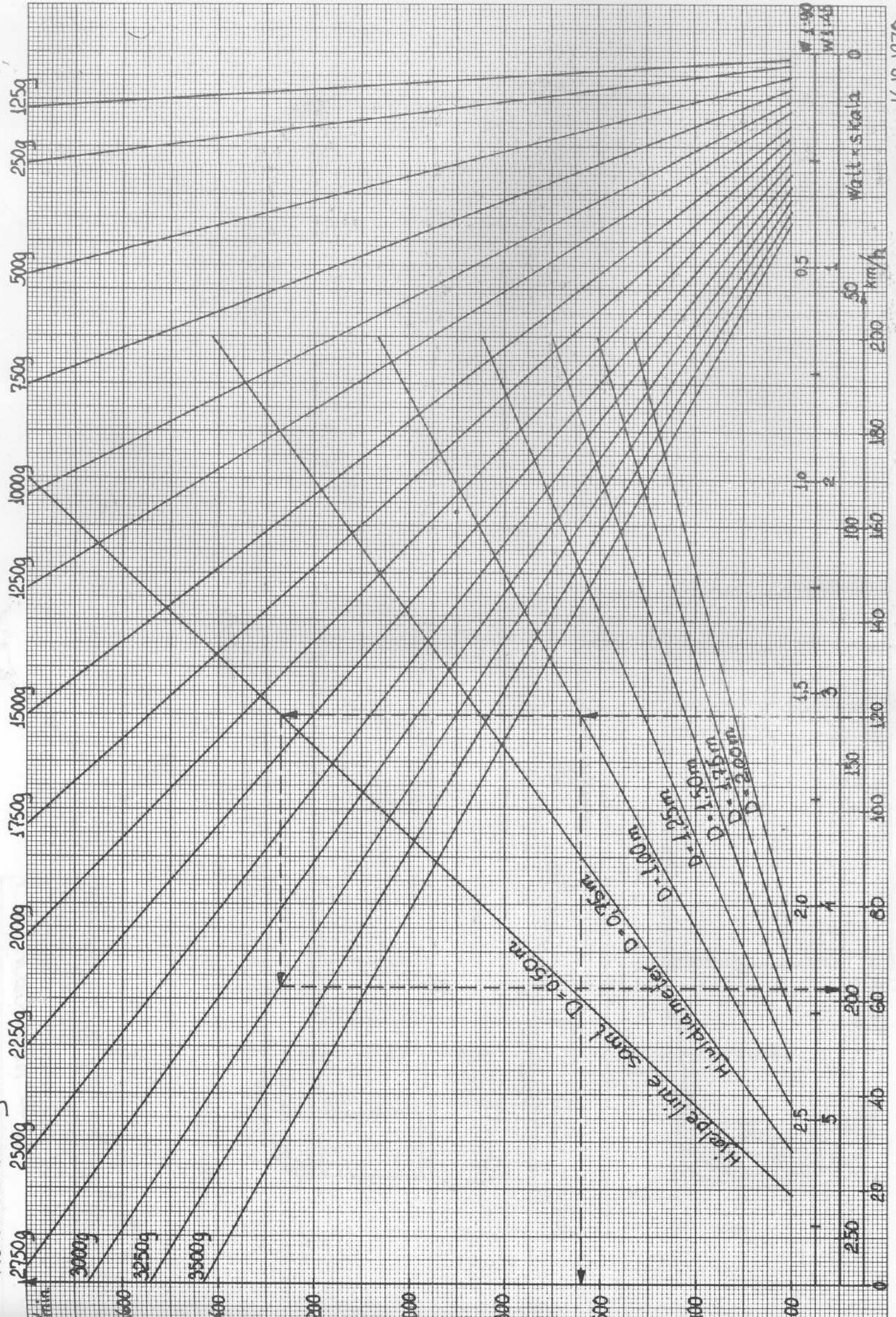
BYGGET PAA A/S. BURMEISTER & WAIN'S MASKIN-
OG SKIBSBYGGERI I 1886.

Skala: 1:250.

Længde, største over Stævne	43,89	Meter
Bredde, — — Fenderlisten	13,11	—
Dybde fra Hoveddæks-Bjælakens Retlinie til Kølens Overkant	3,96	—
Fri Højde paa Hoveddæk (fra Hd. O. K. til Brd. Bj. U. K.)	4,87	—
Sporlængde, største effektive	41,49	—
Passagerantal	418	Stk.
Dybgaaende, middel med Last	2,87	Meter
Brutto Register Tonnage	348,35	Tons
Netto — —	139,58	—
Antal Baade	4	Stk.
— Redningskranse	18	—
— Redningsbølter	340	—
Fart med Last	10	Knob



Adhæsionsvægt.

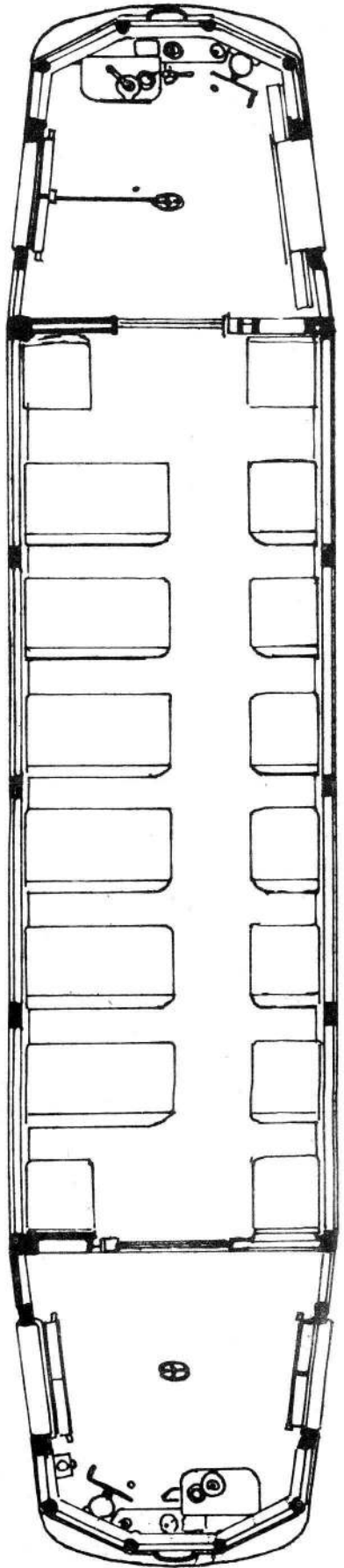
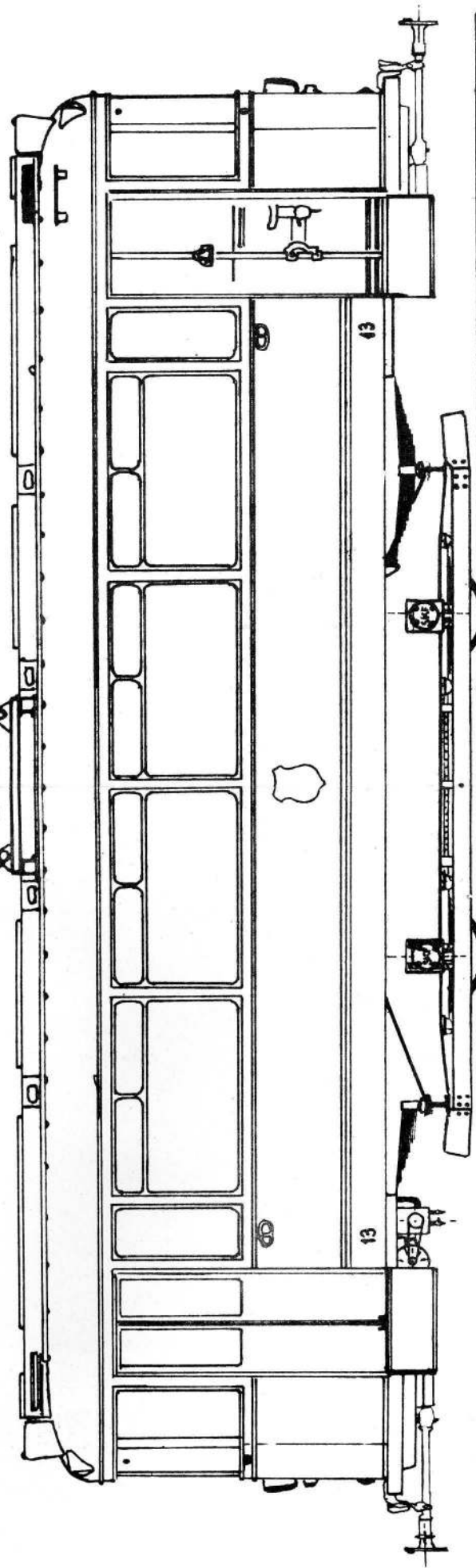
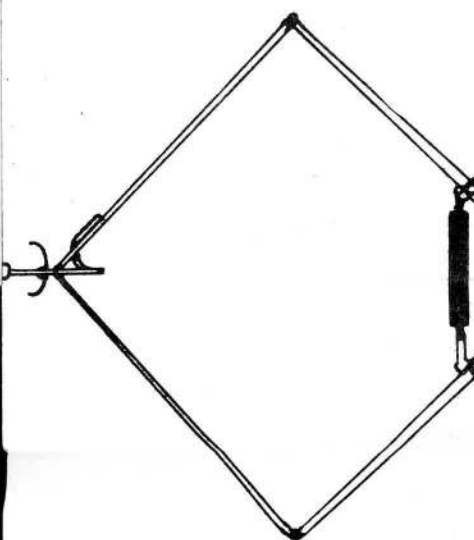


14.12.1970
L.H.N.D

Scandia 1946

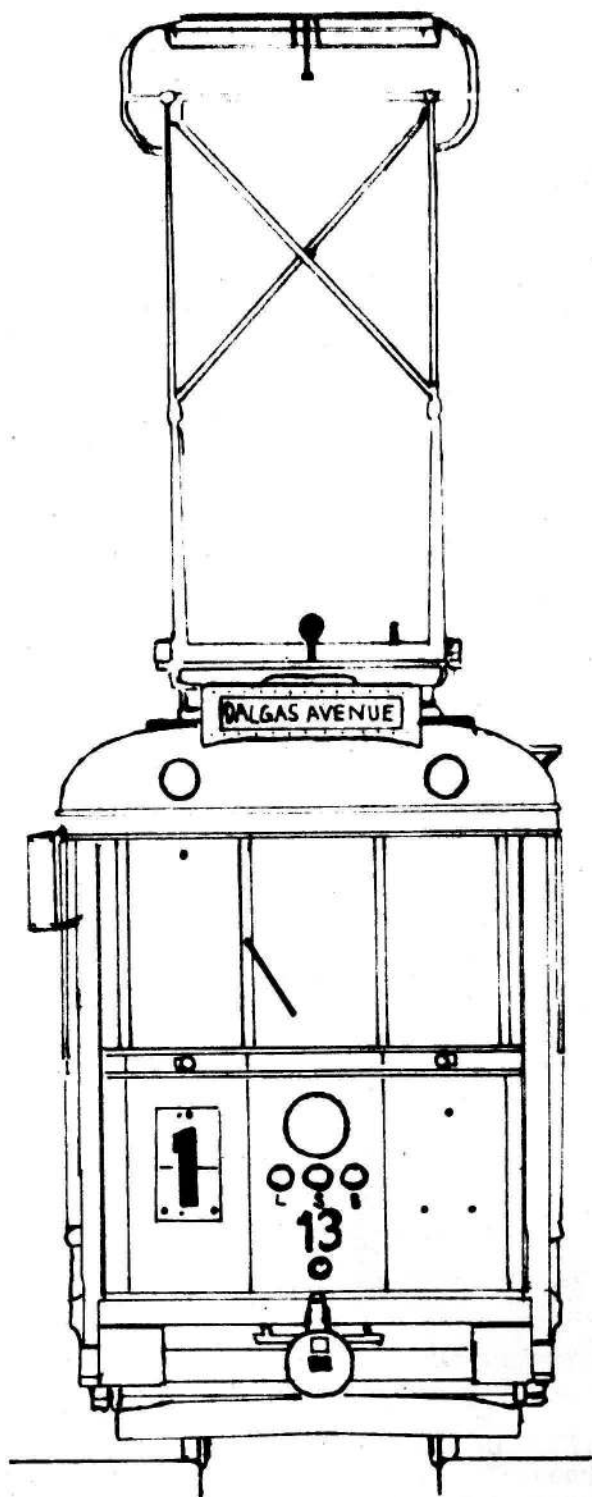
1:45 MOTORVOGN nr. 13

Arthur Sporveje
Brønshøj 20/8 1970
per Steinholdt



VI BYGGER:

en sporvogn



Vi går nu over til opbygningen af et sporvognstog, men inden da er der lige nogle ting, man må gøre sig klart.

Hvor meget plads har vi?

Mindste kurveradius ved Århus sporveje er ca. 12 m, hvilket giver ca. 26 cm i spor 0. Diameteren for en sløjfe bliver altså 52 cm regnet til spormidte, hertil skal så lægges sporvidden = 23 mm, så vi kommer altså op på 54,3 cm.

Dermed er lykken dog ikke gjort, idet vi ydermere skal tillægge vognenes udsving. Kører man kun med materiel fra før 1920 er det ikke noget særligt problem, men på nyere vogne er det stort - endda meget stort! Når en motorvogn af nyere dato holder på en kurve med radius 26 cm er det yderste hjørne (stødkanten) ca. 4 cm væk fra spormidte, medens en motorvogn af helt ældste type kun er ca. 3 cm fra spormidte.

Regnestykket ser sluttelig således ud: Sløjfen fylder 54,3 cm plus udsving = 62,3 cm, og hertil skal vi lægge "luft" til master o.l., så inden vi ser os om, er vi såmænd oppe på ca. 70 cm på det smalleste sted.

Hele problemet kan løses ved såkaldte trekantspor, eller et almindeligt omløbsspor midt i gaden, hvis pladsen ikke tillader sløjfe, men her kommer et andet problem til, som vi skal beskæftige os mere med senere.

Motortype?

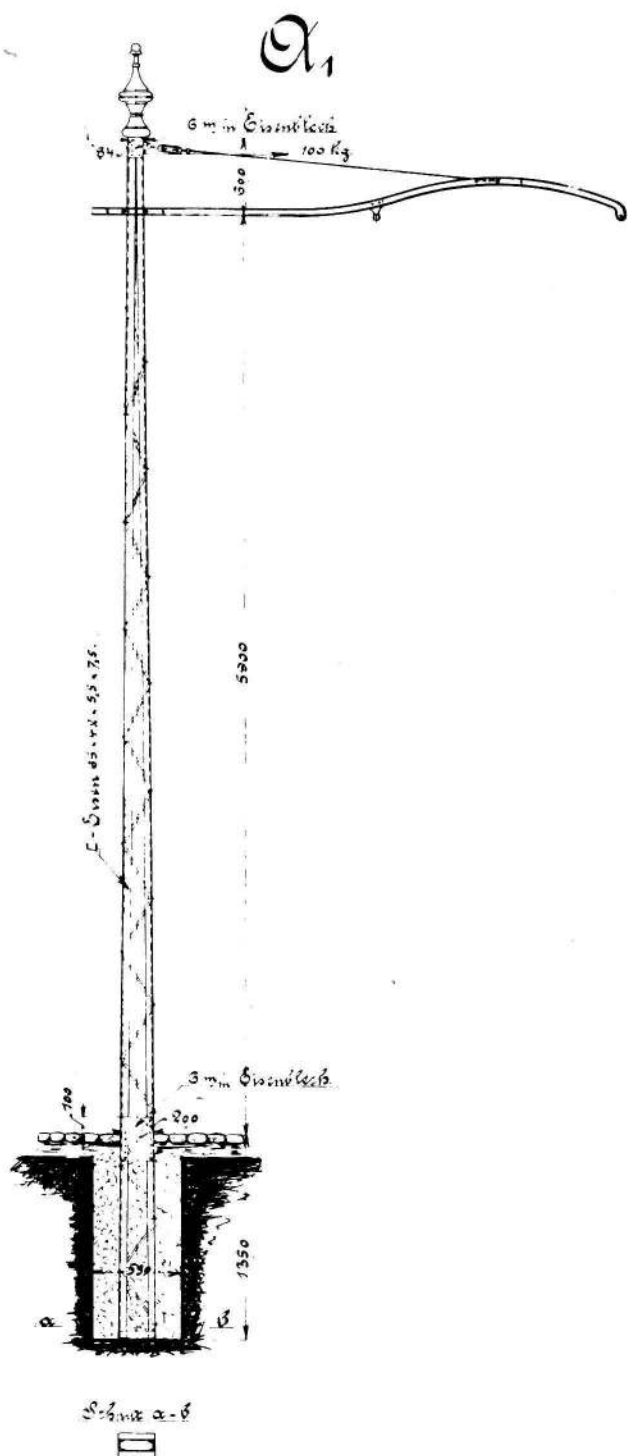
Her er man meget frit stillet, blot skal man passe på at motoren ikke er for svag, idet friktionen i en kurve med radius 26 cm er temmelig stor. Endvidere spiller stigningsforhold også ind her. Inden man vælger motortype skal man også gøre op med sig selv, om man vil have indmad i vognen. Vil man det, skal motoren med gearkasse være "klemmt inde" mellem hjulene, og akselafstanden er ikke just stor, nemlig 40 mm for de mindste vognes vedkommende.

Selv har jeg klaret det problem på den måde, at jeg har bygget undervognen helt færdig først med motoropstilling o.s.v. og dernæst bygget sæderne op omkring motoren.

Nå, men efter al den snak må vi hellere gå i krig med selve opgaven.

UNDERVOGNEN:

Rammen skæres ud efter tegningen og samles med afstandsstykker. Når dette er gjort, sætter man sig hen med byggetegningen og tænker sagen lidt igennem.



Rammen er i virkeligheden dobbelt og hjulenes affjedring, der består af en almindelig bladfjeder, sidder fastspændt her imellem, skjult udefra. Jeg har snydt og har kun lavet et lag, idet jeg har lavet en spærreordning, så fjederen ikke kan vippe ind og berøre hjulet. Vi må nemlig huske på en ting, at det nytter ikke at lave hjulene så smalle som i virkeligheden - med mindre vi også indretter sporet herefter. Vor hjulbredde skal være ca. 3,0 mm og som følge

heraf vil det komme til at passe fint i dette tilfælde. Dernæst skal akselboksene fremstilles og tilpasses efter tegningen. Skal vognen være affjedret skal boksen være forsynet med et savspor således at den kan glide uhindret op og ned. Vil man have begge hjul affjedrede, skal gearkassen være "svømmende", d.v.s. følge hjulets bevægelser, men da pladsen ikke just er overdådig, har jeg på mine vogne kun gjort den ene aksel affjedret.

Når motor og gearkasse er monteret kan vi prøvekøre undervognen og få rettet de børnesygdomme, der altid vil følge med, og dernæst gå over til at bygge undervognen færdig med diverse skruefjedre og trækstænger m.v.

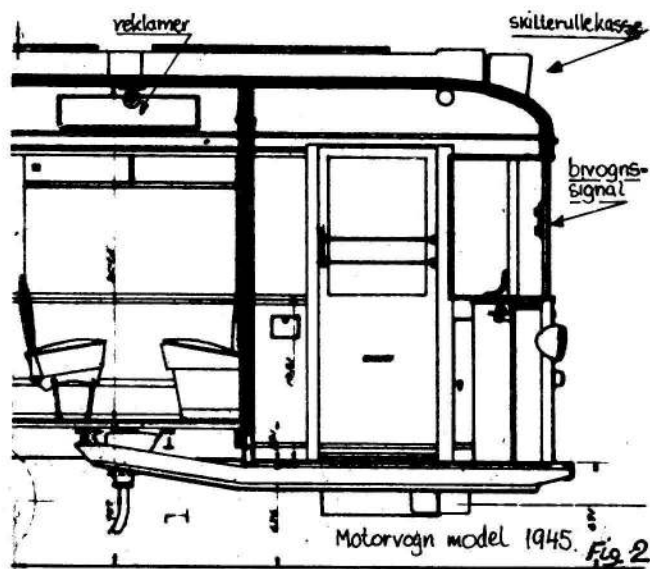
VOGNKASSEN:

Vognbunden skæres ud i 1,5 mm krydsfiner og husk der er højdeforskel mellem gulvet i vognkassen og på perronen, se fig.

Vognsider, gavle o.s.v. skæres ud i f.eks. træ eller messing, eller som jeg bruger det: pap, og limes på bunden. Taget kan laves af en træklods - eller bygges op af små stykker karton.

Vil man have lys i vognen, skal dette problem overvejes inden man har samlet hele vognkassen. Frontlanternens pære skal skjules inde i strømfordeleren, ligesom man også skal skjule pærerne til afviserlys, da det ser fjollet ud at hele forperronen ligger badet i lys, når vognen skal dreje.

Har man lavet taget således, at det ikke kan afmonteres, kan det være vanskeligt - for ikke at sige umuligt - at komme til at skifte pærer i vognen og i toplanterne. Men også her



er vi heldige, idet der på taget findes nogle af-lange forhøjninger, som vi indretter som låg og hernede anbringer vi belysninger, ligesom vi også indretter rullekassen med et "låg". Dette låg findes iøvrigt også på forbilledet, idet man skifter lærredsrullen herfra.

Næste gang: koblingen, strømaftageren og bi-vogne.

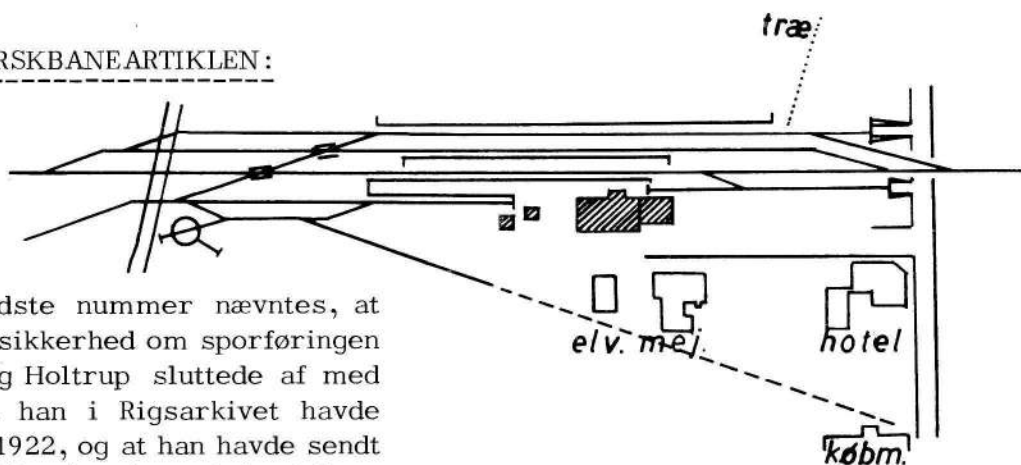
Rettelse til første artikel:

Bivogn nr. 60 er ikke saltvogn, men slibevoغن.

Jesper Reinfeldt



SUPPLEMENT TIL MARSKBANEARTIKLEN:



I min artikel i sidste nummer nævntes, at der var en mindre usikkerhed om sporføringen på Bredebro station, og Holtrup sluttede af med en bemærkning om, at han i Rigsarkivet havde fundet en sporplan fra 1922, og at han havde sendt den til mig med henblik på en korrektion i dette nummer.

Ud fra den nævnte sporplan er hosstående skitse udarbejdet, og det ses, at den væsentligste afvigelse vedrører drejeskivens placering og transversalen til kanonrampespor.

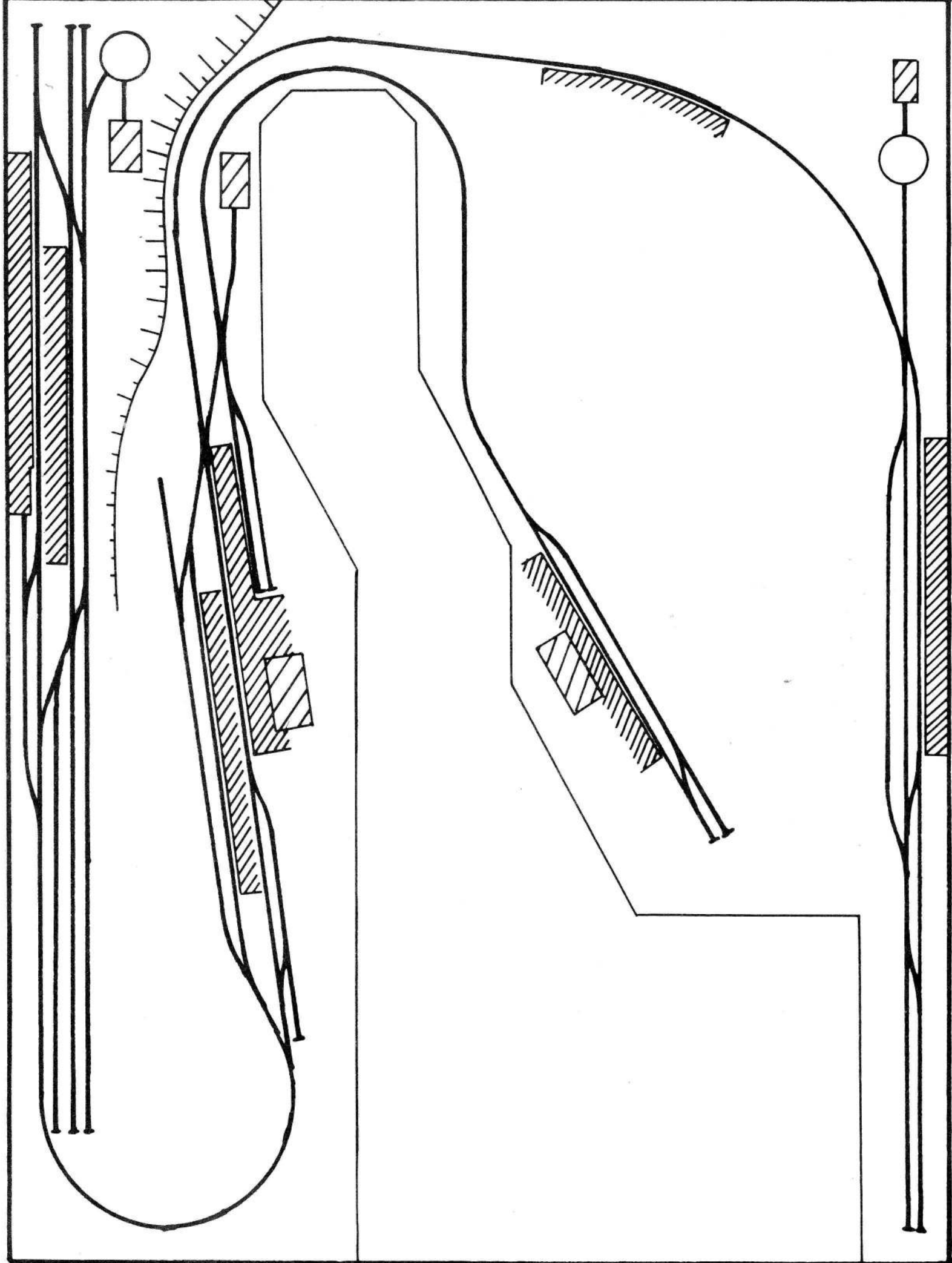
I nordenden er østre læssespor afsluttet med en kort enderampe foran landevejsoverkørslen; dette er senere ændret, så sporet har forbindelse med stamsporet med et skifte nord for vejen. Endvidere var der ikke direkte forbindelse mellem spor 2 og spor 3.

Indgangsspor skiftet for Kloster-banen var et asymmetrisk sammentrukket dobbeltskifte, og

omløbsspor var tilsluttet et kombineret depotspor for forstærkningsvogne og stikspor for privat skinnestrækning til elværk, mejeri og købmand. Bortset fra måske nogle skæve skel og bygningsplaceringer er alle mærker herfra forlængst forsvundet sammen med Kloster-banen.

Endelig ses det, at også denne station har haft et tipvognsspor, nemlig fra enden af kanonrampen til trælasthandelens bagareal nordvest for stationen.

guldbæk



Månedens sporplan

Dette Nummers Sporplan viser et H0-Anlæg i et Lokale på 3 x 4 m, hvor der især er lagt Vægt paa at faa Plads til at opbygge et Landskab, medens Spørlængden egentlig er forholdsvis lille. Lokalet er dobbelt saa stort som det, hvori Seriens tidligere Sporplaner har skullet finde Plads og det har derfor været muligt baade at opnaa et nogenlunde regulært Stykke Gulvplads og frie Omraader mellem Sporene og de fleste Bordkanter.

Anlægget er opbygget som en Punkt-til-Punkt Bane med et Trinbræt og en Mellemstation, hvorfra der afgrener en Sidebane til en meget lille Endestation. Det burde derfor være forholdsvis simpelt at lave en Køreplan for Anlægget, men som det ses er der ikke de store Muligheder for at skabe Afveksling i denne Plan, da Sidebanens Kapacitet er meget beskedent.

Da man - selv om man har automatisk Kobling - skal kunne naa alle Spor paa Anlægget, ligger den største Endestation og Forgreningsstationen meget tæt ved hinanden. De antages derfor at være adskilt af en Skrænt. I den anden Side af Lokalet er det kun muligt at naa alle Sporene ved Hjælp af en Luge, men da man formentlig kun skal naa disse Spor i Tilfælde af Uheld, er dette næppe til større Ulempe.

Forgreningsstationen har Høng som Forbillede, og Sidebaneendestationen har Nærum som Forbillede. Den anden af de smaa Endestationer er inspireret af Thyborøn havn, omend der ikke er megen Lighed tilbage.

O. Buskgaard



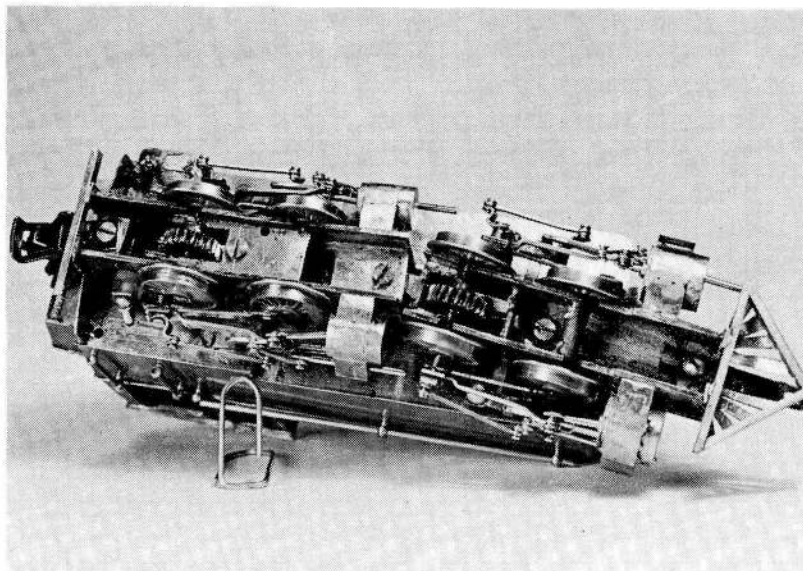
ADAMs hjørne, fortsat fra side 148

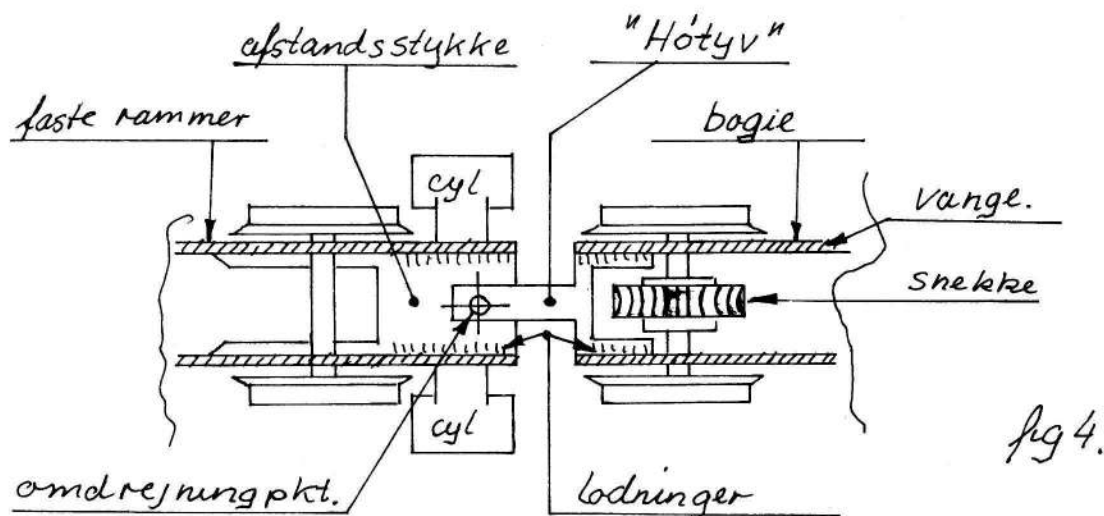
Vedrørende kardanleddene kan bemærkes, at der medfølger muffe til flere akseltykkelser, og de er købt hos Model & Hobby, Frederiksborggade 23, 1360 København K., tlf. (01)143010.

Hos Nyboder Hobby, Kronprinsessegade 51, 1306 København K, tlf. (01) BYen 99, fandt jeg hjul,

tandhjul og gangtøj. Rivarossihjulene fås med flere større diametre, med forskellige slag og 2 krumtaplængder. Ligeledes fås tandhjulene i næsten alle størrelser, og gangtøjssæt fås til alle Märklin damploko.

Motoren findes med diameter fra 13 til 52 mm i alle større hobbyforretninger.

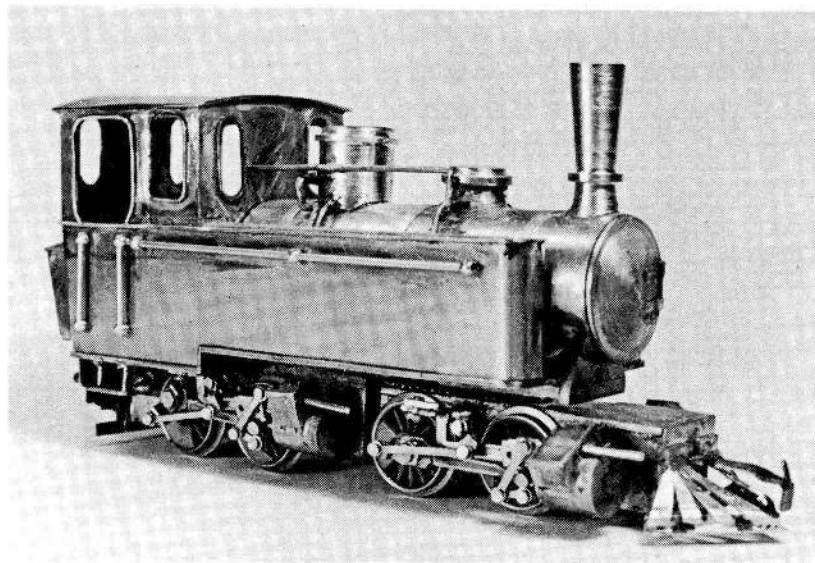




Det er vigtigt for senere reparation, at modellen kan skilles ad, således er på dette loko følgende dele aftagelige: førerhus incl. vand- og kulkasse, kedel, røgekammerdør, boggie, gearkasse, aksellejer for kardanakslen og hjulaksler.

Når jeg bygger tog er det udpræget fritidsarbejde uden for spisetiderne, idet køkkenbordet ved hjælp af et par papplader laves om til værksted. Dette loko har således været på bedding i ca. et halvt år, og endnu mangler den sidste afpudsning og maling. Men det kommer måske til vinter.

Tekst: F.B.F. Foto: V.H.



Klubnyt

HELSINGØR JERNBANEKLUB

I de foregående to år har vor fotoserie i december måned indeholdt billeder af damplokomotiver i sne. Disse dejlige julemotiver, som var meget velegnede til julekort og julegaver, er det imidlertid vort indtryk, at meget få jernbaneenthusiaster har nænnet at anvende til disse formål. Derfor har vi i år besluttet, foruden en ny fotoserie med de obligatoriske 6 forskellige motiver, yderligere at tilbyde et specielt julekort beregnet til at sende til tante Emma, venner og bekendte.

Som motiv har vi valgt et rigtigt "julebillede" af P 909 med tog 254, der i sne passerer den bombetjente overkørsel på Slagelsevej i Kalundborg. Billedet er taget i 1962 af Svend Jørgensen.

For at vi kan danne os et indtryk af, hvor mange kort vi skal lade fremstille, beder vi nu alle interesserede om at afgive deres bestilling.

Kortet, hvis kvalitet er tip-top, sælges kun i serier á 10 stk. til en pris af kr. 6,- incl. porto. Bestilling bedes foretaget snarest og senest den 15. november, ved indbetaling af beløbet på klubbens girokonto nr. 130368 for det antal serier, der ønskes. Kortene vil blive fremsendt i god tid før jul.

Vi håber, at rigtig mange vil benytte sig af dette tilbud - prisen er sat derefter.

Alle tidligere udkomne fotoserier er stadig på lager. Rekvirer den samlede tilbudsliste mod 80 øre i frimærker hos

Helsingør Jernbaneklub
Handelsafdelingen
Fredericiavej 36
3000 Helsingør.

DAMPSAFARI TIL ENGLAND I 1972

Helsingør Jernbaneklub planlægger at arrangere en 8-10 dages tur til England i sommeren 1972. Turen står åben for ALLE interesserede - såvel i som udenfor klubber.

Der er taget kontakt med nogle af de kendteste smal- og normalsporede veteranbaner bl.a.

i Wales. En week-end vil blive reserveret overværelsen af et af de i England meget populære dampprallys, hvor næsten alt tænkeligt dampmaskineri - damptromler, lokomobiler, dampplastbiler, damporgler m.v. præsenteres i drift.

Turen vil blive arrangeret så billigt, at alle kan være med, men vi vil meget gerne allerede nu høre fra eventuelle interesserede af hensyn til den videre planlægning.

Skriv til:

Svend Jørgensen/Jørgen Permin
Blichersvej 3
3000 Helsingør.

DANSK JERNBANE-KLUB

SALGS  **afdelingen**

TILBUDSLISTE

Dansk Jernbane-Klubs salgsafdeling udsender med passende mellemrum tilbudsliste med fordelagtige tilbud på arkivalier m.v. fra danske jernbaner.

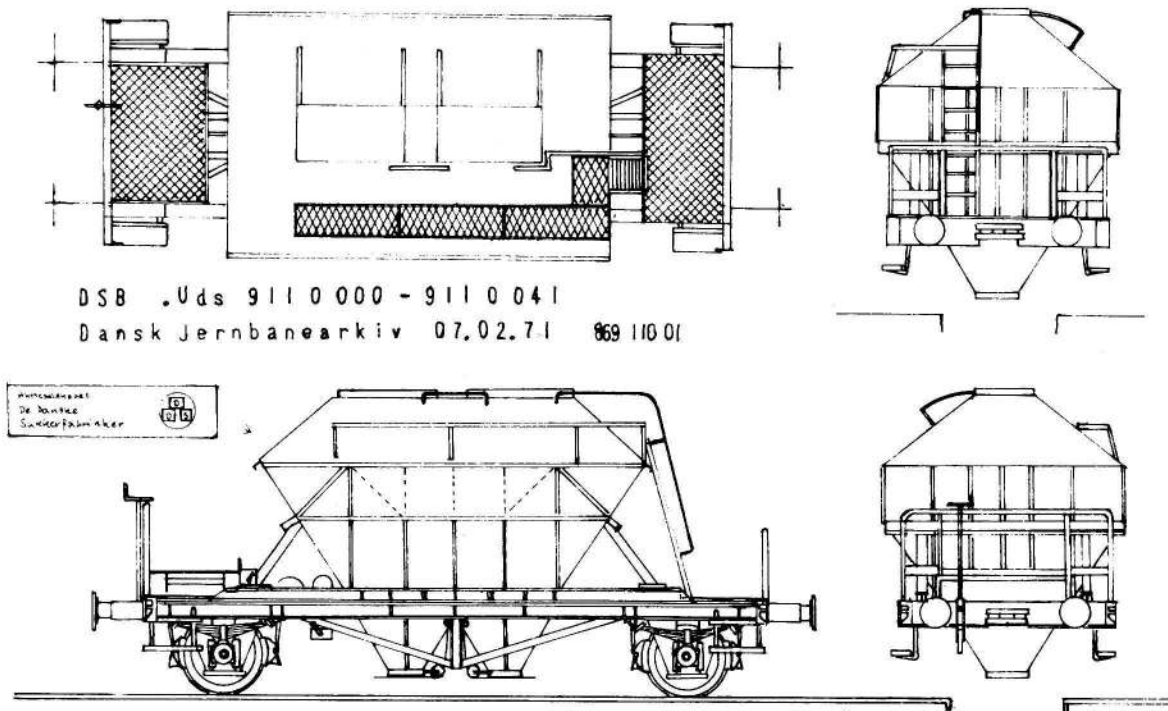
Tilbudsliste nr. 8, der er på 7 sider (A 4) med over hundrede forskellige tilbud, udkom i begyndelsen af september. Tilbudslisten kan rekvireres ved indsendelse af kr. 1,00 i frimærker til:

Dansk Jernbane-Klub
Salgsafdelingen
Rantzausgade 9, 4., tv.
2200 København N.

DANSK JERNBANEARKIV

Som bekendt startede for ca. et år siden Dansk Jernbanearkiv en serviceordning for alle mennesker, der bare beskæftiger sig en lille smule med jernbaner. Det har vist sig, at vi har ramt et emne, som ikke før er blevet skænket megen tanke, og efterspørgslen på tegninger, oplysninger m.m. har været så stor, at vi efterhånden har måttet tegne os for en leveringstid på en måned, så vi beder alle om en smule tålmodighed.

Her er, hvad vi kan klare: Først og fremmest H0-tegninger. Vi har en tegning af så at sige hvilken som helst vogntype liggende, som



DSB har haft kørende på sine skinner siden århundredskiftet. Dertil kommer mange tegninger af udenlandske vogne. En liste over dem alle ville fylde 10 sider, så hvis De har et specielt ønske, så skriv.

Tegningerne koster kr. 5,- pr. stk.

Dernæst er vi behjælpelige med alle former for oplysninger angående DSBs vognudrangeringer, omlitreringer, nybygninger m.v. op gennem årene. Her kan De sende en frankeret svar-konvolut. Er det større "udredninger" det drejer sig om, beregner vi os kr. 2,- pr. A 4-side, det svarer til ca. 50-60 vogne. Iøvrigt henvises til JERNBANEN, nr. 4, 1970.

Vor nyeste service gælder alle jernbanefotografer. Har De ikke på et eller andet tidspunkt været fortvivlelsen nær, når De skulle forklare en fotograf, hvordan De vil have Deres billeder behandlet? Ikke for mørke, og "det er lokomotivet i baggrunden - og ikke den cykel, det drejer sig om". Så kan vi også hjælpe. Fremkaldelse af fotos med udsnitsforstørrelse koster hos os pr. stk. i 7 x 13 kr. 0,75. Større formater efter aftale.

Det er vort ønske gennem denne service at få råd til - til næste år - at udgive et "jernbanleksikon" med et væld af tegninger, beskrivelser og oplysninger om samtlige DSB vogne siden 1892 så som udrangeringsår, omlitreringer, ombygninger etc. Manuskriptet til de første par hundrede sider ligger allerede færdigt.

Altså: står De med et problem vedrørende jernbane er De velkommen til at kontakte os.

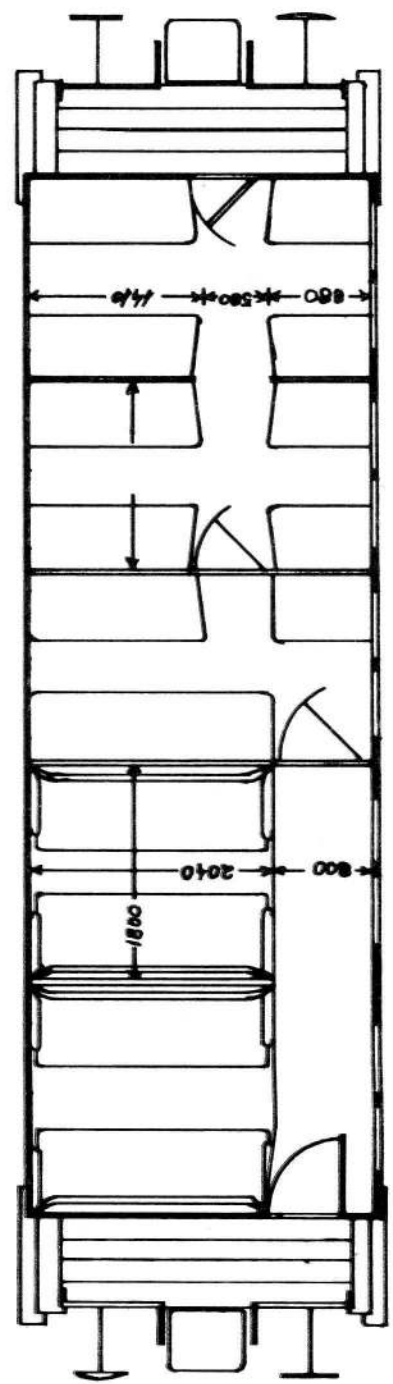
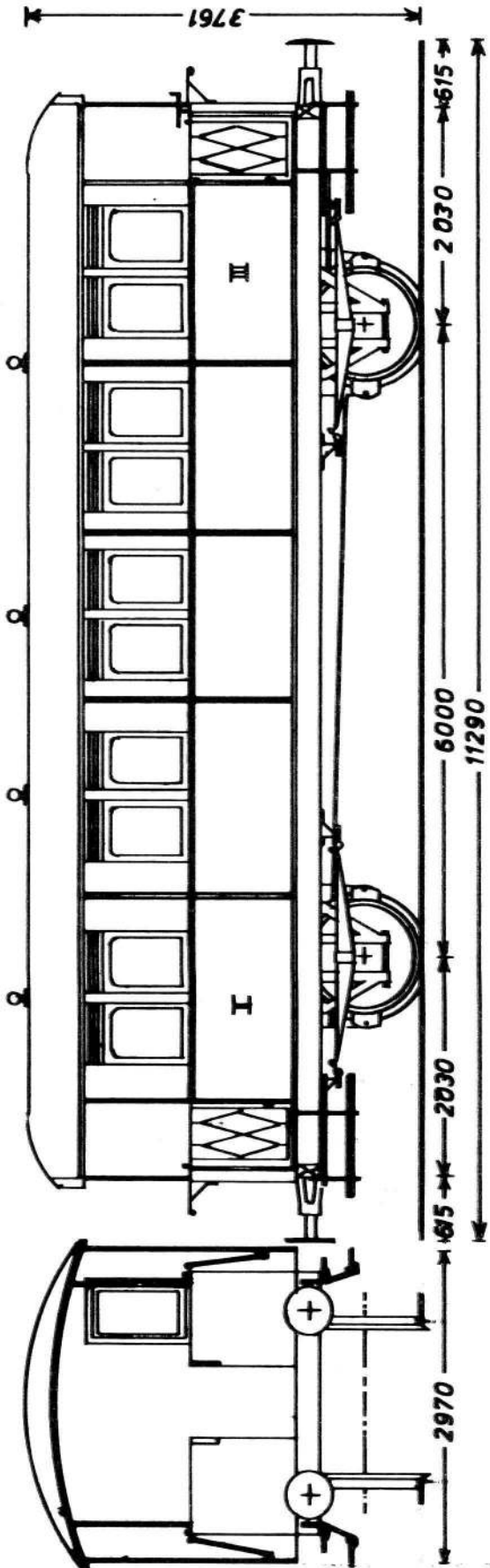
Dansk jernbanearkiv
 Per Topp Nielsen
 Rådhusgade 17
 4990 Sakskøbing
 Postgiro: 180255

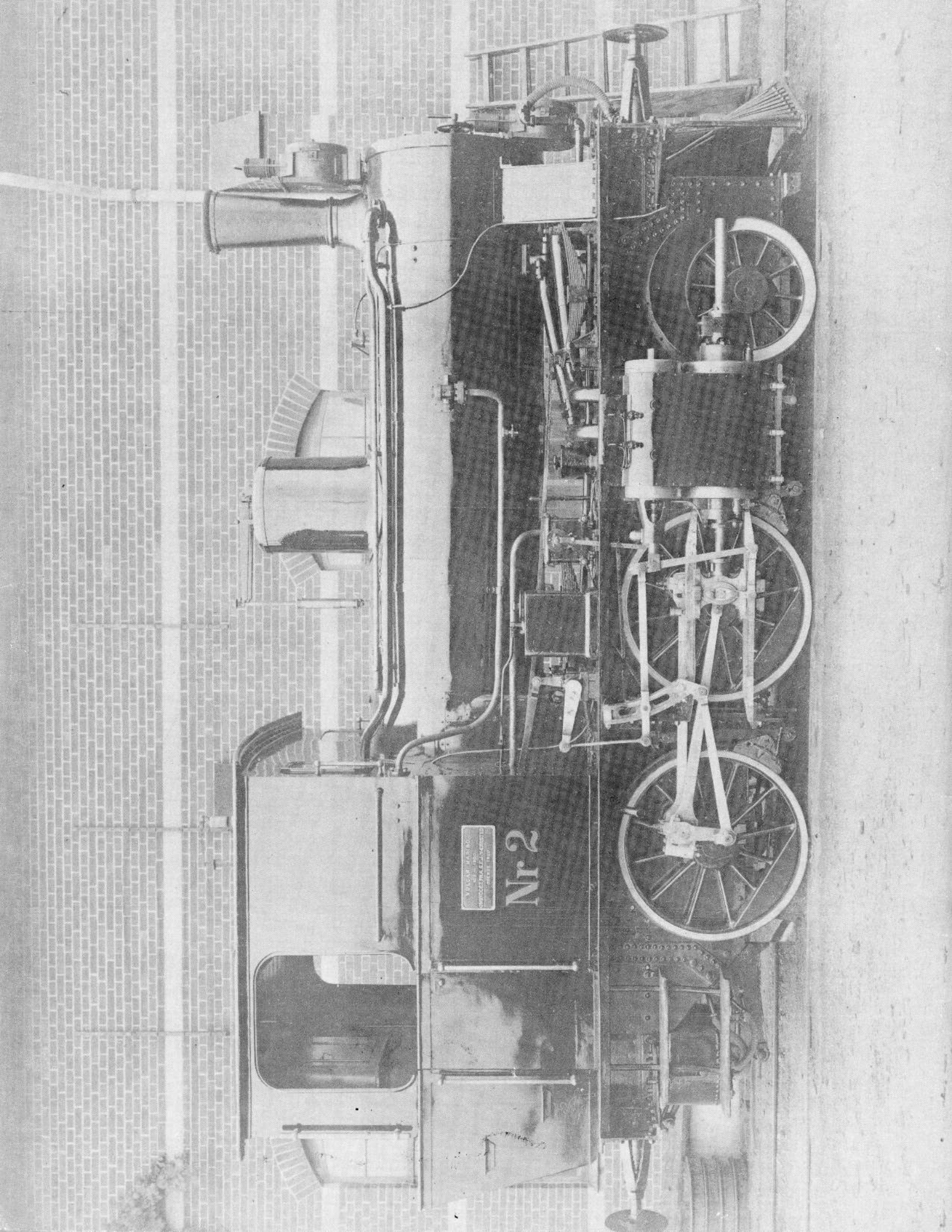
IM OBA, udstillingen i Schweiz 12. - 15.3.71

Denne udstilling har tidligere været omtalt i SIGNALPOSTEN, og disse linier er til orientering om, at Danmark fik 1 sølvmedalje hjem ved Flemming Lund, JS/DMJK, der havde udstillet sin hjælpekran - der tidligere har fået specialpræmie i vor konkurrence i 1970.

Som venteligt var, er størsteparten af præmierne gået til Schweiz, men jeg skal lige nævne de nordiske præmietagere: Foruden Flemming Lund fik Jon Fast, Göteborg, sølvmedalje for 2 stk. ertsvogne fra TOGJ, Kjell Ahsberg, Södertälje, sølvmedalje for en amerikansk togfører-vogn og Björn Iverstam, Gävle, sølvmedalje for trævandtank Santa Fe.

Holtrup





FABRIK DE TRACTIEMOTOREN
ROTTERDAM 1875

Nr 2