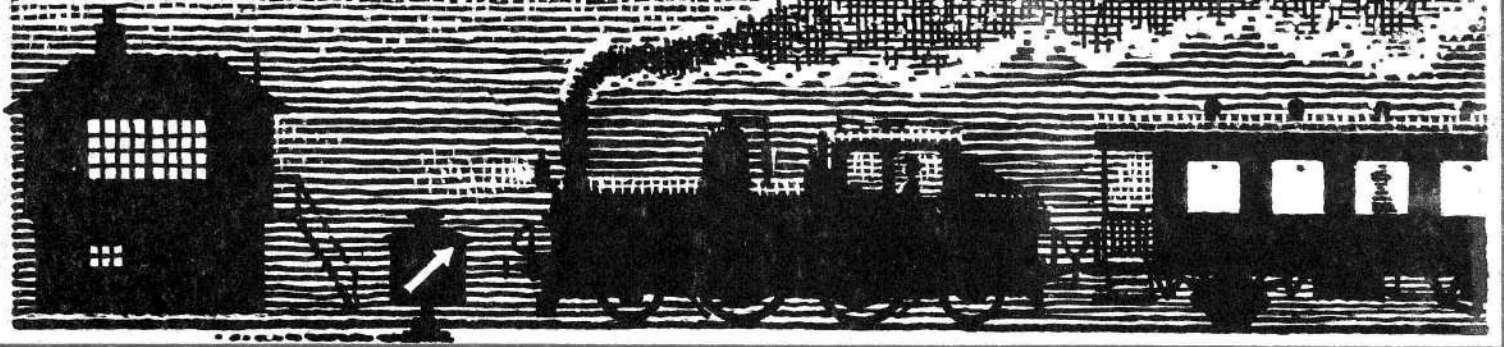


SIGNALPOSTEN



9 ÅRG
1973

NR
AUG 4

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Disse linier er - som sædvanlig - de sidste, der bliver skrevet, inden bladet går i trykken. Derfor kan jeg her - efter at opsætningen af bladet er afsluttet - atter en gang med sorg konstatere, at der langt fra blev plads til alt det stof, jeg oprindeligt havde tænkt mig at bringe.

Jeg må lige fortælle, at når manuskripterne kommer ind, er min første reaktion at forsøge at bedømme, hvor mange sider en artikel vil komme til at beslaglægge - selvfølgelig under hensyntagen til illustrationsmulighederne. Desværre for artiklernes antal viser det sig næsten altid, at vore muligheder for at illustrere artikelstoffet vokser efterhånden som vi dykker ned i diverse arkiver, men det kan vel også betegnes som en fordel for vore tålmodige læsere at en sag bliver bedst muligt belyst.

Dette nummer blev på ialt 64 sider (dog ikke alle nummererede), men De finder "kun" fire store artikler, som så ganske vist er temmelig uddybende. Vi kunne godt have ændret på indholdet således, at der var kommet yderligere to artikler med, men så havde jeg ikke selv været tilfreds med indholdet.

De nævnte 64 sider er endog mere end vi på nuværende tidspunkt egentlig har råd til. Fremstillingsomkostningerne og forsendelsen af et nummer som dette udgør godt 4500 kr., men jeg har da lov at håbe på øgede indtægter i den sidste halvdel af vort regnskabsår, jvf. nedenfor.

De store fotos, vi bragte på udfoldningsarkene i forrige nummer, er blevet så godt modtaget af vore læsere, at vi mener at burde fortsætte hermed så længe vi da kan skaffe materiale, men det må jo i en vis udstrækning ske på bekostning af den skrevne tekst. I dette nummer finder De bl.a. yderligere 3 fotos af sjællandske loko, og vi har yderligere materiale til artiklen om JFJ-loko, der kommer i næste nummer. Desuden har vi også fundet nogle foto af JFJs vognmateriel som vi også skal skaffe plads til inden alt for længe.

Apropos indtægter.

Jeg kan betro Dem, at jeg med stor spænding

hver eneste dag har ventet på postbudet. Og det spændende er: Har han abonnementsfornyelse nr. 800 i tasken?

Lige fra 20. juni, hvor jeg begyndte på dette nummer af vort lille tidsskrift - iøvrigt i den værste varmebølge, jeg mindes at have oplevet - har abonnementstallet arbejdet sig opad: 789, 790, 792 ... 793 .. 794 og idag, den 18. juli 1973 er jeg nået til nr. 799, men da redaktionen slutter nu, nåede nr. 800 altså ikke at komme i denne omgang.

Nå, jeg ved næsten 100% sikkert, at vi når op på adskilligt flere abonnenter i år, men jeg har gennem en del læserbreve fået en anelse om, at der rundt i landet findes mange flere, der ville abonnere på SIGNALPOSTEN, hvis bare de altså vidste, at bladet eksisterede.

Det er et af de stående spørgsmål på vore redaktionsmøder, hvordan kan vi nå disse abonnementssemner? Et "landsdækkende salg fremstød" har vi bestemt ikke råd til, for en helsides annonce i de store dagblade koster jo - for bare én indrykning - meget, meget mere end udgivelsen af de hidtidige årgange af bladet har beløbet sig til.

Næh, det må være på anbefaling efter mund-til-mund-metoden, vi skal leve, og det kunne jo være, at netop Deres kammerater og jernbaneentusiastvenner kunne blive aktiveret, så fremt De viste dem SIGNALPOSTEN og måske endda dristede Dem til at anbefale bladet?

Et par af vore biblioteker har fortalt redaktionen, at de har besvær med at holde deres eksemplarer af SIGNALPOSTEN komplette, fordi der åbenbart er nogle enkelte "ivrige læsere", der mener, at det offentlige bør betale deres abonnement.

Nu kender jeg ikke disse menneskers bevægelse til denne fremgangsmåde, men hvad disse så end er, så vil jeg bede dem om at abonnere direkte - for det er trods alt det mest korrekte i vort land.

Nok for denne gang. 9/5 er planlagt til udsendelse midt i oktober måned, men vent et par dage med at reklamere over manglende levering - vi kan jo blive forsinket!

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

9. årgang nummer 4

august 1973

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Hændelse på nattevagten		134
Danske jernbanefærger, tresporede motorfærger (3. del)		141
Ringsted station		147
Vi bygger: ... NFJ F 5		158
Småpluk		168
En sporplan		168

Forsidebilledet: JS/DMJKs jubilæumssærtog i Snekkersten 24/3 1963 (EVP).

BILLEDTEKSTERNE er denne gang forsøgsvis samlet på ét sted - undtagen for artiklen om NFJ F 5s vedkommende, nemlig på side 167!

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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 udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august og oktober og primo december.

ABONNEMENTSPRIS for 9. årgang kr. 35,- incl. moms og frit tilsendt i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning/check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT
HUSK TYDELIG KILDEANGIVELSE.

Hændelse på nattevagten

Det var sent på aftenen på Sorø st., en dag i 1957. Den fungerende, der skulle have nattevagten, var mødt kl. 22.00 og havde som så ofte ved en telefonopringning til de to større nabostationer, Ringsted og Slagelse, forhørt sig om eventuelle uregelmæssigheder i toggangen. Alt var imidlertid som det skulle være.

Det var ensbetydende med, at der efter en god times tid med stærk toggang mod København, bl. a. aftenlyntogene fra Jylland, samt et rangerende godstog fra København, var alle tegn på en rolig nat.

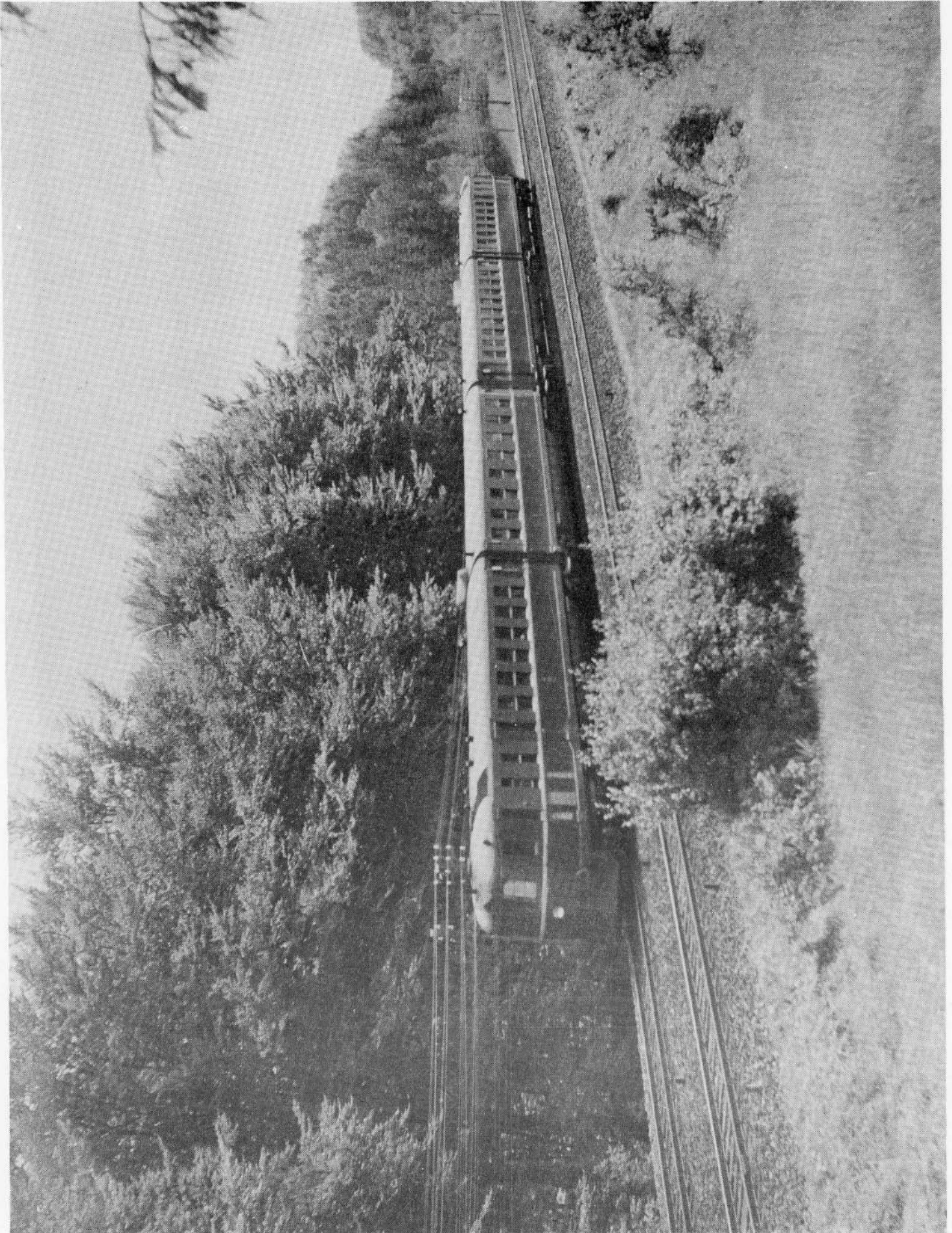
Lyntogene var jo dengang de af Frichs i 1930'erne byggede og medens alt åndede fred og ro på Sorø st., var situationen knap så lys i det ene af lyntogene. Her havde føreren netop bemærket, at der var problemer med en af to-

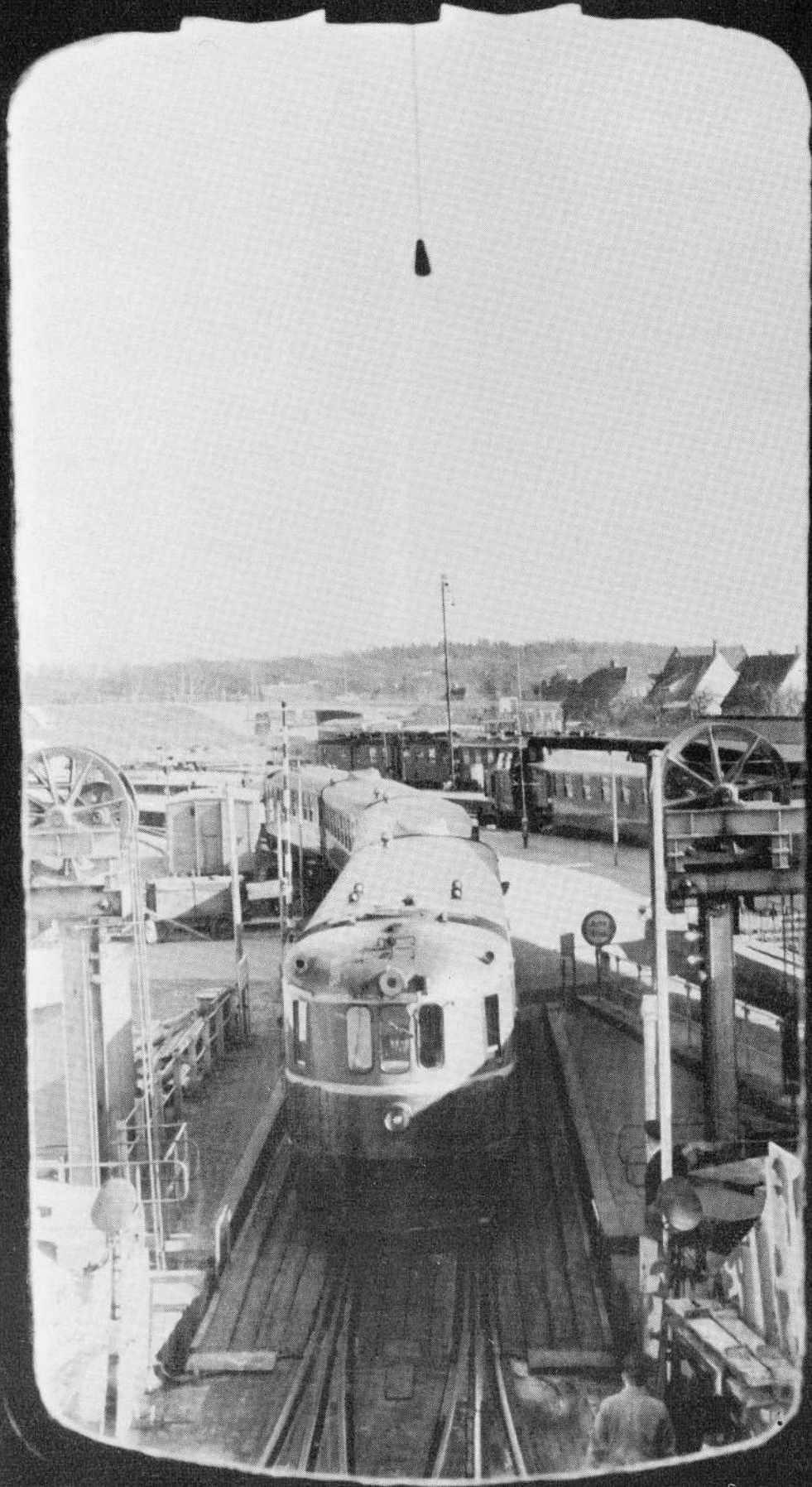
gets banemotorer, og det stod hurtigt klart, at det ikke var muligt at køre længere end til Sorø.

Lidt forsinket vækkede vækkeren på linieblokken for tog mod København på Sorø st. Da det ifølge køreplanen var et af de ovennævnte aftenlyntog, der "bankede på", blev der stillet gennemkørsel i gennemkørselssporet - spor 2. Lidt senere ringede klokken, der kundgjorde at toget havde passeret indkørselssignalet, og at dette var gået på stop. Den fungerende var som sædvanlig gået op i den lille karnap, hvori centralapparatet var anbragt, for at "se slut", når toget kørte forbi. Til hans store overraskelse så han nu, at det kom kørende ganske langsomt for tilsidst at holde stille ved perronen.

Nu dukkede motorføreren op og meddelte,







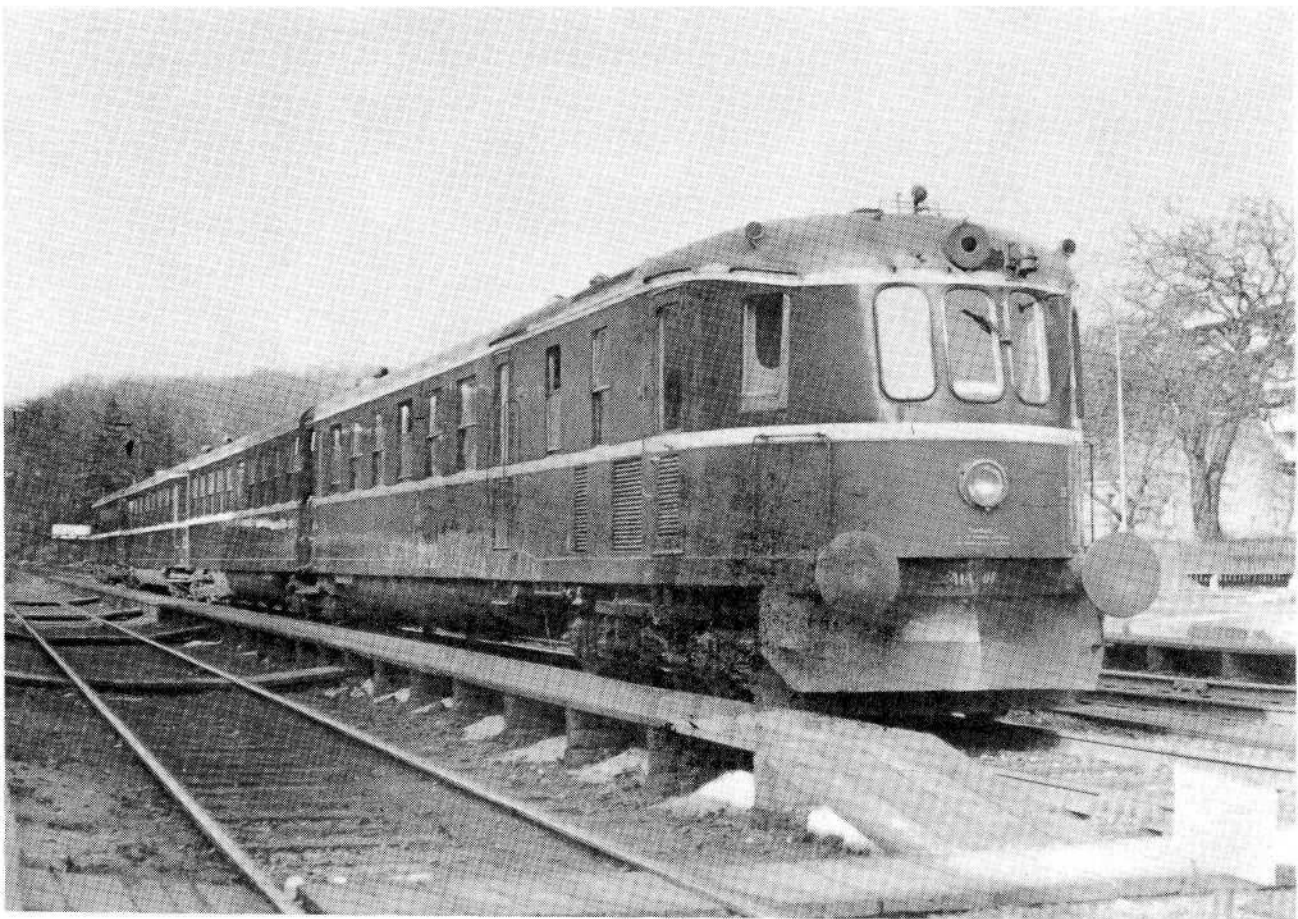
at den ene banemotor var brændt sammen med det resultat, at det ene hjulsæt var blokeret, og at man ikke kunne køre længere. Ved en op-ringning til togkontoret blev man enige om at lade de rejsende viderebefordre med et efterfølgende eksprestog. For at kunne gøre dette, måtte man - trods togets tilstand - have flyttet det fra spor 2 til overhalingssporet, spor 3 også af hensyn til nattens senere toggang.

På dette tidspunkt begyndte en sand folkevandring fra toget til stationsbygningen og retur. Man må erindre, at Sorø st. ikke på dette tidspunkt var forsynet med perronundergange, og hvis der var noget, der kunne give en fungerende "myrekryb", så var det denne situation med et holdende persontog i spor 3 og ind- eller gennemkørende tog i spor 1 og/eller 2, og så tilmed på denne tid af døgnet - i mørke.

Der var rent køreplanmæssigt gjort alt for at undgå dette, og det skete da også kun en gang i døgnet, men da medens det på den meste tid af året var lyst, og ved dette tog vidste de relativt få rejsende, at der var et sådant ophold. I vort tilfælde sad ca. et par hundrede

rejsende mere eller mindre utålmodige og ventede på at der skulle ske noget, medens de mest utålmodige, som nævnt, gik i fast rute-fart fra toget til stationen, dels for at spørge om hvad, hvordan, hvorfor og hvornår? dels for at se om kiosken var åben og eventuelt redde sig en pakke cigaretter eller en håndbajer. Andre skulle telefonere hjem om de opståede vanskeligheder.

Problemer er jo som bekendt til for at blive løst, og det blev dette da også, idet den fungerende foruden pasning af centralapparat, linieblok og toggang i det hele taget, måtte advare de rejsende over stationens højttaleranlæg mod ind- eller gennemkørende tog i hovedsporene, samt "udkommandere" hele det forhåndenværende stationspersonale (- alle to, ham selv inklusive) for at holde vagt ved peronovergangene. Til sidst kom da også det eksprestog, der skulle bringe de strandede lyn-togsrejsende videre, og efter overflytning af såvel rejsende som kufferter, tasker og andre





pakkenelliker, kørte man så videre, en "oplevelse" rigere.

Tro nu ikke at alle problemerne for personalet kørte med eksprestotog - nej, det nedbrudte lyntog stod jo stadig i spor 3, og da det ene hjulsæt, som nævnt, var blokeret, kørte det jo ikke sådan uden videre nogen steder - end ikke med hjælpemaskine.

Man måtte ganske simpelt have den sammenbrændte motor fjernet. Det blev den den næste dag, men hvad der ville være et øjeblikks sag i et værksted blev pludselig til et stort problem her, hvor man ikke havde kraner, der kunne løfte vognkassen af bogierne. Væk skulle motoren imidlertid, og når den ikke kunne komme opad, ja, så måtte den nedad. Altså bud til den lokale kolonne med afgivelse af en bestilling på et hul i jorden - mellem de to skinnestrengene, i et af læssesporene, stort nok til at der kunne ligge en banemotor i det. Da hullet var gravet, blev toget kørt til læssesporret og anbragt således, at den beskadigede motorbogiede holdt lige over hullet. Derefter kravlede et par modige mænd ned i hullet, og forsynet med et par kraftige skruenøgler o.l. fik de efter nogen tid motoren løsnet så den faldt ned i hullet, - sådan næsten da. Trods alle beregninger var hullet ikke stort nok. Prøv at forestille Dem, at De ligger inde under en

sådan bogie med tog, og denne store motor i et hul, der er for lille, med besked om at grave det så meget større, at man kan trække toget væk uden at noget hænger i.

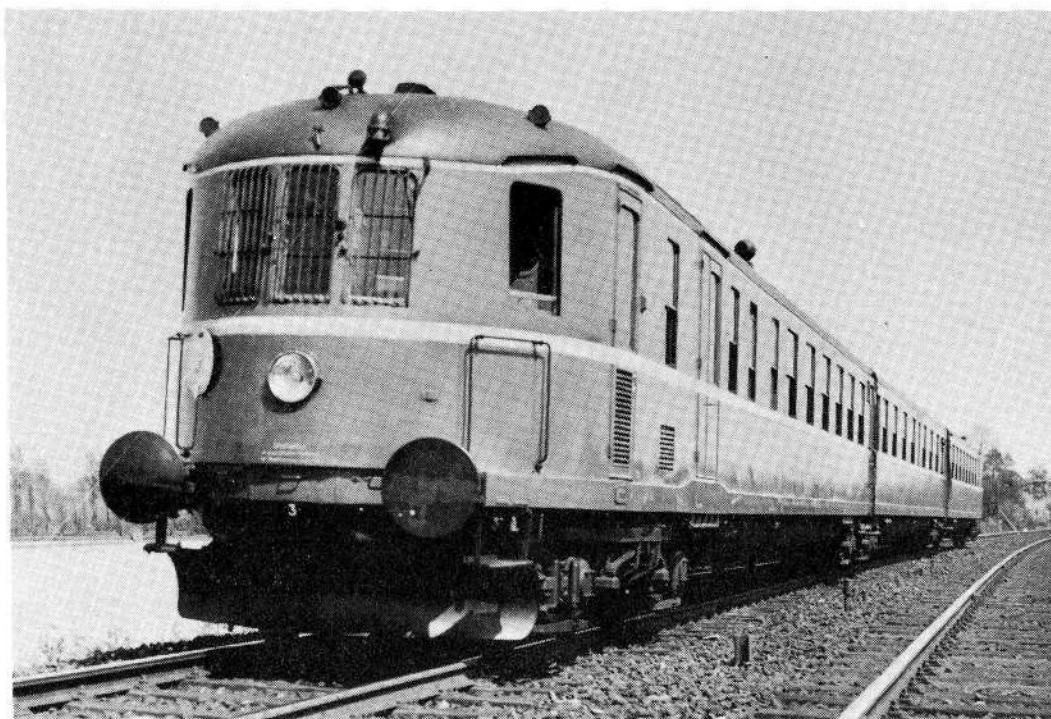
Hullet blev da efterhånden stort nok, og hen på eftermiddagen kunne den rekvirerede hjælpemaskine drage afsted med lyntoget, medens man ved hjælp af kranen, der ses på vedføjede foto, fik motoren op i en åben godsvogn.

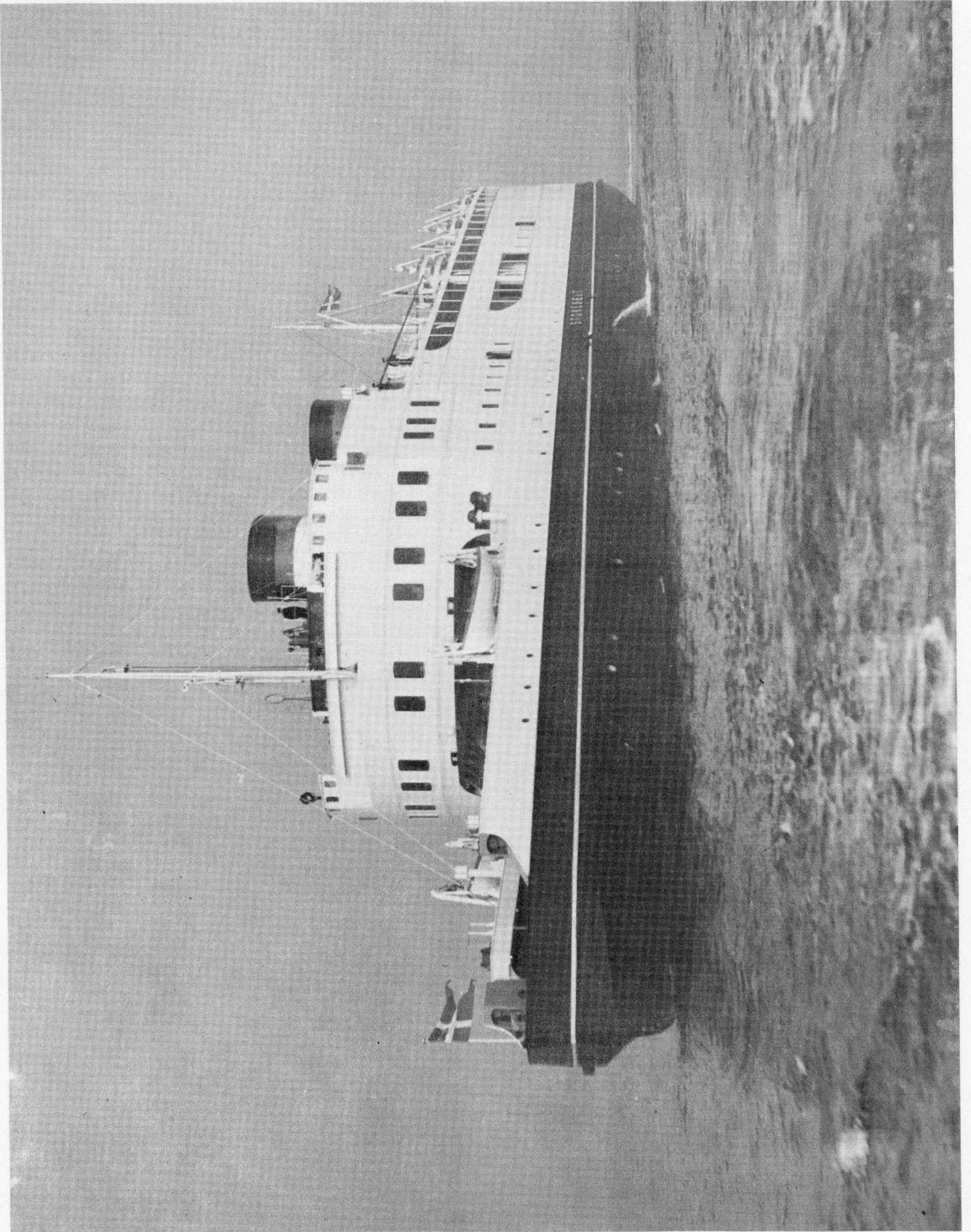
Dette skete som nævnt på Sorø st. for et af Frichs' lyntog i 1957. Det vil imidlertid næppe ske mere, i hvert tilfælde ikke i Sorø. De sidste 3 lyntogsstammer kører jo i øjeblikket lyntoget Neptun på strækningen København H - Berlin, MEN når De læser dette vil klokken, om man så må sige, være faldet i slag for disse 3 togstammer, idet de udrangeres med udgangen af denne køreplansperiode, og de danner hermed afslutningen af en epoke for dansk jernbanehistorie. Skal De derfor nå en tur inden, eller måske have sikret Dem et par fotos, så er det NU!

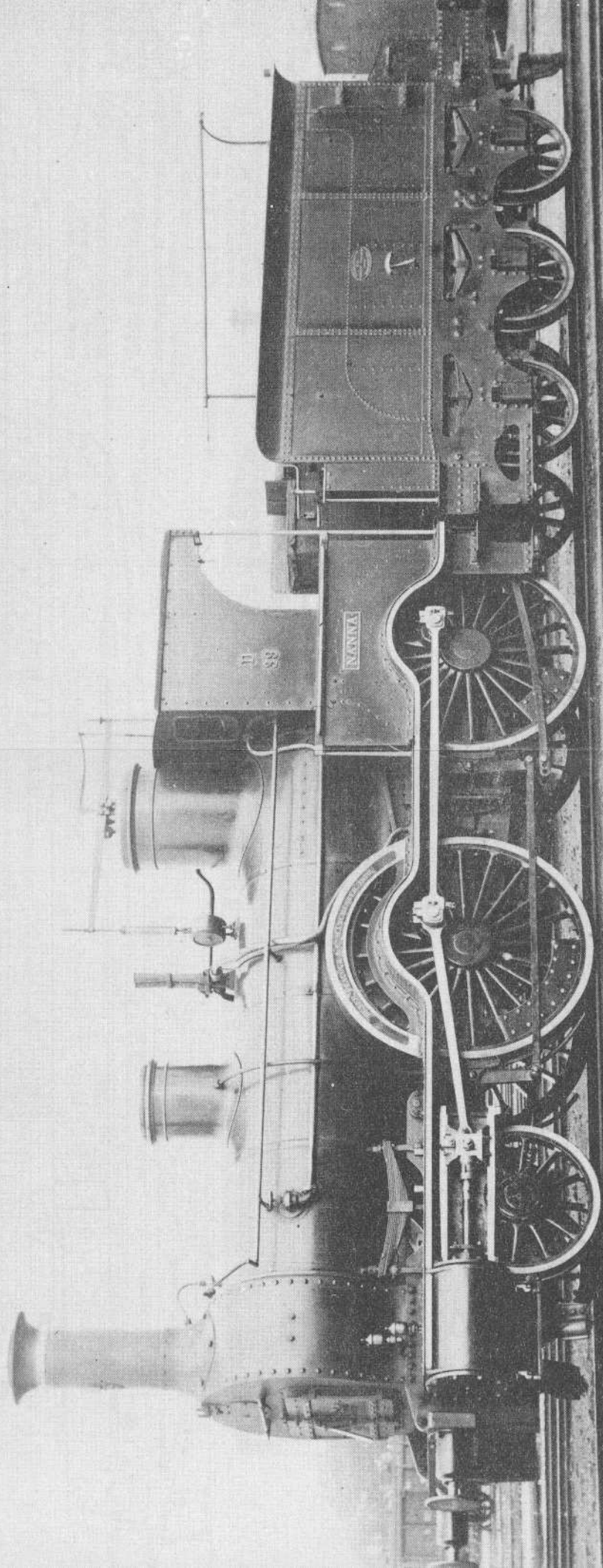
PS. Det skal dog lige nævnes, at der er forlydender om, at den ene togstamme er sikret for Jernbanemuseet.

E.V. Pedersen

Billedtekster, se side 167



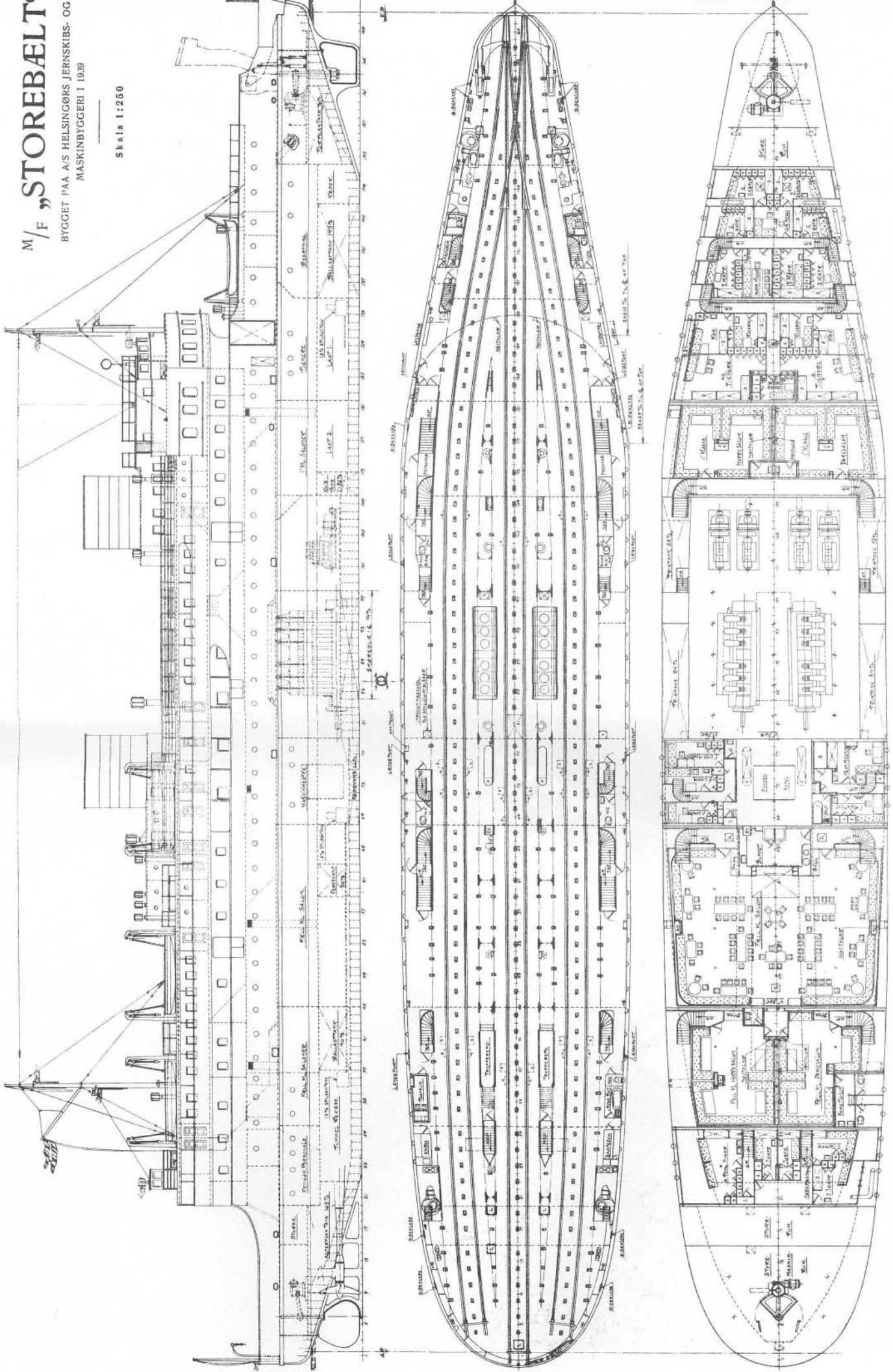




M/F "STOREBÆLT"

BYGGET PÅ A/S HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1930

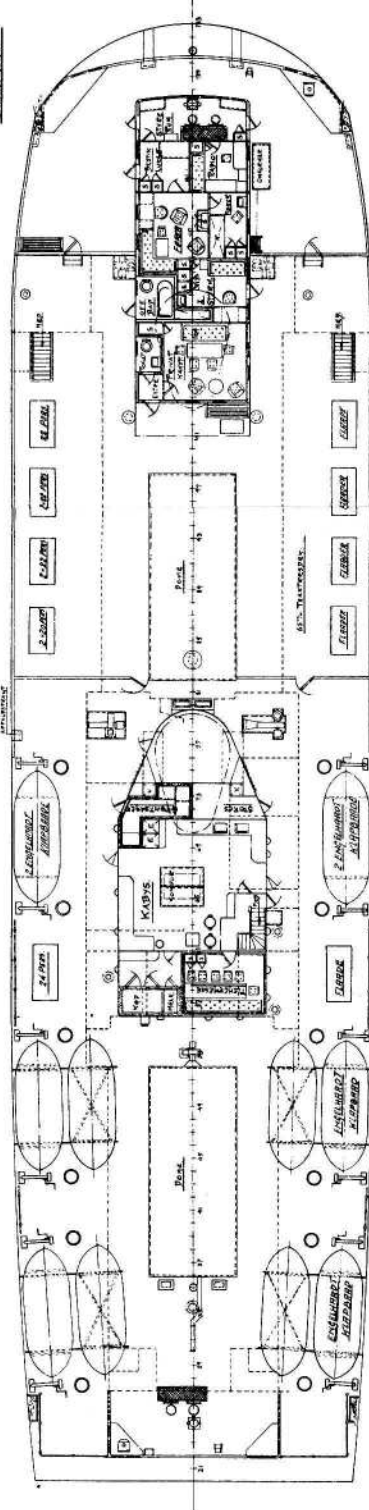
Skala 1:250



M/F „STOREBÆLT“

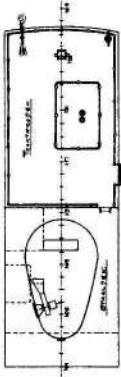
BYGGET PAA A/S HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1939

BLADEDEK.



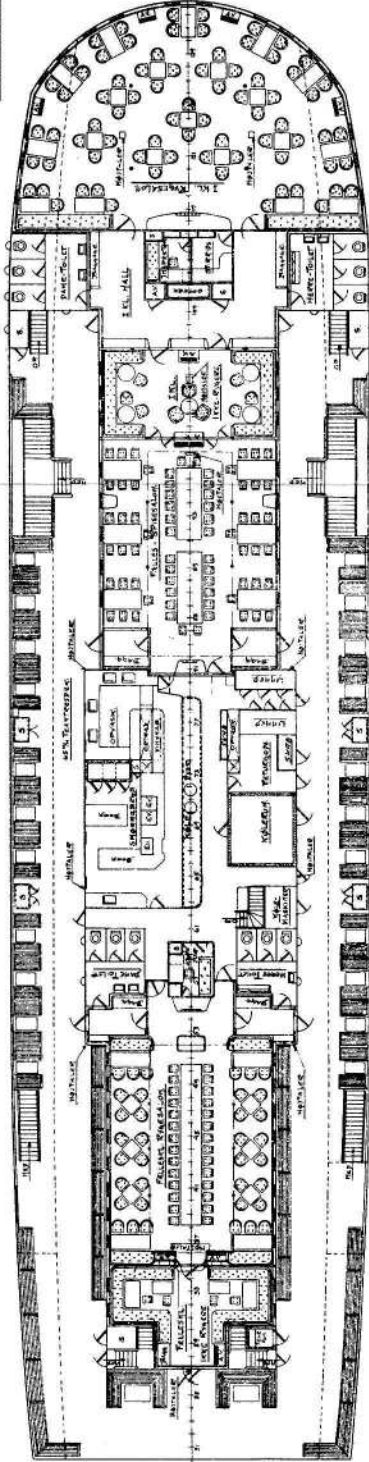
Skæitse 1:250

TÅL OVER BRANNS.



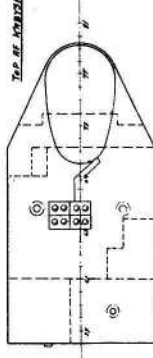
- Længde, største over Stævne 108,00 Meter
- Bredde, — — — — — 17,70 —
- Dybde fra Hoveddecks-Bjælken Retlinie til Kølens Overkant 6,35 —
- Fri Højde paa Hoveddeck (fra Hd. O. K. til Prd. Bj. U. K.) 5,00 —
- Sporlængder: Midterspor fra Stoppeboom til Stoppeboom 100,565 —
- — — — — Sidespor — — — — — 98,715 —
- — — — — Paa Midterspor fra agt. Stoppeboom til Frispor . . . 76,070 Meter
- — — — — Paa S. B. Sidesp. fra agt. Stoppeboom til forr. Frisp. . . 84,200 —
- — — — — Paa B. B. Sidesp. fra agt. Stoppeb. til forr. Stoppeb. . 98,715 —

PROVENSDEK.

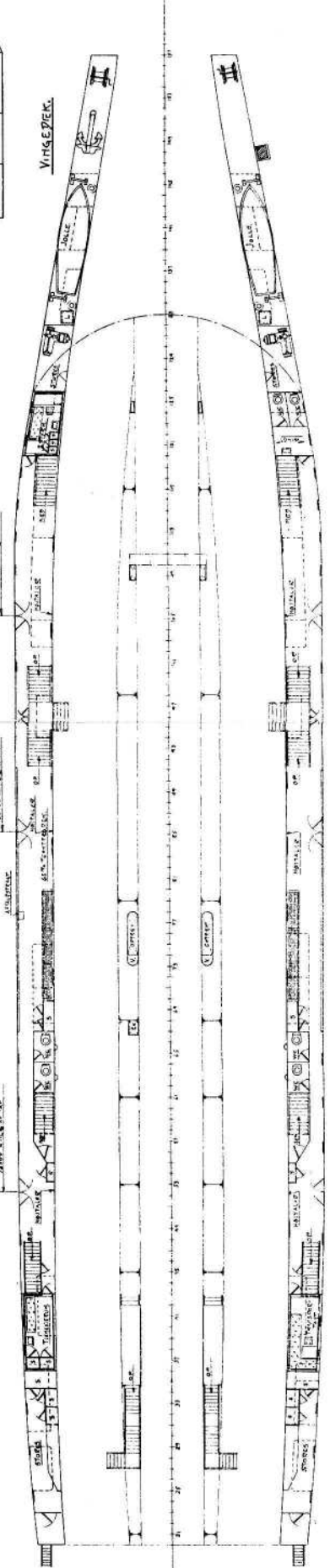


- Sørste effektive Sporlængde 259,075 Meter
- Passagerantal 1500 Sik.
- Dybdegaende, middel med Last 4,00 Meter
- Brutto Register Tonnage 2941,67 Tons
- Netto — — — — — 1207,99 —
- Antal Baade 14 Sik.
- — — — — Flydemidler 16 —
- — — — — Redningskranse 20 —
- — — — — Redningsbøtter 1580 —
- Part med Last 16,5 Knob

TÅL AF JERNSTÅL



VINSDEK.

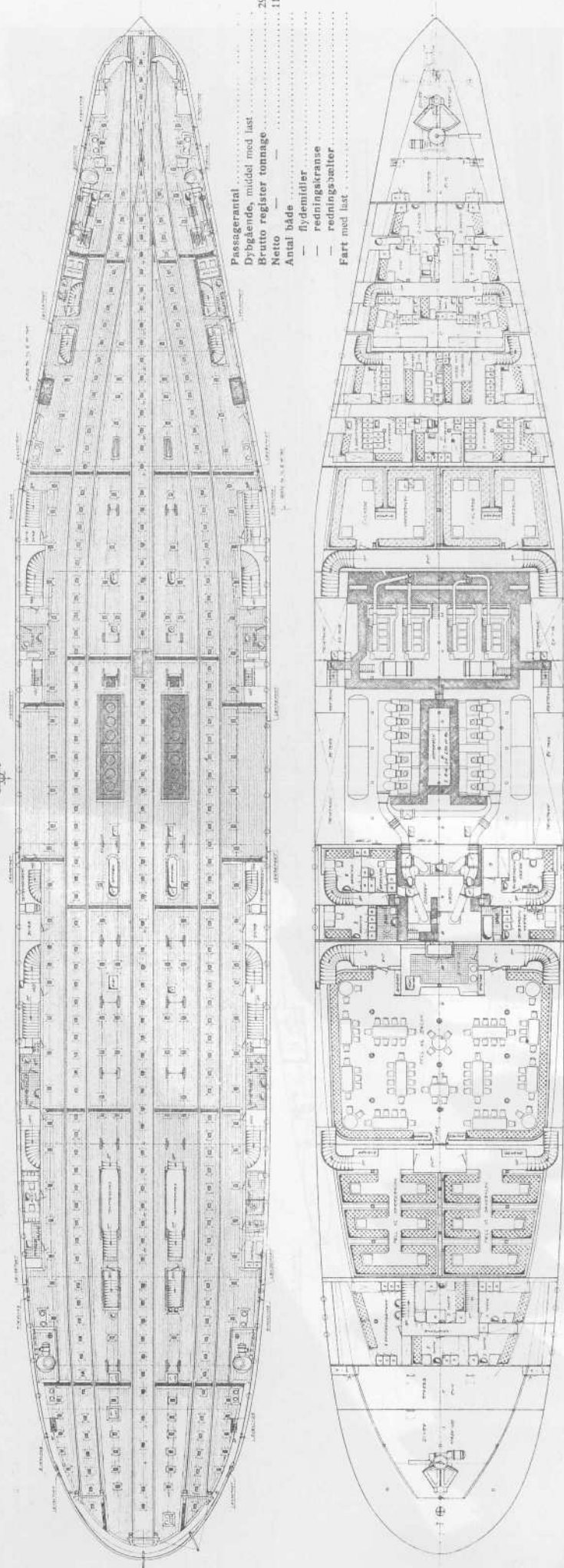
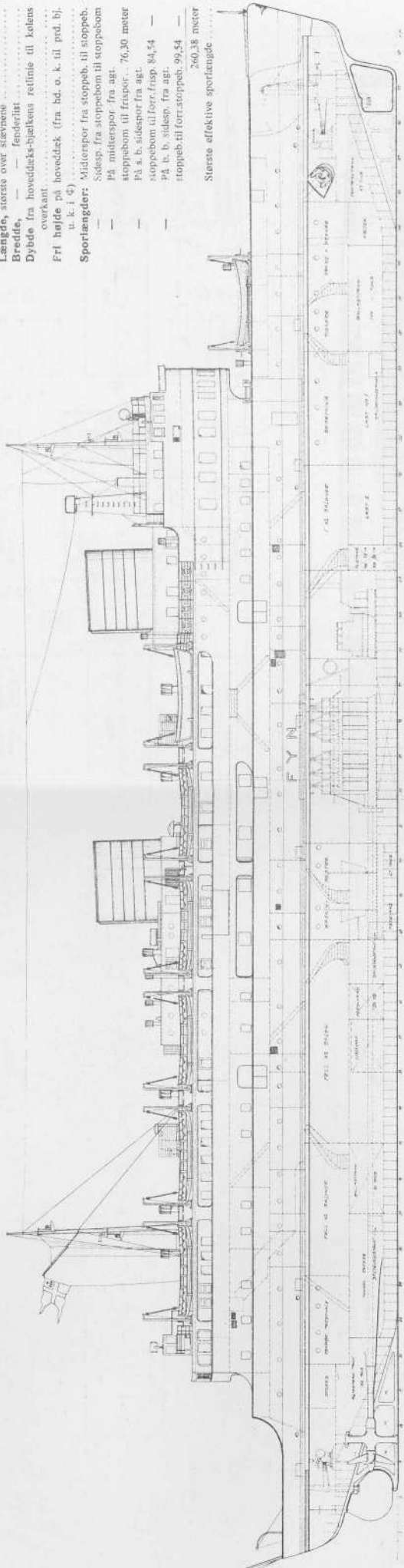


M/F »FYN«

BYGGET PÅ A.S. BURMEISTER & WAIN'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1947

Skala 1:250

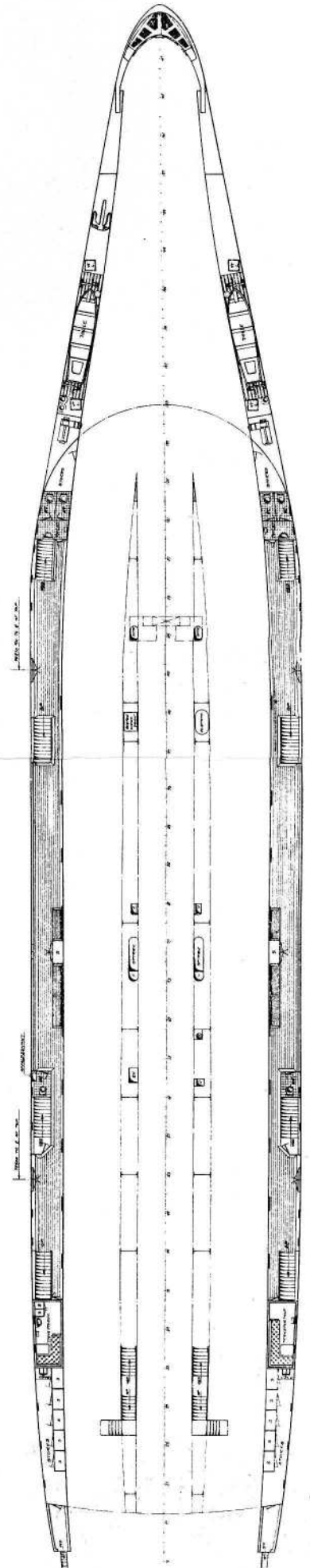
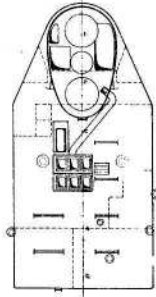
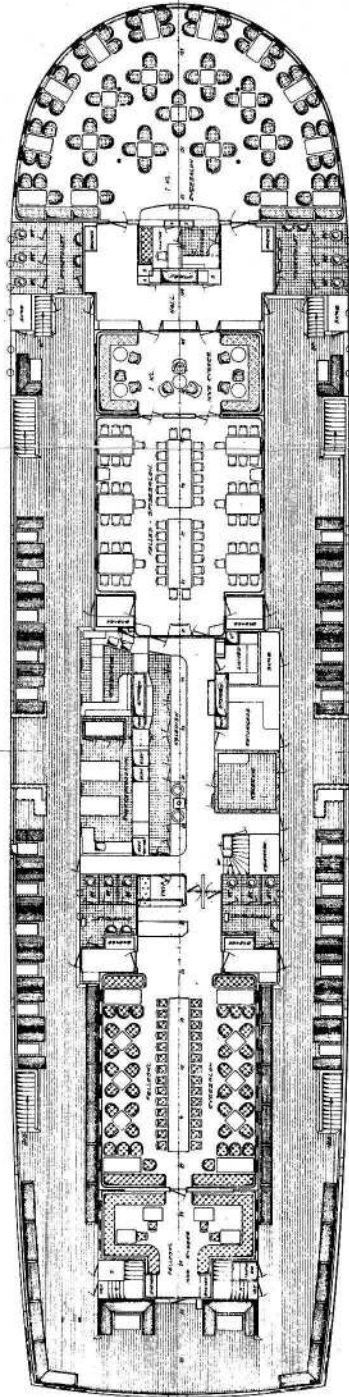
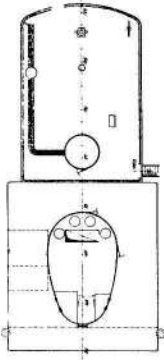
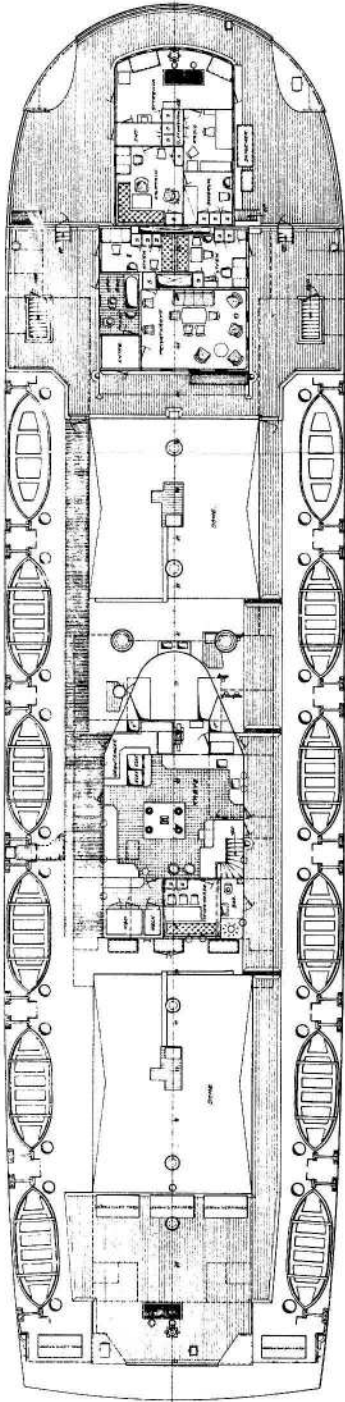
- Længde, største over stævnen 107,80 meter
- Bredde, — — fenderitæt 17,70
- Dybde fra hoveddeks-bælkens retnine til kølens overkant 6,365
- Fri højde på hoveddek (fra bd. o. k. til pnd. bj. u. k. i 4) 4,95
- Sportlængder: Midterspor fra stoppeb. til stoppeb. 102,07
- Sidsp. fra stoppebom til stoppebom 99,54
- På midterspor fra agt. stoppebom til frispør. 76,30 meter
- På a. b. sidespor fra agt. stoppebom til forr. frispør. 84,54
- På a. b. sidesp. fra agt. stoppeb. til forr. stoppeb. 99,54
- Største effektive sportlængde 260,38 meter

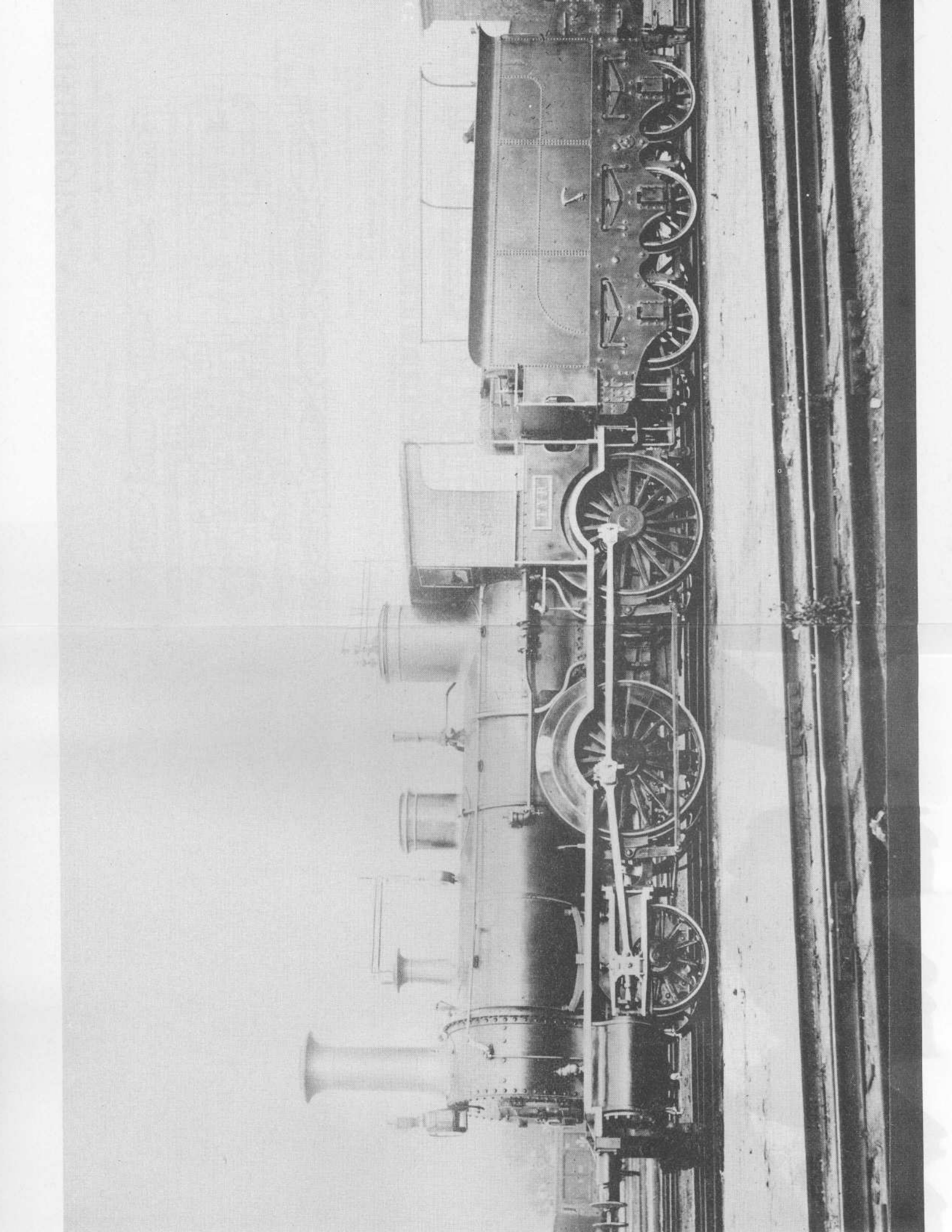


- Passagerantal 1.500 stk.
- Drybgående, middel med last 4.000 meter
- Brutto register tonnage 2941,45 tons
- Netto 1191,34
- Antal både flydemidler 14 stk.
- redningskranse 28
- redningsvæltor 24
- Fart med last 20,60
- 16,5 kno

M/F »FYN«

BYGGET PÅ A/S BURMEISTER & WAIN'S SKIBS- OG MASKINBYGGERI I 1947





Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (3. del):

M/F STOREBÆLT,
M/F FYN

M/F STOREBÆLT:

Som det vil være bekendt steg antallet af rejsende samt overførslen af jernbanevogne og automobiler på Storebæltsoverfarten jævnt gennem trediverne. Årsagerne hertil var flere, dels kan nævnes den forbedrede ferielovgivning der gav flere mennesker mulighed for at rejse, dels indførelsen af lyntogstrafikken fra 1935 og endelig det stigende antal automobiler her i landet. Blandt andet disse forhold resulterede i, at det blev besluttet at anskaffe endnu en 3-sporet motorfærge til Storebæltsoverfarten.

Den nye færge blev kontraheret med Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri den 4. februar 1938, og den 20. december 1938 fandt søsætningen sted, hvor færgen fik navnet STOREBÆLT. Efter den endelige prøvetur den 13. april 1939 blev M/F Storebælt overtaget af statsbanerne og straks indsat på Storebæltsoverfarten.

M/F Storebælt blev bygget som et dobbeltskruet skib og har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 106,09 m

Største bredde på spant: 17,21 m

do. på fenderlisten: 17,70 m

Dybgang, lastet: 4,0 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom:

100,56 m,

sidespor fra stopbom til stopbom:

98,71 m

midterspor fra stopbom til frispormærke:

76,07 m

SB sidespor fra agterste stopbom til frispormærke:

84,29 m

BB sidespor fra stopbom til stopbom:
98,71 m

største effektive sporelængde: 259 m.

Bruttoregistertonnage: 2.941,67 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. 6-cylindrede totakts Burmeister & Wain dieselmotorer, type 650-VF-90 med trykforstøvning. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdr./min: 165.

Samlet max. hestekraft: 4630 ihk.

Hjælpe motorer: 4 stk. 3-cylindrede firetakts dieselmotorer af Frichs fabrikat á 240 ihk, hver direkte koblet til hver sin dynamo og kompressor.

Max. fart: 16,5 knob.

Overførselskapacitet: 600 t vognlast (ca. 30 almindelige store godsvogne) og 1500 passagerer.

Byggeår: 1939.

Indretningen af den nye færge svarede i de fleste henseender til de 3 ældre 3-sporede færger ved Storebæltsoverfarten. Dog blev der i M/F Storebælt under vogndækket kun indrettet én 1. kl. damesalon (styrbords side) og én 1. kl. herresalon (bagbords side), medens fællessalonen på 1. kl. bortfaldt. Til gengæld blev salonerne for fællesklassens rejsende (2. kl.) udvidet en del, alt formentlig under hensyn til det relativt lille antal rejsende på 1. kl. og tilsvarende større på 2. kl. (fællesklasse).

Færgens vogndæk blev indrettet som på de ældre færger. Dog fik M/F Storebælt i modsætning til disse en bovport med hydraulisk løftmekanisme, hvorved de på vogndækket værende køretøjer blev bedre beskyttet mod vind og vejr under overfarten, end det tidligere havde været tilfældet.

På promenadedækket blev indretningen stort set som på de ældre færger. Den mest iøjnefaldende forandring ved den nye færges ydre var, at de to skorstene blev placeret i færgens midterlinie efter hinanden, hvorved

M/F Storebælt fik et mere moderne udseende og mere slanke linier end de ældre færger.

M/F Storebælt blev iøvrigt udstyret med alle den tids mest moderne navigationsudstyr, hvoraf kan nævnes radiotelefonianlæg, radiopejleanlæg og ekkolod. Desuden blev der installeret højttaleranlæg i alle de saloner og på de dæk, passagererne opholder sig på.

Indsættelsen af den nye færge på Storebæltsoverfarten kom til at betyde forbedrede overfartsmuligheder. Dels havde M/F Storebælt større maskinanlæg end de ældre færger, hvilket dog ikke, da den skulle sejle i tur med disse, ville betyde nedsat overfartstid, men derimod i forsinkelsetilfælde at der kunne indvindes tid. Endvidere indebar den øgede maskinkraft, at færgens isbrydende egenskaber blev forbedret, hvilket der desværre ret snart blev stærkt brug for i de svære isvintre i 1940, 1941 og 1942.

Yderligere bevirkede tilstedeværelsen af fire 3-sporede motorfærger ved Storebæltsoverfarten, at der normalt hele året rundt ville være mindst tre 3-sporede færger til rådighed, hvilket muliggjorde en omlægning af overførslen af lyntogene. Hidtil var alle tre morgenlyntog fra København blevet overført med samme færge, men ved M/F Storebælts indsættelse på overfarten kunne lyntog ØSTJYDEN tidligere lægges med særskilt overførsel af dette tog med deraf følgende bedre forbindelser på Fyn og i Jylland.

Anskaffelsen af M/F Storebælt kom ikke til at betyde udrangering af ældre færger, men de gamle dampfærger Christian IX og Odin blev naturligvis fremover i endnu mindre omfang benyttet til personbefordring end tidligere.

Få måneder efter at M/F Storebælt var blevet indsat i daglig drift udbrød den anden verdenskrig, og så længe den varede, koncentrerede man sig om at holde færgen i fart, og der skete ingen større forandringer ved skibet.

I efteråret 1944 beslaglagde den tyske besættelsesmagt, således som det allerede tidligere er nævnt i denne artikelserie, 4 af de ved Storebæltsoverfarten stationerede færger. M/F Storebælt var ikke blandt disse og skulle den 4. november 1944 sejle fra Korsør til København for at komme på værft. Færgens fører, daværende styrmand, senere skibsinspektør Henning Hansen, besluttede i forståelse med Danmarks Frihedsråd at flygte til Sverige med færgen, hvilket skete den 6. november 1944, da

færgen under eskorte af en meget langsomt sejlene tysk minestryger og forsinket som følge af dårligt vejr var på vej ned gennem Sundet og befandt sig ud for Hålsingborg. Her blev roret på færgen lagt hårdt bagbord, der blev slået fuld kraft på maskintelegraf, og i løbet af få minutter var M/F Storebælt inde på svensk territorialfarvand og i sikkerhed.

Kort efter besættelsens ophør kom M/F Storebælt tilbage til Storebæltsoverfarten, hvor der var hårdt brug for den, ikke mindst på grund af fraværet af M/F Sjælland, der endnu lå til reparation og genopbygning ved Nakskov Skibsværft, men også som følge af langvarige værftsophold for de øvrige færgers vedkommende.

For at øge sikkerheden under sejladsen fik M/F Storebælt i 1948 installeret Radar. I 1951 blev der bygget nye landgangsporte på promenadedækket passende til de nye høje landgange på perronerne i land, og i 1953 blev der installeret en nøddynamo i den forreste del af kabyshuset. Herudover blev der i disse år udført yderligere en række forbedringer, bl.a. indrettet cafeteria i 2. kl. salon på mellem-dækket.

Det hidtil åbne promenadedæk blev lukket ved oplukkelige vinduer i 1959. I 1961 blev 1. kl. ikke-rygersalonen på promenadedækket delt op i 2 saloner adskilt af en mellemgang. I den ene salon er der som hidtil 1. kl. ikke-rygersalon, medens der i den anden blev indrettet mødresalon. Sidste væsentlige ændring ved færgen fandt sted i 1962, da styrehuset på forreste kommandobro blev ombygget og forlænget helt frem til brofronten.

M/F Storebælt har altid været fast stationeret ved Storebæltsoverfarten. Siden 1962 har den været afløser for den svenske færge M/F Malmøhus på Københavns Frihavn-Malmøoverfarten under denne færges værftsophold.

M/F FYN:

Som det tidligere er omtalt, blev M/F Sjælland fuldstændig ødelagt ved en sabotageaktion den 3. november 1943, hvorved overførselskapaciteten ved Storebæltsoverfarten blev føleligt nedsat. Yderligere beskæringer i overførselskapaciteten indtraf i efteråret 1944 ved den tyske besættelsesmagts beslaglæggelse af S/F Christian IX, S/F Orehoved, M/F Heimdal og M/F Freia.

Da man frygtede endnu flere beslaglæggelser forsøgte flere af statsbanernes færger at flygte til Sverige. Således som foran nævnt M/F Storebælt den 6. november 1944 og senere samme måned isbryderne Mjølner og Holger Danske, der alle undslap til Hålsingborg. Derimod mislykkedes det for S/F Odin at flygte, da denne færges besætning gjorde forsøg herpå i marts 1945.

Statsbanernes ledelse besluttede sig under indtrykket af ovenstående begivenheder til at søge opnået bevilling til bygning af en ny 3-sporet motorfærge til Storebæltsoverfarten, og i november 1944 gav finansministeriet sin tilslutning hertil. Grundet krigsfarens her i landet, hvor ikke mindst skibsværfterne ansås for meget udsatte, blev det overvejet at lade skroget til den nye færge bygge i Sverige, medens maskiner og færgens øvrige udrustning skulle udføres her i landet efter eventuelle krigshandlingers ophør. Disse planer viste sig imidlertid uigennemførlige, blandt andet fordi det viste sig umuligt at opnå tilsagn om færdigbygning af skroget indenfor en passende tidsfrist.

Herefter forhandlede statsbanerne med de svenske myndigheder om levering af ca. 1000 tons skibsbygningsstål, idet man samtidig efter forhandling med Burmeister & Wain sikrede sig, at dette værft var i stand til at bygge færgen og selv levere den resterende mængde stål, der også androg ca. 1000 tons. Forhandlingerne førte til et gunstigt resultat, og i juni 1945 kunne der afsluttes kontrakt om bygning af den nye færge. Allerede forinden var der i februar 1945 også med Burmeister & Wain afsluttet kontrakt om levering af hovedmotorerne.

Allerede den 27. juli 1945 blev den nye færge køllagt. Den 7. august 1946 fandt stabel-afløbningen sted, ved hvilken lejlighed færgen fik navnet FYN. Den 15. april 1947 var færgen på prøvetur og den 17. april 1947 blev den afleveret til statsbanerne, hvorefter den gik i fart på Storebæltsoverfarten.

M/F FYN blev bygget som et dobbeltskruet skib og har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 107,8 m
 Største bredde på spant: 17,20 m
 do. på fenderlisten: 17,70 m
 Dybgang, lastet: 4,1 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom:

101,79 m

sidespor fra stopbom til stopbom:

99,23 m

midterspor fra agterste stopbom til frispormærke:

76,13 m

SB sidespor fra agterste stopbom til forreste frispormærke:

84,38 m

BB sidespor fra stopbom til stopbom:

99,23 m

største effektive sporlængde: 259,74 m

Bruttoregister-tonnage: 2.941,0 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning:

2 stk. 6-cylindrede totakts dieselmotorer af Burmeister & Wains fabrikat. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdr./min.: 165

samlet max. hestekraft: 5450 ihk.

Hjælpmotorer: 4 stk. 3-cylindrede firetakts B&W dieselmotorer á 385 ihk hver direkte koblet til hver sin dynamo og kompressor.

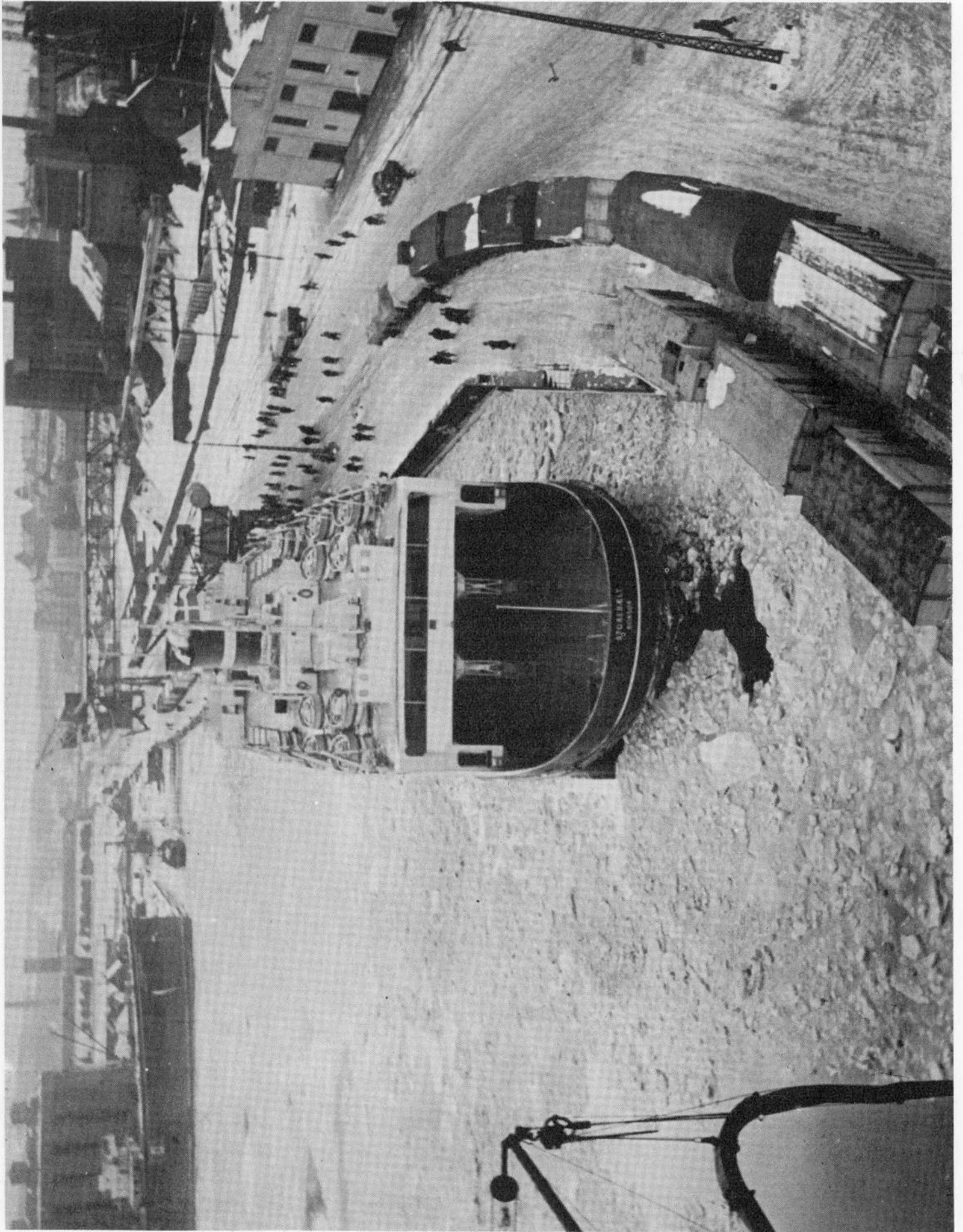
Max. fart: 16,5 knob.

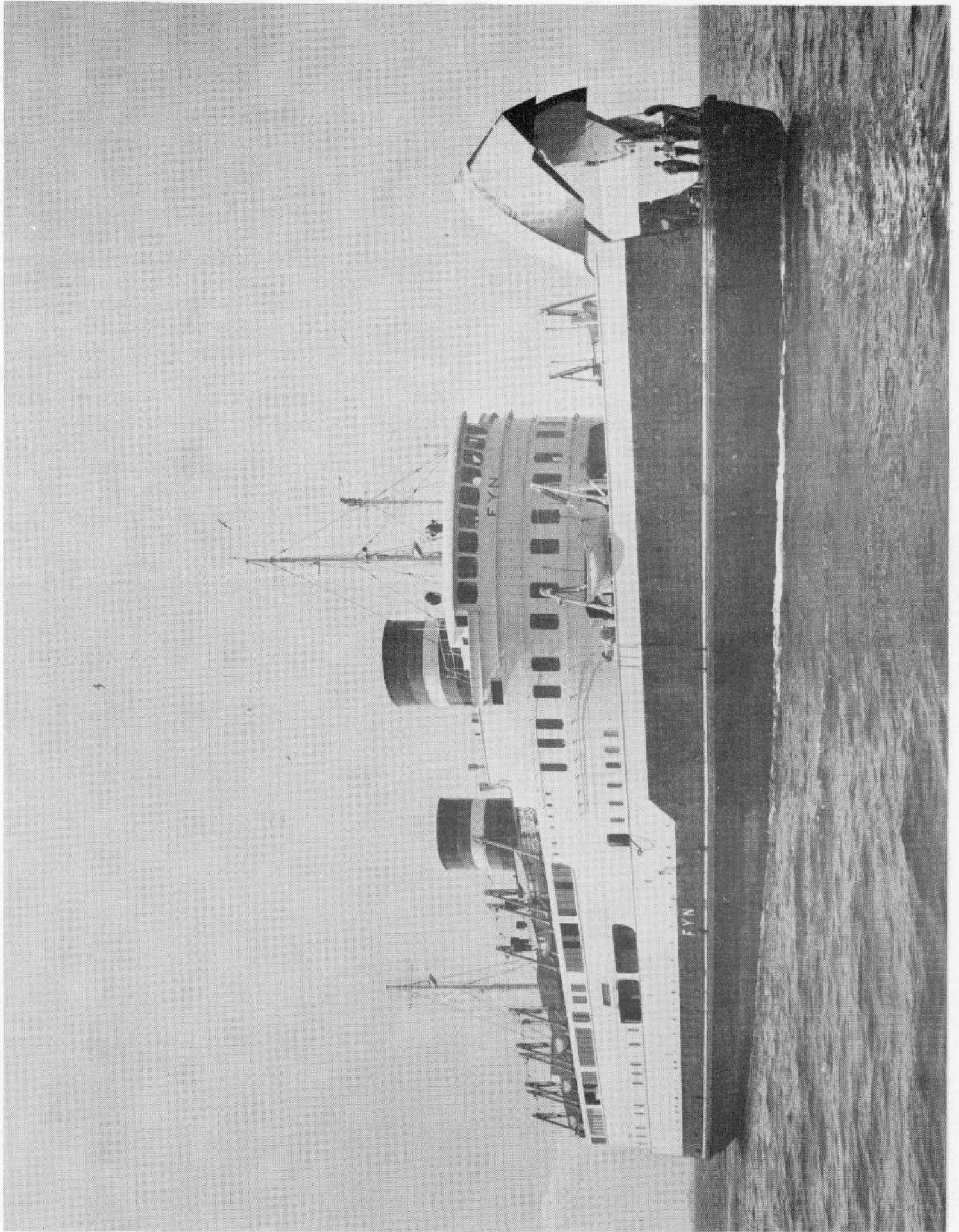
Overførselskapacitet: 600 tons vogntlast (ca. 30 almindelige store godsvogne) og 1500 passagerer.

Byggeår: 1947.

Indretningen af M/F Fyn svarede i de fleste henseender til M/F Storebælt, der var som følge af krigsforholdene og den vanskelige forsyningsituation i de første efterkrigsår ikke mulighed for indførelse af væsentlige forbedringer og nykonstruktioner. Dog fik færgen straks installeret Radar samt ligesom de ældre færger ved overfarten radiopejleanlæg og ekkolod. Endvidere blev bovporten og skanseklædningen i forskibet gjort højere for at skaffe bedre læ til de på fordækket anbragte køretøjer - i de første år navnlig automobiler, der kom med på "spidsen".

Ligesom de andre færger ved Storebæltsoverfarten er M/F Fyn gennem årene blevet ombygget og moderniseret. Således blev der i 1950 bygget nye landgangsporte på promenadedækket passende til de nye høje landgange i land. I 1953 blev der bygget en chokoladekiosk på agterkanten af promenadedækket og samtidig blev der installeret en nøddynamo i et rum





på forkanten af kabyshuset. Endvidere blev en del af mandskabsaptingen ombygget efter en brand med Pullmannsofaer i stedet for køjer.

Promenadedækket blev lukket med oplukkelige vinduer i siderne i 1959, og i 1961 blev 1. kl. ikke-rygersalonen på promenadedækket delt i 2 som på M/F Storebælt. Endelig kan nævnes installation af en ny omformer i 1963 af hensyn til de nye MA-lyntog samt ombygningen og udvidelsen af styrehuset på forreste kommandobro helt frem til brofronten.

Efter at M/F Fyn var blevet indsat i den daglige drift blev S/F Odin udrangeret. M/F Fyn har altid været fast stationeret ved Storebæltsoverfarten.

Copyright for denne artikelserie:

Ib V. Andersen.

Billedtekst, se side 167.

NYT FRA JERNBANEMUSEET

Som vel alle SIGNALPOSTENS læsere ved, har Jernbanemuseet til huse i Sølvgade nr. 40, opgang F.

Museet er åbent for besøgende alle onsdage fra kl. 12 - 16 i tiden april - oktober (begge måneder inklusive).

Der er gratis adgang for alle.

Jernbanemuseet fortæller jernbanehistorie på en levende måde. Yngre og helt unge får ved besøget kendskab til gamle dages jernbanedrift, men også til dennes udvikling gennem tiderne. De ældre ser de ting, de selv har kendt måske endda gjort sig betjent af, og tanker om oplevelser og begivenheder melder sig.

Mange af vore gæster kommer igen og igen, hvilket bekræfter det foranstående, og er en glæde for os, som arbejder for og med museet.

Derfor, gør Dem selv den glæde nu at få aflagt det besøg, som De måske ofte har tænkt på, men ikke fået gjort alvor af.

De er meget velkommen.



RINGSTED STATION

af E.F.G.H. Nielsen

Man har bedt mig fortælle om Ringsted station, hvad jeg gerne gør, så meget mere, som jeg med glæde ser tilbage til de begivenhedsrige 15 år fra 1919 til 1934, hvor jeg var stationeret der, og selv var deltager i det ikke ringe og ansvarsfulde job, der fulgte med stationsombygningen som følge af anlæget af "Den sjællandske midtbane".

Den sjællandske midtbanes anlæg var vedtaget ved lov af 27/5 1908. Arbejdet var tænkt delt i 2 afsnit: 1) Næstved-Ringsted og 2) Ringsted-Hillerød, begge afsnit enkeltsporede.

Ved lov af 23/2 1917 vedtoges strækningen Næstved-Ringsted anlagt som dobbeltsporet bane af hensyn til en forbedring af forbindelsen København-Gedsør.

I efteråret 1919 begyndte så arbejdet på alt dette, og med hensyn til Ringsted station var forholdet det, at det kæmpemæssige udvidelsesarbejde måtte medføre, at gamle Ringsted station faldt bort og erstattedes af en ny og større.

Udvidelsen krævede et meget omfattende jordarbejde ved udgravning af nogle af Ringsted kommunes arealer syd for stationen. Den afgravede jord fandt anvendelse dels til opfyldning af sporarealet ned mod Ringsted å i vest, dels til opbygning af dæmninger på strækningen Ringsted-Hvalsø. Viadukten over banen for Ringsted-Næstved landevej blev revet ned og erstattet af en ny og større, ligesom viadukten for Ringsted-Rønnedevej måtte forlænges.

En i stationens vestende liggende privat overkørsel blev nedlagt for at fjerne niveauoverkørsler.

Varehuset, som på den gamle station lå nord for banen, blev nyopført lagt på sydsiden af den nye station, sammen med læssevejsanlægget.

Remiseanlægget blev ligeledes bygget på stationens sydside. Vandet til lokomotiverne skulle tages fra Ringsted å, så der måtte anbringes en pumpe der til at bringe vandet op i vandtårnet ved remisen.

Mellemperronerne, II, III og IV, skulle forbindes med perron I ved en 4 m bred perrontunnel.

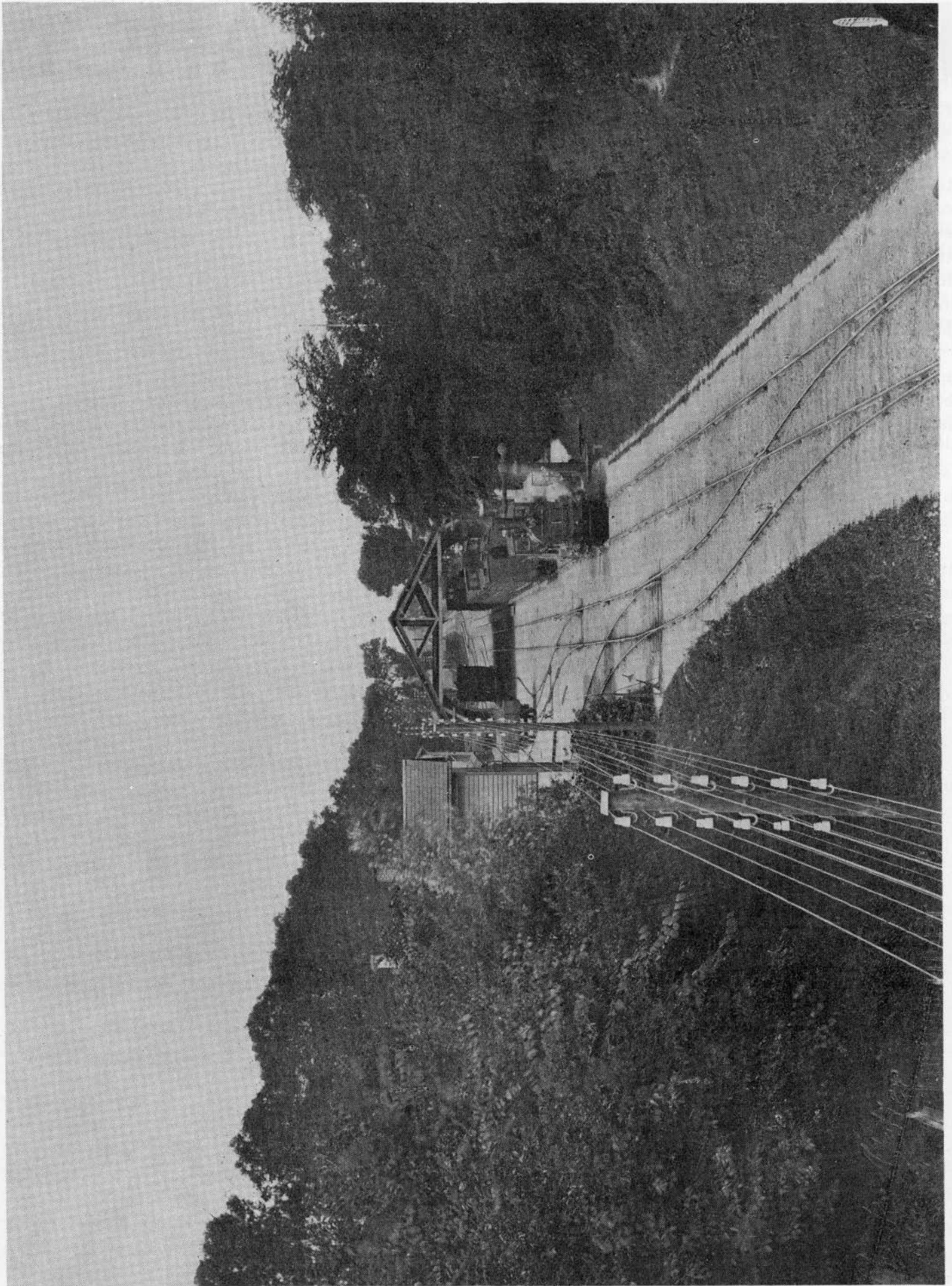
Den kommende nybanegård opførtes midt for en projekteret gade, som skulle føres over de af kommunen erhvervede markarealer af Ringsted klostres jorder, og skabe en tidssvarende forbindelse mellem den noget fjerntliggende by og den nye jernbanestation. Indtil den nye gade toges i brug måtte den kørende færdsel mellem bane og by ske ad veje nord eller syd om Ringsted klostres jorder. De gående havde den fordel, at de kunne benytte en asfalteret gangsti anlagt i lige linie over markerne mellem station og by.

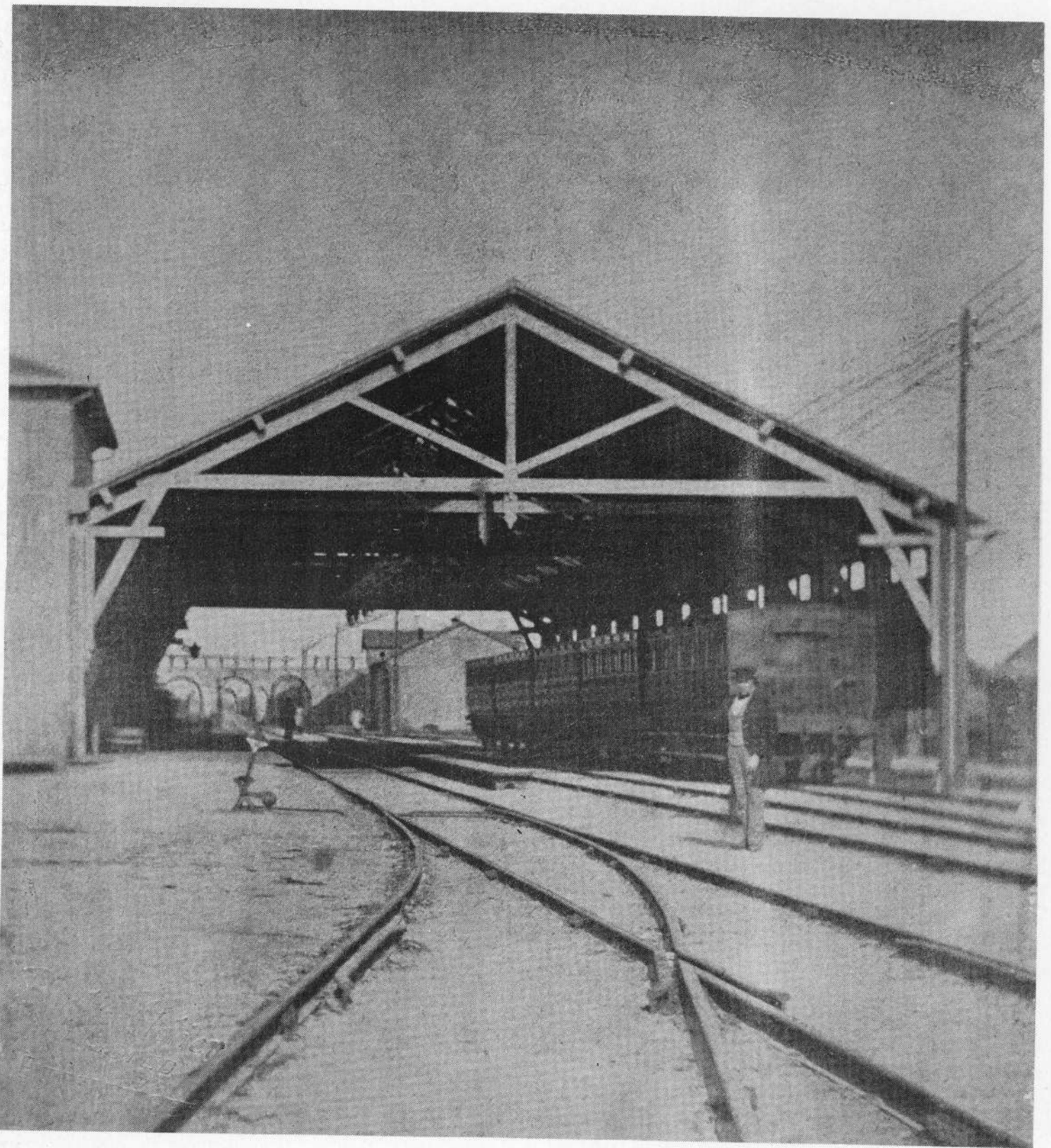
De vil af det foranstående forstå, at der her var tale om et kæmpearbejde med et forudgående gigantisk forberedelsesarbejde i ingeniør-, arkitekt- og tegnestuer.

Første fase i stationsudvidelsen, det store udgravningsarbejde, skabte et helt nyt billede i det daglige liv på stationen. Gravemaskiner blev opstillet, og tipvognsspor anlagt. Entreprenøren for dette arbejde, Hoffmann & Sønner, Esbjerg, kom ud for en første overraskelse. Da man kom gennem muldlaget, fandt man en så hård undergrund, at gravemaskinens skovle, som gik i løst kædetræk, nægtede at gå i dybden, og gled op ad skråningen uden at få noget med af betydning. Den daglige leder, en søn af firmaets grundlægger, var ikke sen i beslutningen om at forsyne skovlene med tænder, og lægge deres roterende løb i fast træk. Så gik det. Det var iøvrigt mig en kilde til daglig oplevelse at tale med denne mand, en kraftig vejrbidt fremtoning, altid tyggende på en cigar, og altid på færde på arbejdsområdet. En rigtig Yankee-type.

Han fortalte mig en dag i stolte vendinger, at hans fader i sin tid havde været med i udgravningen af den dybe gennemskæring mellem Valby og Enghave, ikke med hjælp af mekaniske arbejdsredskaber - næh, med hakke og skovl, og ikke som leder, men som arbejder. "Self-made man" endte sønnen, som jo selv var en slider, og måske, set med arbejdernes øjne, en krævende leder. Der skulle bestilles noget, for, som Hoffmann sagde: "Det er dér pengene ligger".

Det oprindeligt beregnede antal kubikmeter jordfyld slog, som det skulle vise sig, ikke til, for dæmningsarbejdet på den kommende





Ringsted-Hvalsøbane skete på mosegrund, hvor det man fyldte på den ene dag, var borte den næste dag. Opfyldningen bevirkede betydelige opskydninger i mosebunden. Det vanskeligste sted var passagen over Vigersdal å mellem Ringsted og Ortved, hvor der skulle bygges en

18 m høj dæmning over engbunden, der bestod af blødt tørv til en dybde af 18 m. Åens bund løftede sig her 8 m op over sit oprindelige niveau.

Jordarbejdet greb iøvrigt kun i ringe grad ind i stationens daglige arbejde, da det foregik

i stationens ydergrænser. Ved projekteringen var der selvsagt taget højde for, at toggangens afvikling det længst mulige kunne foregå på uhindret, normal måde. Arbejdets forskellige trin var prioriteret sådan, at toggangen i hele ombygningsperioden blev generet mindst muligt. For rigtig at forstå betydningen heraf, må De tænke Dem, at det, der skulle ske her, var at sammenligne med f.eks. ombygning af en fabrik - uden stop i den daglige drift.

Vestbanen var, som den stadig er, dobbeltsporet med blokanlæg. Stationens togveje var under togpassage sikret ved centralbetjente og centralaflåsede sporskifter. Sikringssystemet var et Siemens & Halske anlæg, bestående af kommandoposten på perron I, hvorfra signalgivningen dirigeredes, og hvorfra visse sporskifter nærmest stationen betjentes. I såvel den østlige som den vestlige ende af stationspladsen fandtes en sporskiftehytte til betjening af de under hver hytte hørende sporskifter.

Køge-Ringsted banens tog ankom til og afgik fra KRB-sporet, som var ganske uden forbindelse med eller afhængigt af førnævnte stationssikringsanlæg.

På privatbaneperronen var opført en mindre træbygning med billetsalg og læskur. Al betjening af privatbanens rejsende skete her, hvilket kan forekomme lidt usædvanligt. Man kan have haft de allerede da planlagte ændringer af stationsforholdene i tankerne, men det kan også tænkes, at det har været et prestigespørgsmål for Køge-Ringsted banen at have "egen" station. KRB åbnedes for driften den 4. august 1917 og den nedlagdes i 1963. Fra og med ibrugtagningen af Ringsted nye banegård flyttedes billetsalget og den øvrige ekspedition vedrørende privatbanen selvsagt over på den nye station.

Medens der nu graves, planeres og bygges for at nå frem til målet, en ny Ringsted station, kan vi kigge lidt på forholdene på og omkring den gamle station.

Et foto af Ringsted station, som den så ud ca. 1860, giver indtryk af en vis idyl med træer og buske, ligesom den da eksisterende træoverbygning, toghallen, over perronerne forlener eksteriøret med en vis hygge.

I 1919 var disse formildende omstændigheder ikke til stede. Godt nok kom jeg dette år til stationen efter ansøgning, men jeg kendte kun stationen fra forbirejser, og det var en overgang at vænne sig til det mærkelige for-

hold, at stationen lå dér, så langt fra byen og med åbent land til alle sider.

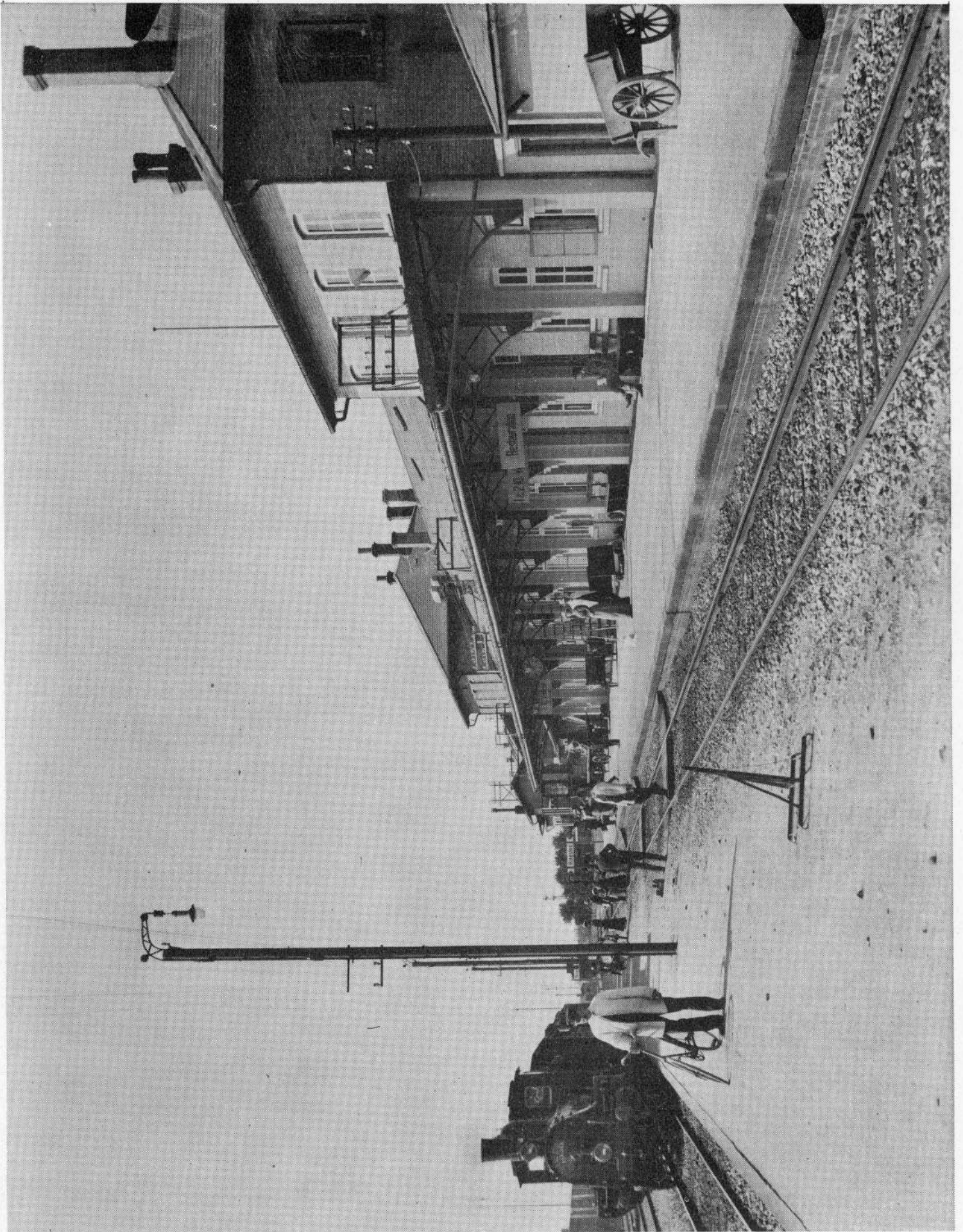
Vel havde stationen privatbanetilslutning, idet Køge-Ringsted banen var taget i brug i 1917, men ellers betjente Ringsted station toggangen på den sjællandske vestbane ved tre spor, hovedsporene I og II samt overhalingssporet, spor III. Derudover fandtes, syd for de nævnte spor, de fornødne ranger- og godspladsspor. På stationens nordside lå godsekspeditionsbygningen, i hvilken også toldvæsnet havde sine lokaler. Læssesporet ved pakhuset havde sit forløb ud i en vogndrejeskive, som selvsagt betjentes ved håndkraft.

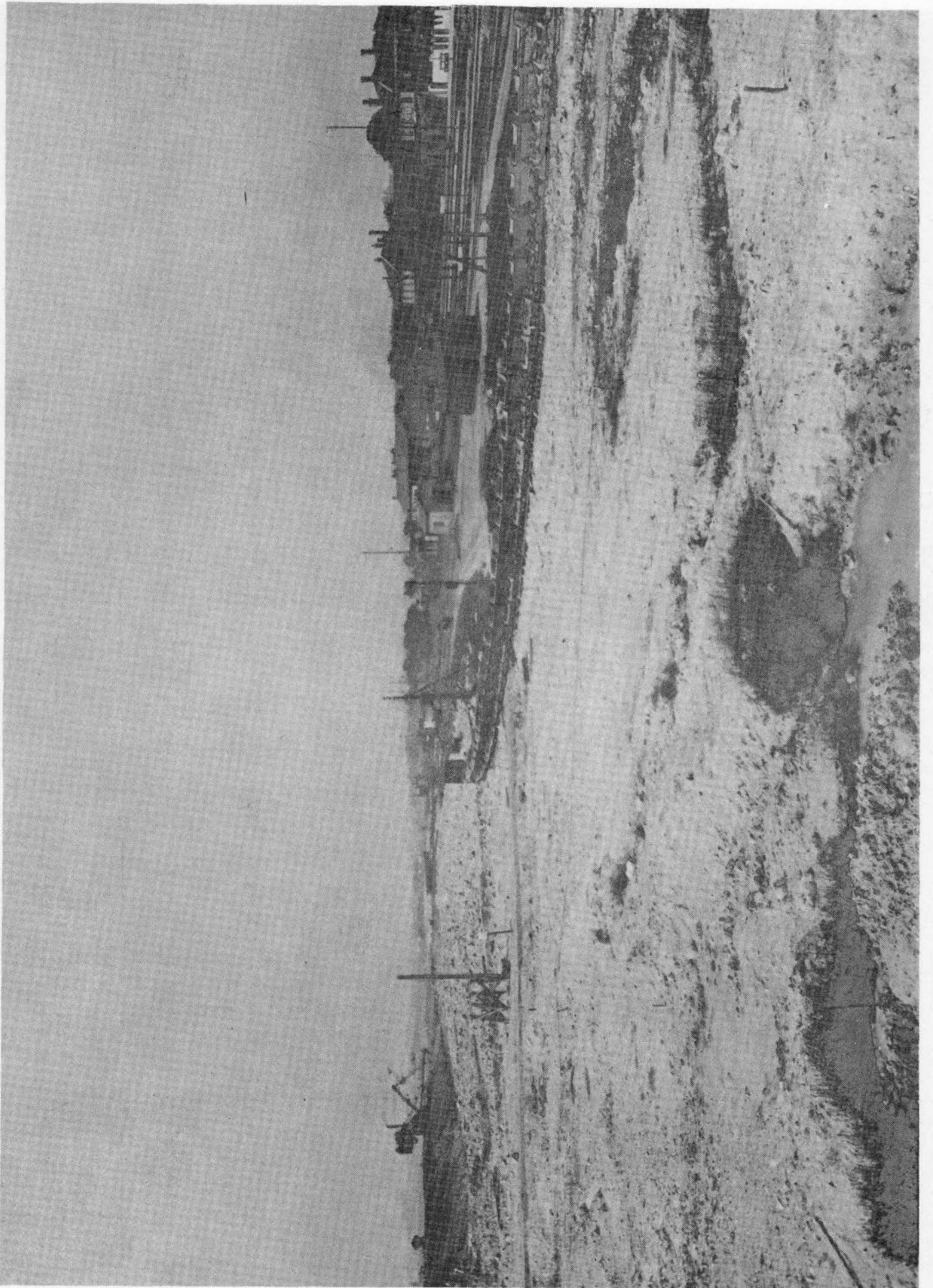
På sydsiden, i stationens østlige ende, lå vandtårnet, som egentlig ikke var noget tårn, men en bygning med diverse rum og værelser, og med vandbeholderen anbragt øverst oppe. På samme side som denne bygning, men nærmere stationsmidten, lå staldbygningen m.v. for stationens rangerhest. Sagen var nemlig, at medens togmaskinerne besørgede ud- og indrangeringen af godsvogne til og fra stationen, så besørgedes den lokale rangering til og fra læssevejene af hesten Jakob.

Rangering med hest er et kapitel for sig i jernbanens historie, og den der har været med i den periode, og som iøvrigt kan lide heste, mindes dem med vemodblandet glæde. Hesten Jakob sled hver dag i det med sine godsvogne, og det var mærkeligt at se, hvorledes han ligesom havde på fornemmelsen, om der skulle tages hårdt, eller om mindre kunne gøre det. Skulle der virkelig trækkes, satte Jakob benene godt fast i jorden, og lagde sig med spændte muskler langsomt fremover i et sejt træk til han havde overvundet modstanden. Var vognen først i bevægelse, indrettede han sin gang efter behovet. Jakob havde en god støtte i gamle Ole, rangerkusken. De to forstod hinanden, og var gensidig afhængige af hinanden. Ole passede sin hest som en moder sit barn. Ak ja, så fik de to alligevel ristet en fortjent minderune.

Efter dette lille tilbageblik må vi tilbage til det sagen drejer sig om. Stationspladslægningen skrider gevaldigt frem, ligesom byggearbejdet på den nye station, pakhusbygningen og remiseanlægget m.v. Alt hjulpet af den omstændighed at det foregår i stationens yderkredse.

Det siger sig selv, at en nær kontakt mellem ingeniører, arkitekter, distriktskontor og station måtte til, og nødvendiggjorde udveks-





ling af forslag og planer parterne imellem. Resultaterne af disse kommunikationer blev i form af cirkulærer og instruktioner bekendtgjort for personalet, som derved blev holdt ajour med udviklingen.

Hver dag havde sit nye at byde på. Dog, det føltes ikke besværligt. Tværtimod, det gav afveksling, og - med et nutidigt udtryk - GO i arbejdsrytmen.

Det er ugørligt at berette om alle enkeltfaser i arbejdet fra dag til dag, jeg må springe lidt i det.

Fra det tidspunkt, hvor ændringerne nåede de nye togveje, indføringen af Hvalsøbanen og Næstvedbanen, samt omlægningen af hovedsporene I, II og III, skete der indgreb i stationens sikringssystem, idet den tilvante sikring af de gamle togveje gennem centralapparatet gradvis erstattedes af andre, midlertidige, former for togvejssikring. Lad mig nævne: Aflåsning med almindelig hængelås, aflåsning med Stockfleths lås, "nøgleaflåsning" o. s. v.

Ved en Stockfleth-lås forstås et på svel-len fastboltet overfald, som ved brugen hindrer omstilling af sporskiftet.

Nøgleaflåsningen fungerer på den måde, at nøglen efter aflåsning af pågældende sporskifte anbringes i centralapparatet i en lås med et nøglehul, hvori den til det pågældende sporskifte hørende nøgle passer. Først når alle i betragtning kommende sporskifter er rigtig stillet, aflåst, og nøglerne på plads i centralapparatet, er togvejen sikret. I nærværende tilfælde, hvor der til togvejsfastlægningen krævedes en del nøgler, havde en portør nok at gøre med at fare fra apparat til sporskifter og tilbage igen med nøglerne. Det skulle tilmed gå stærkt, da man jo ikke kunne fastlægge de forskellige togveje længere tid i forvejen. Afstanden mellem apparat og sporskifter var iøvrigt ret stor, hvorfor portøren i visse tilfælde betjente sig af en skinnecykel. Helt fortvivlet var det, hvis han i skyndingen glemte eller tabte en nøgle, så han måtte af sted en gang til.

Ind- og udrangering af tog måtte ske i flere perioder på grund af hel eller delvis manglende centralsikring.

Man siger, at alt kan blive en vane. Det gjaldt faktisk også de her omhandlede forhold, hvilket kunne konstateres deraf, at toggangen i hele ombygningsperioden foregik uden næneværdige forsinkelser.

Af særligt vanskelige arbejder under om-

bygningen må nævnes udgravningen og støbningen af den tidligere omtalte, 4 m brede perrontunnel, som skulle forbinde perronerne I-IV.

Alle tog skulle jo passere dette arbejdssted, hvilket krævede en yderst solid afstivning og overbygning, som kunne holde til togpassagen, selv om denne selvsagt skete med stærkt nedsat hastighed. Også dette arbejde gennemførtes uden uheld. At tunnelen i 1933, i et par dage, blev omdannet til vel nok verdens længste "swimmingpool" er et kapitel for sig, som De skal få beskrevet ved anden lejlighed.

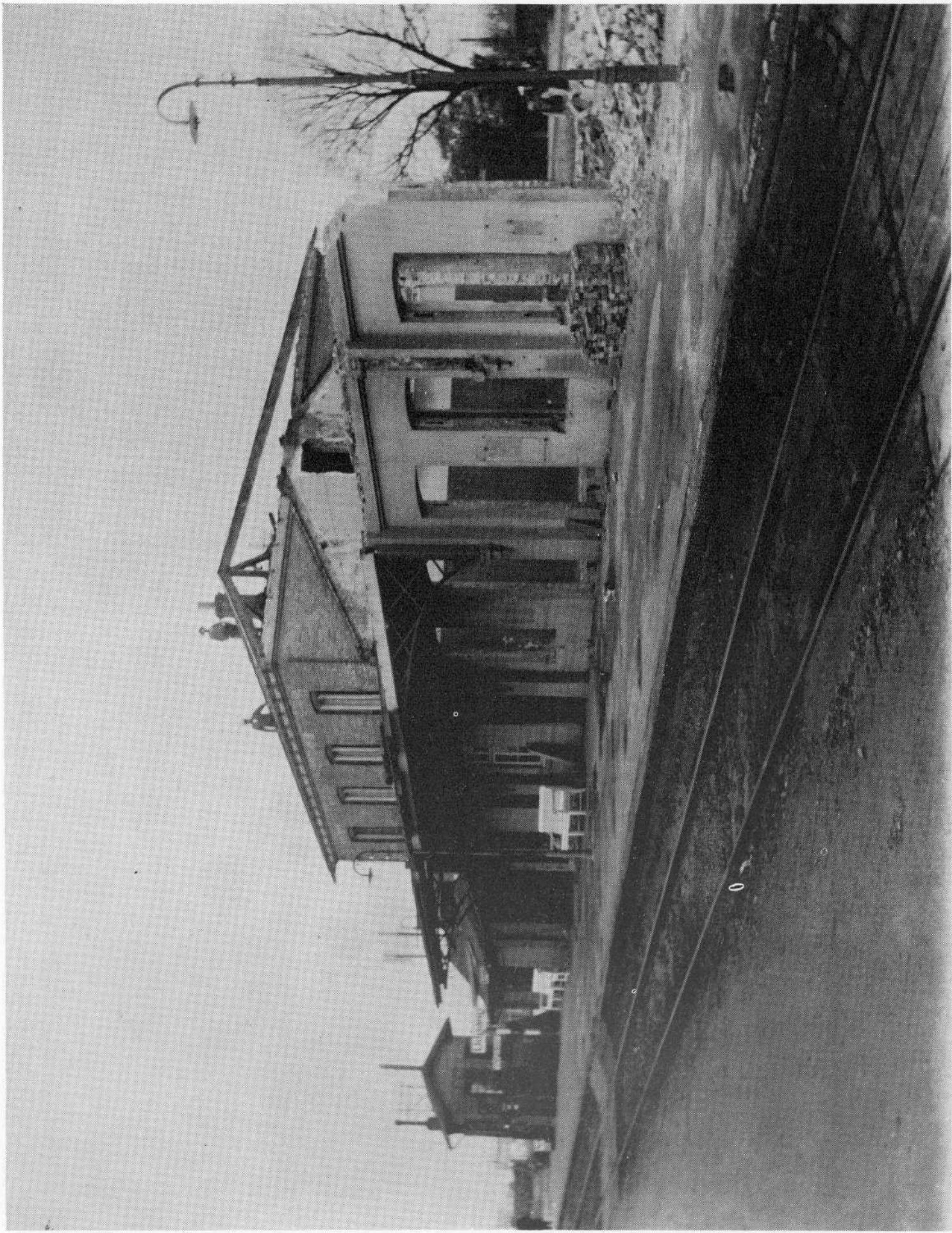
Så er vi nået så langt frem i tiden, at de to nye banestrækninger åbnes for driften. Det skete den 1. juni 1924 for Ringsted-Næstved banens vedkommende og den 15. august 1925 for Ringsted-Hvalsø banens vedkommende.

Ringsted-Næstvedbanens primære formål var at skabe en forbedret eksprestogs forbindelse med det sydlige udland, hvilket jo er gået efter forventningerne aldeles udmærket.

Ringsted-Hvalsø banens, ligesom iøvrigt fortsættelsen, Hvalsø-Frederikssund banens, levetid blev derimod ikke lang. Hvalsø-Frederikssund banen åbnedes for drift i 1928, og begge de nævnte strækninger blev nedlagt i 1936. Med en yderligere fortsættelse af baneanlægget fra Frederikssund til Hillerød, hvilket sidste anlæg blev opgivet, var påtænkt en aflastningstransitforbindelse fra Helsingør til Ringsted, med Ringsted station som omlæsningsstation for stykgods. På de første sporplantegninger for Ringsted nye station, ser man derfor omlæsningssporene ved det nye pakhuis indtegnet som kamspor.

At Ringsted-Hvalsø-Frederikssund banen måtte nedlægges så relativt kort tid efter åbningen skyldes mange sammenfaldende faktorer, først og fremmest af økonomisk art, dels havde anlægsomkostningerne været større end forudset, bl. a. på grund af de før omtalte dæmnings-skred på Ringsted-Hvalsø banen, men også fordi indtægterne ved såvel passager- som gods-befordringen blev langt ringere end forventet. En i tidligere tider så kendt folketingsmand, J. K. Lauritzen, skal under en jernbanedebat have udtalt: "Næst efter kønsdriften er ingen drift så vanskelig at styre som jernbanedriften". Det er sande ord, for den gang som nu gælder det, at vilkårene ændrer sig fra dag til dag, endsi-ge da fra år til år, og beslutningen om nye jernbaneanlæg tages jo ikke fra dag til dag. Når jeg nævner dette, er det fordi interessen







Ringsted

Jernbanestationen



Ringsted

Banegaard.

for, hvorfor det gik som det gik, i dag er større end interessen for benyttelsen af banen var - den gang man havde den.

Natten mellem den 11. og 12. juni 1925 var den sidste på Ringsted gamle banegård. Jeg var så heldig at have vagten som stationsbestyrer den nat. Når jeg taler om held i den forbindelse, er det, fordi jeg derved blev den, som i bogstaveligste forstand "byttede" gamle station om med nye station. Lidt mere herom:

Det lå sådan, at kontormøblerne, skriveborde, stole og reoler, i forvejen stod parat i de nye lokaler. Alt nyt og pænt, men alt det "løse" kontormateriel, billetskabe, billetbeholdninger, formularskabets indhold o.m.a. skulle flyttes over og anbringes på plads, således at den ny dag kunne begynde i den nye station, og helst fungere korrekt.

Jeg havde i forvejen aftalt med to unge kollegaer, at de ofrede nattesøvnen og hjalp med ved flytningen. De gjorde det med iver. Da morgenen gryede, var alt på rette plads. Billetskabene klar til brug, og i formularskabet lå hver formular på sin hylde. Kort sagt, Ringsted ny station var klar til start.

Flytteomkostningerne var minimale, en øl til hver af gutterne, iøvrigt betalt af os selv, var hvad det kostede. Når jeg opholder mig ved dette, er det for at præcisere den tids gennemførte sparsommelighed. Noget vi alle var vant til den gang, og fandt naturligt. Vi tog det endda som en fornøjelse, hvad nogle måske i dag har lidt vanskeligt ved at forstå.

I forbindelse hermed kan jeg oplyse, at der selvsagt ikke fandt nogen form for "indvielse" sted af den nye station. Man fortsatte bare som om intet særligt var hændt.

Selvfølgelig glædede alle sig over forandringen. Den nye stations indretning var nemlig OK og personalet fik dermed gode arbejdsforhold.

Indtil den gamle station blev fjernet, opstod der for det rejsende publikum en stor gene. De gamle perroner måtte jo benyttes indtil man efter nedrivningen kunne komme i gang med at lægge de to nye hovedspor, der i dag ligger der, hvor den gamle station lå. Man formidskede genen ved at etablere en gennemgang gennem rejsegodsekspeditionen på gamle station, så de rejsende lettere kunne komme ud til stationens forplads.

Med ibrugtagningen af Ringsted nye station var dog ikke alt arbejde med ombygningen

til ende. Stationens nye elektriske sikringsanlæg manglede afslutningen. At beskrive, hvorledes et elektrisk sikringsanlæg teknisk er bygget op, er ugørligt i en beretning som denne. Der kan dog henvises til, at et sådant anlæg kræver nedlagt mange kilometer kabler og kabelkorer, en mængde relæer, foruden flere kilometer af monteringsstråd i centralapparatet, der havde 24 signalhåndtag og 48 sporskiftehåndtag.

På kommandopostens langvæg var sportavlen opsat. Tavlen viser alle i betragtning kommende togveje, samt signalerne for disse. Det hele inddelt i isolationsafsnit, betegnet ved små lysende pærer, som slukkes efterhånden som afsnittene befares af toget. I normalstillingen viser alle afsnitslamper hvidt lys, og alle signallamper rødt lys.

Anlægget er udført af det kendte tyske signalfirma Siemens, og det toges i brug i 1929.

Medens man med det gamle 3-postsystem havde mulighed for at afbryde en i en togvej foregående rangering, gennem de to signalposter i stationens ender, så var dette ikke længere muligt ved disse posters bortfald. Derfor blev der etableret en sirenevarsling fra kommandoposten, hvor et eller flere tryk på en kontakt fremkaldte sirenelyd, som kunne varsle stop for den igangværende rangerbevægelse.

Jeg vil sluttelig nævne et DSB anlæg, som godt nok ikke direkte var underlagt stationen, men som ligesom hører med i billedet af Ringsted station. Det drejer sig om Radio-centralstationen, hvorfra samtlige færgeoverfarter betjentes. Tidligere havde man klaret sig med en lille radiostation i Gedser, men bl.a. på grund af den strenge isvinter i 1928/29 besluttede man sig for udvidelse af radiotjenesten.

Stationen fik sin plads på en mark i nærheden af stationens remiseanlæg, og den betjentes af først to, siden af fire radiotelegrafister. Radiostationen var udbygget som modtagerstation og telefoncentral. Når der skulle sendes, skete det ved hjælp af en 1,5 kW sender, der var opstillet i Post- og telegrafvæsnets radiostation i Skamlebæk ved Sejrbugten, og som fjernstyrede over en særlig ledning.

E.F.G.H. Nielsen

Billedtekst, se side 167.

VI BYGGER:

EN MODEL PÅ EN WEEK-END!

NFJ F 5.

ved Erik og Kaj Juul-Pedersen

Indledning:

Kan det lade sig gøre at bygge en modelvogn i størrelse 0 (1:45) på en week-end?

Vi havde længe diskuteret det spørgsmål og besluttede at prøve at gennemføre det på én dag, således at Erik byggede undervognen og Kaj vognkassen. Forsøget fandt sted søndag den 1. april 1973 med start kl. 10.00, men på grund af diverse forstyrrende omstændigheder (frokost, film i TV, middag, familiebesøg) lykkedes det ikke at blive færdig samme dag.

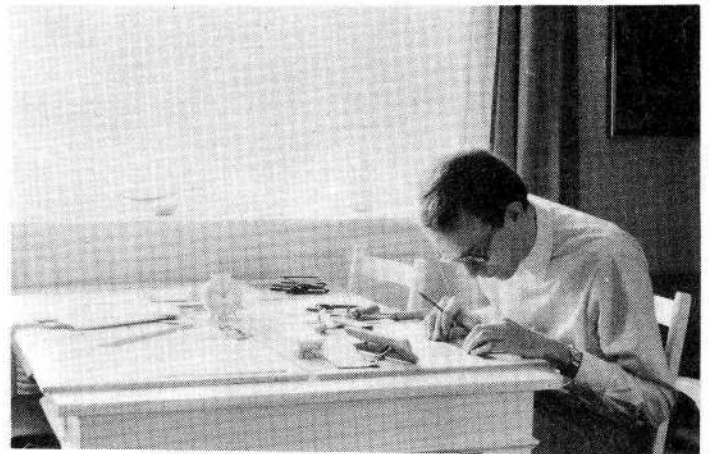


Fig. 1. Starten er gået den 1/4-73 kl. 10. Erik Juul-Pedersen ved arbejdsbordet fremstiller undervognsdetaller.

Lørdagen efter var vognen dog færdig, og den samlede byggetid blev 20 timer fordelt med 9 på vognkassen og 11 på undervognen. Det skal bemærkes, at vognen ikke er bygget superdetailleret; således mangler en del detaljer på vognkassen og undervognen er ikke forsynet med indvendige forstærkningsprofiler. I overensstemmelse med standards for OMJK og

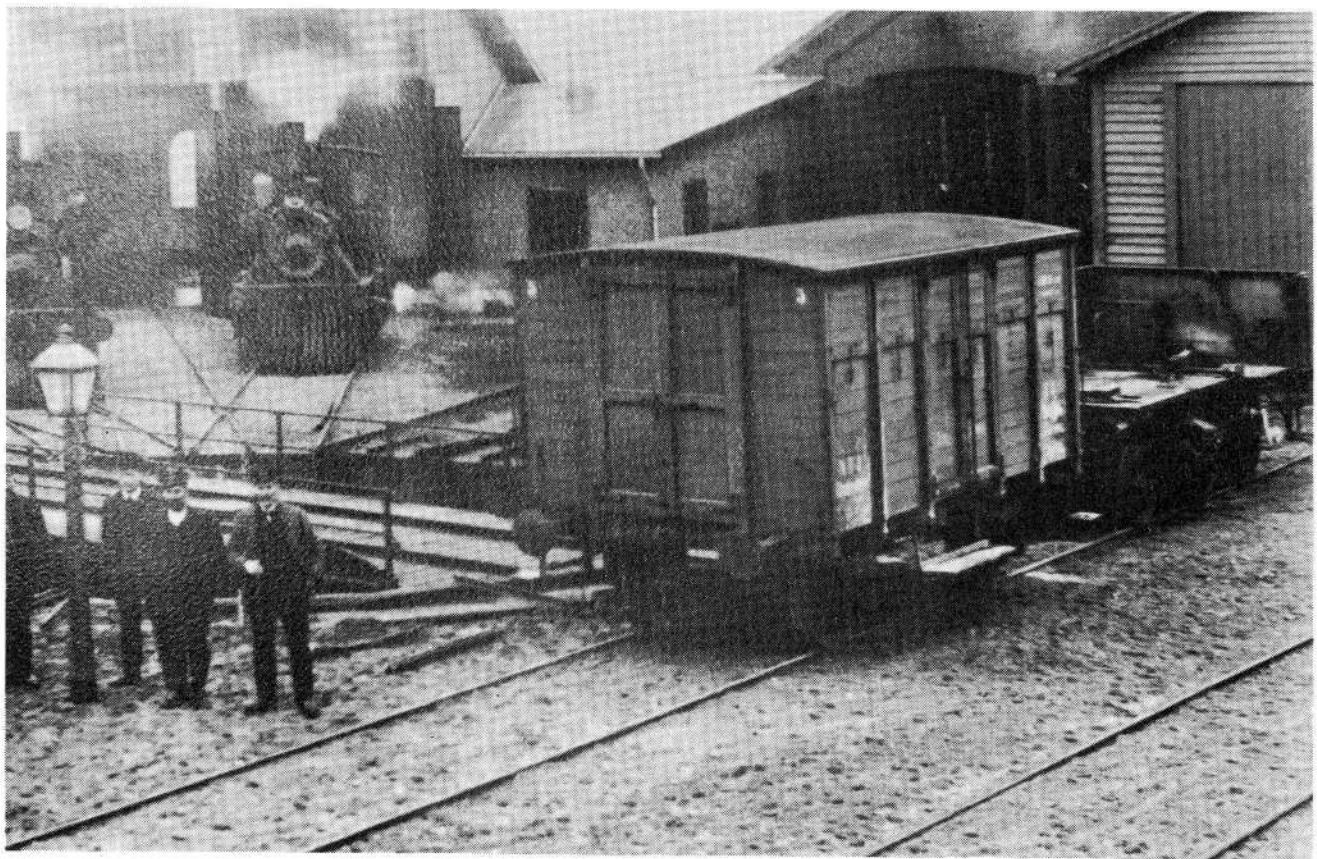


Fig. 2. NFJ F 5 i Bogense 1911. Bemærk det lange trinbræt under sidedøren.

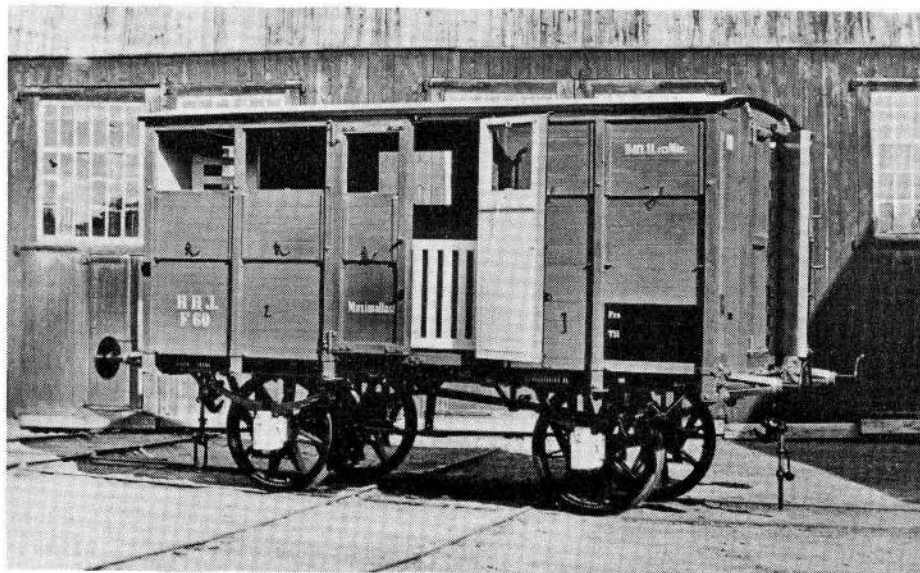


Fig. 3. Mange andre baner end NFJ fik leveret små lukkede godsvogne fra Scandia. Her ses HHJ F 60 som fabriksny. Bemærk de indvendige døre samt de hvidmalede akselboxe.

JS/DMJK er vognen dog udstyret med fjedrende puffere, affjedrede aksellejer og automatkobling (men ikke krog og skruekobling).

Forbillede:

For at give forsøget en rimelig chance for at lykkes, valgte vi en simpel godsvogn af Q-typen som forbillede, nemlig NFJ F 5.

Nordfyenske Jernbane (NFJ) mellem Odense og Bogense åbnede i 1882 og havde til åbningen anskaffet 7 lukkede godsvogne F 1-7, bygget i Breslau. De blev kort tid efter suppleret med to af samme type, F 8-9, bygget af Scandia. NFJ fik ialt leveret 25 af disse små godsvogne, bygget af følgende fabriker: 10-14, af Breslau i 1884 (F 10-11 havde bremsehus), 15-17 af Skabo i 1890, 18-22 af Scandia i 1894 og 23-25 af Scandia i 1897. Alle disse små F-vogne blev udrangeret mellem 1935 og 1949. Vognkassen af F 5 stod i mange år ved restaurant "Arken" i Bogense.

Tegningen - som venligst er stillet til rådighed af Tommy Ørum - viser en af Scandia-vognene, men Breslau-vognene var næsten magen til, sammenlign fig. 2 og 3.

Bygning af vognkassen:

Vognkassen bygges naturligvis af træ - til bund bruges 4 mm krydsfiner og til siderne 1,5 mm krydsfiner. Bund og sider måles op på tegningen og tegnes på fineren. Husk at tage hensyn til de aktuelle materialetykkelser. På tegningen måles vognens ydermål til 58 x 108 mm, d.v.s. at vognbunden skal være 55 x 105 mm - nemlig 2 x 1,5 mm kortere på hver led, hvis materialetykkelsen er 1,5 mm. Gavlenes højde

kan måles direkte på endebilledet af vognen, mens sidehøjden skal være gavlens højde plus 1,5 mm, idet siderne går 1,5 mm ned under gulvets underkant og skjuler dermed det øverste af vangen. Bredden af gavlen er 58 mm, altså vognens fulde bredde. Dermed skal siderne kun være 105 mm lange (lige så lange som bunden).

Når bund og sider er tegnet op på fineren skal de ridses, så de ligner planker. Med en blyant mærkes plankeafstanden op, men sæt kun en prik i stedet for at tegne streghelt op, det vil nemlig kunne ses gennem malingen. Ridsningen sker bedst med en fin skruestrækker efter en stållineal som vist på fig. 5. Det drejer sig om at få en forholdsvis bred fuge, som ikke udfyldes helt af maling.

Efter ridsningen skæres vognsider og bund ud med en hobbykniv efter stållineal. Her drejer det sig om at lave et pænt, lodret snit, og



Fig. 4. NFJ F 5 som vognskur ved restaurant "Arken" i Bogense, januar 1965.

det gøres ved at skære 5-6 gange med forholdsvis let hånd i stedet for at skære helt igennem med det samme. Hvis bunden er lavet af 4 mm finer, er det hurtigere at save den ud med løvsav end at skære den ud med kniv. For at give vognen lidt liv valgte jeg at lade nogle lemme stå åbne, og de nødvendige huller udskæres

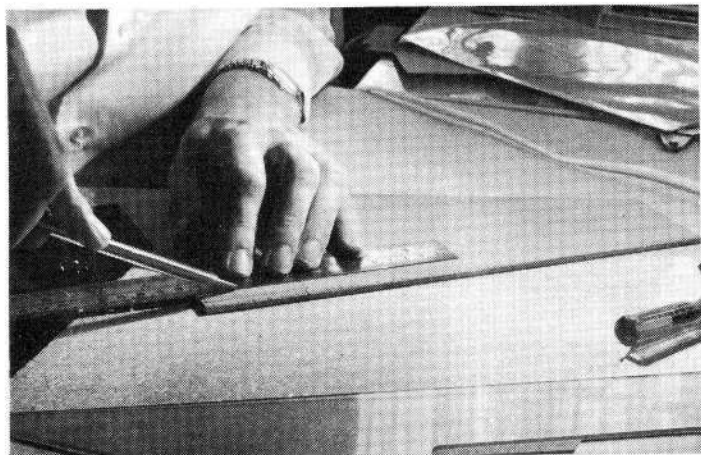


Fig. 5.

samtidig med siderne, se fig. 6. Åbne lemme gør det nødvendigt at male vognen indvendigt!

De fire sider plus bunden var færdige efter knap to timers arbejde, se fig. 7. Derefter kan vognkassen limes sammen, og til det formål kan limen Cyanolite anbefales; det er en ret dyr lim, men meget hurtigtørrende og derfor behagelig at arbejde med. Gavlene limes

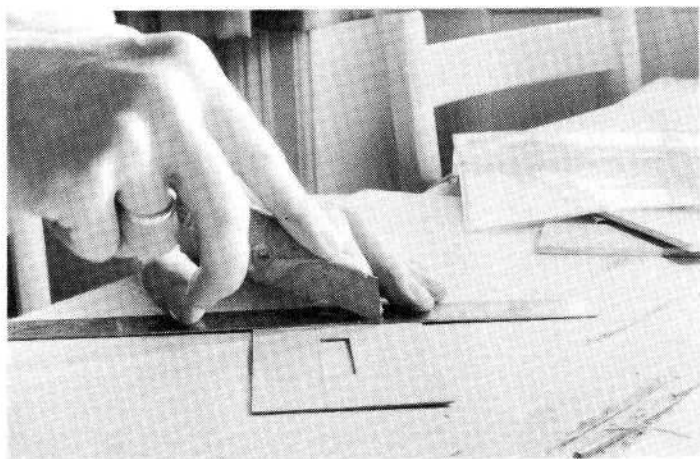


Fig. 6.

først på bunden, fordi undersiden af gavlene og undersiden af bunden skal være i samme plan. Dernæst limes siderne på, så de flugter foroven med gavlene og har ca. 1,5 mm under bunden. Den samlede vognkasse ses på fig. 8.

Næste arbejdsstadium er stolper på sider og gavle. I hobbyforretningen købes nogle 2 x 2 mm lister, som pudses med fint sandpapir, så

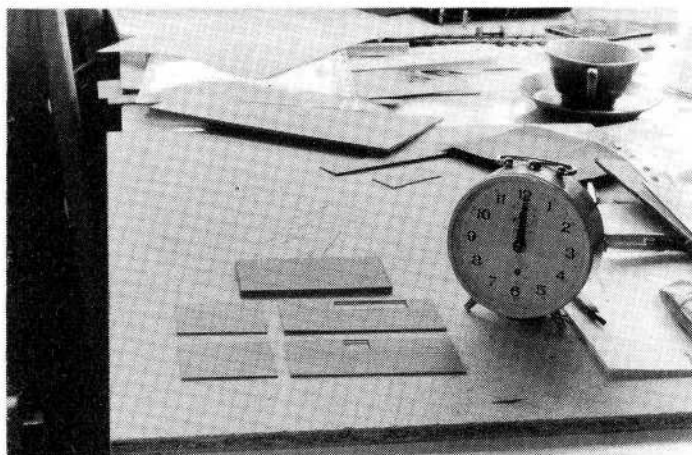


Fig. 7.

de i færdig stand er ca. 1,5 x 1,5 mm. De første stolper, som skal sættes på, er hjørnestolperne. Længden er gavlhøjden plus 6 mm (=højden af pufferplanken). Dernæst anbringes

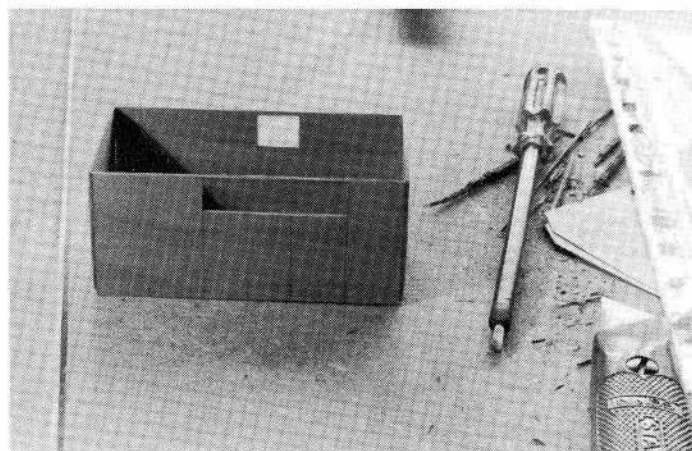


Fig. 8.

to langsgående lister øverst på hver side og så de øvrige sidestolper samt døre. De lange stolper på gavlene skal skæres skråt af for oven, se også fig. 3.

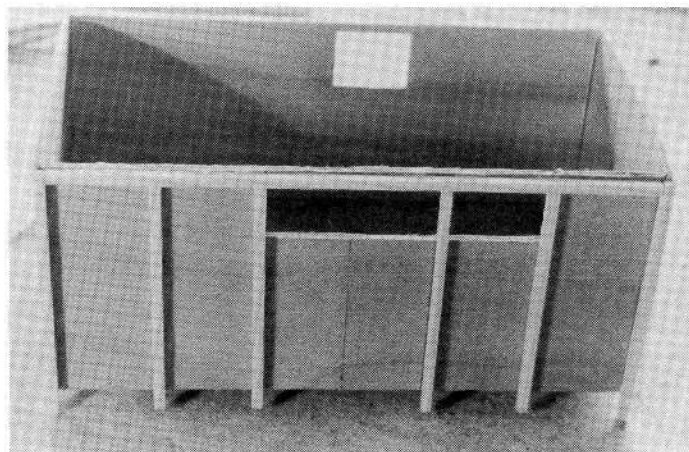
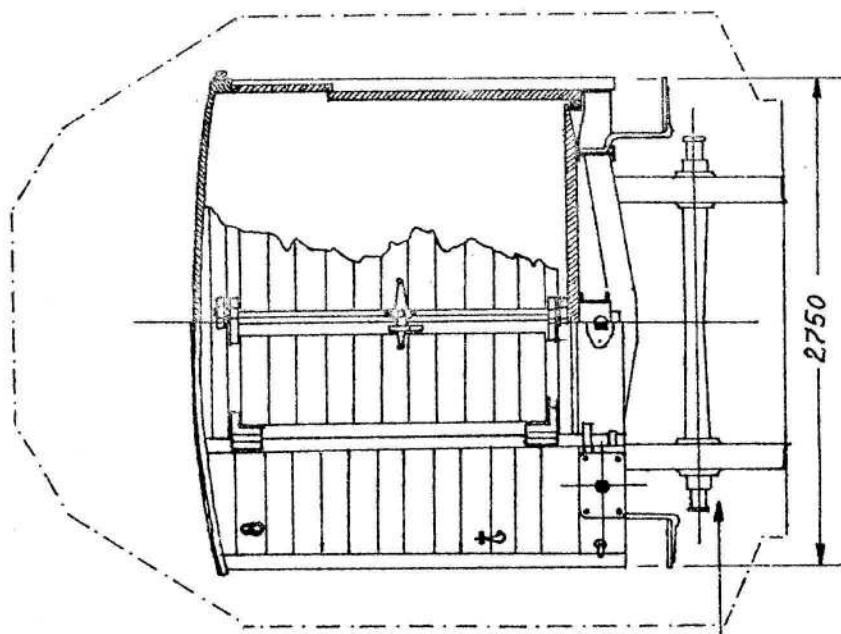
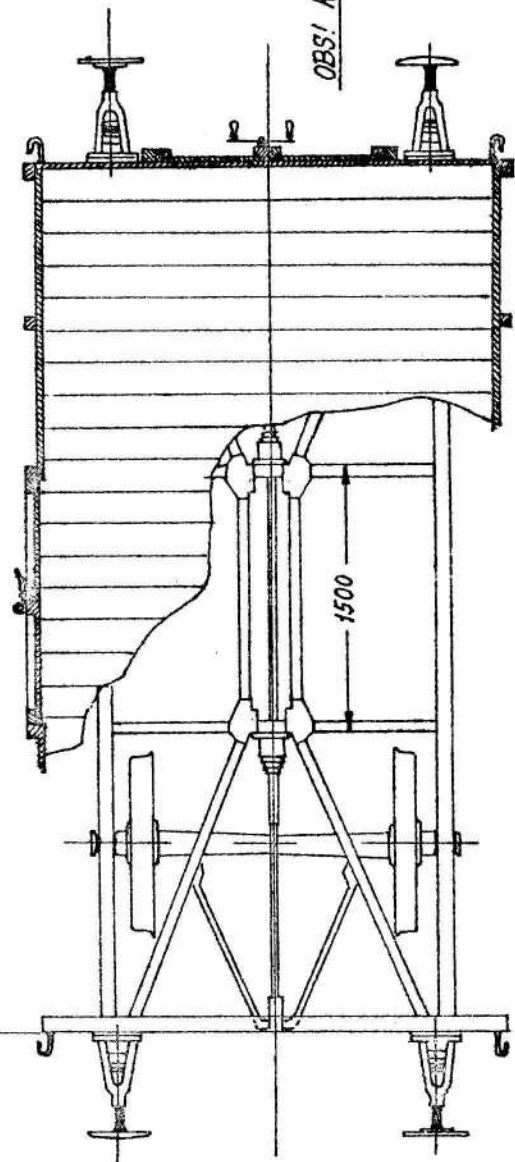
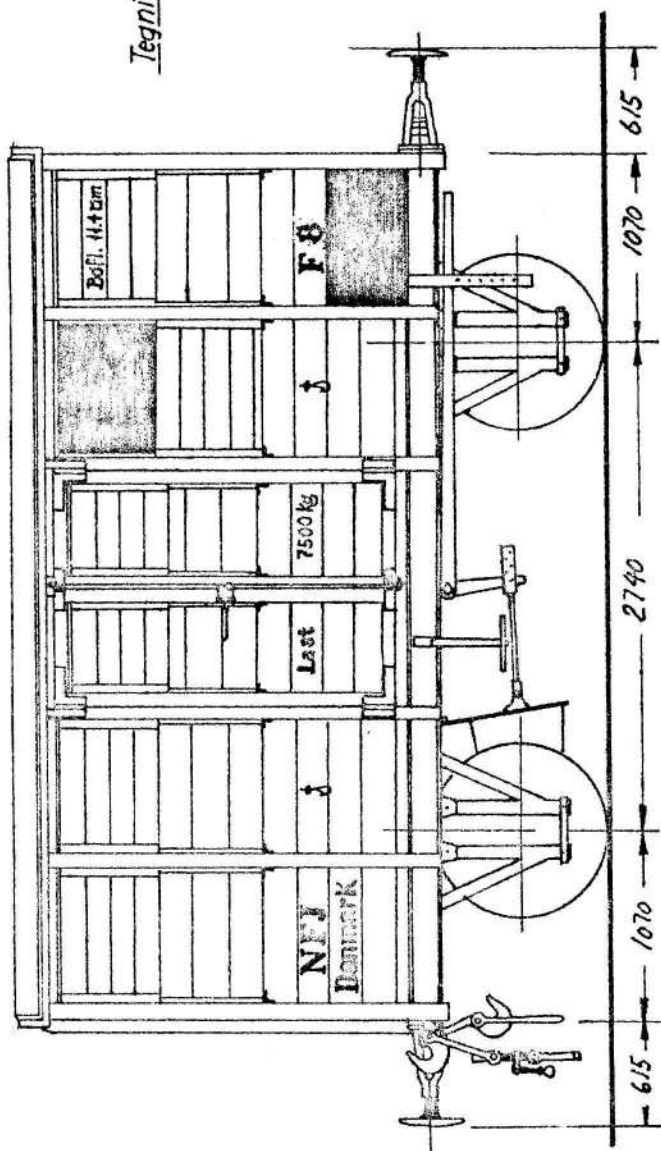


Fig. 9.



Tegning i skala 1:45

*Stjernegearhjul
Diam. 1010*



NORDFYENSKE JERNBANER

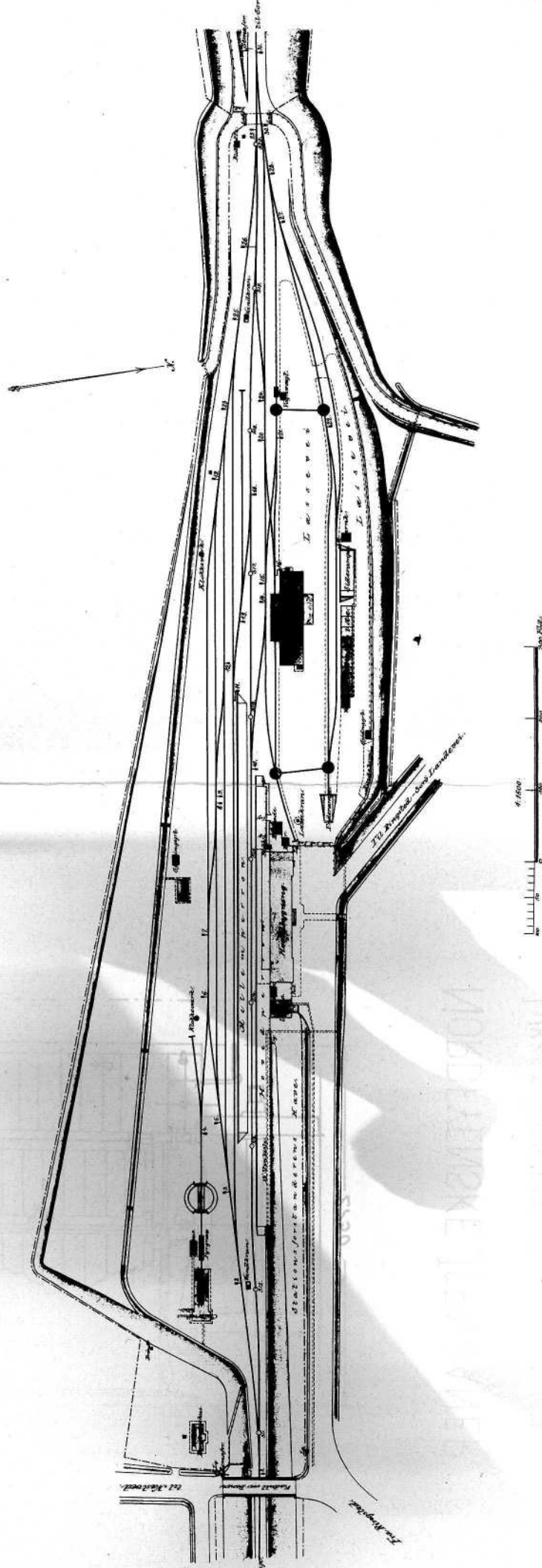
LUKKET GODSVOGN MED HÅNDBREMSE
LITRA F

Odense, d. 25.2.65

Boonni

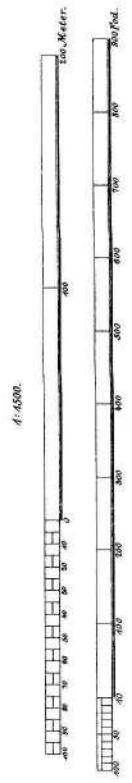
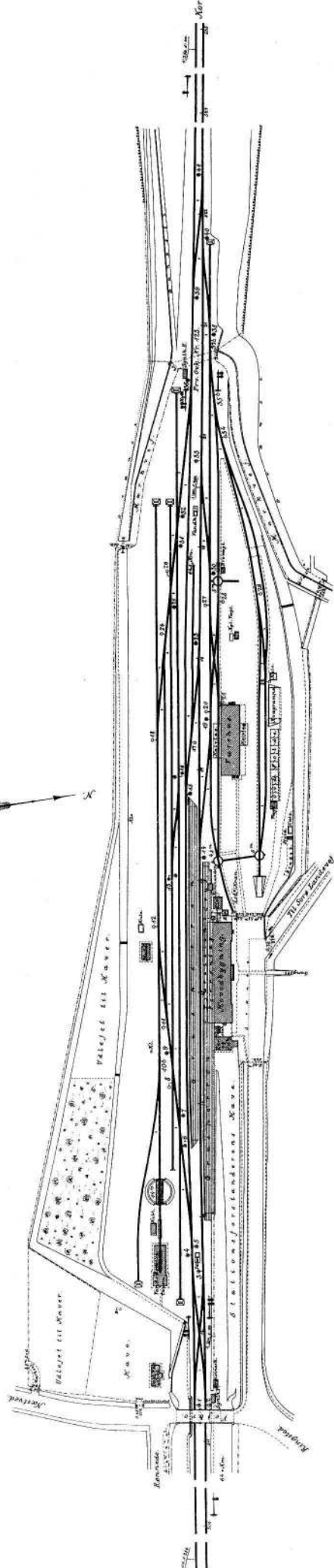
RINGSTED BANEGAARD.

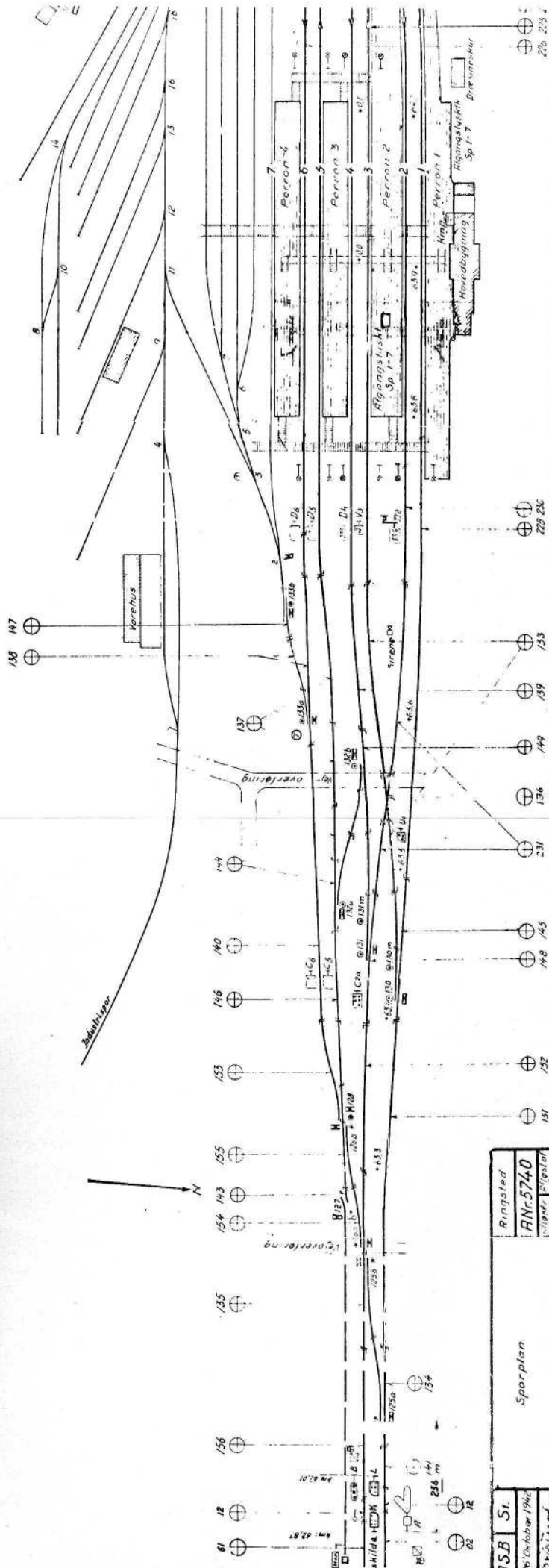
1892.



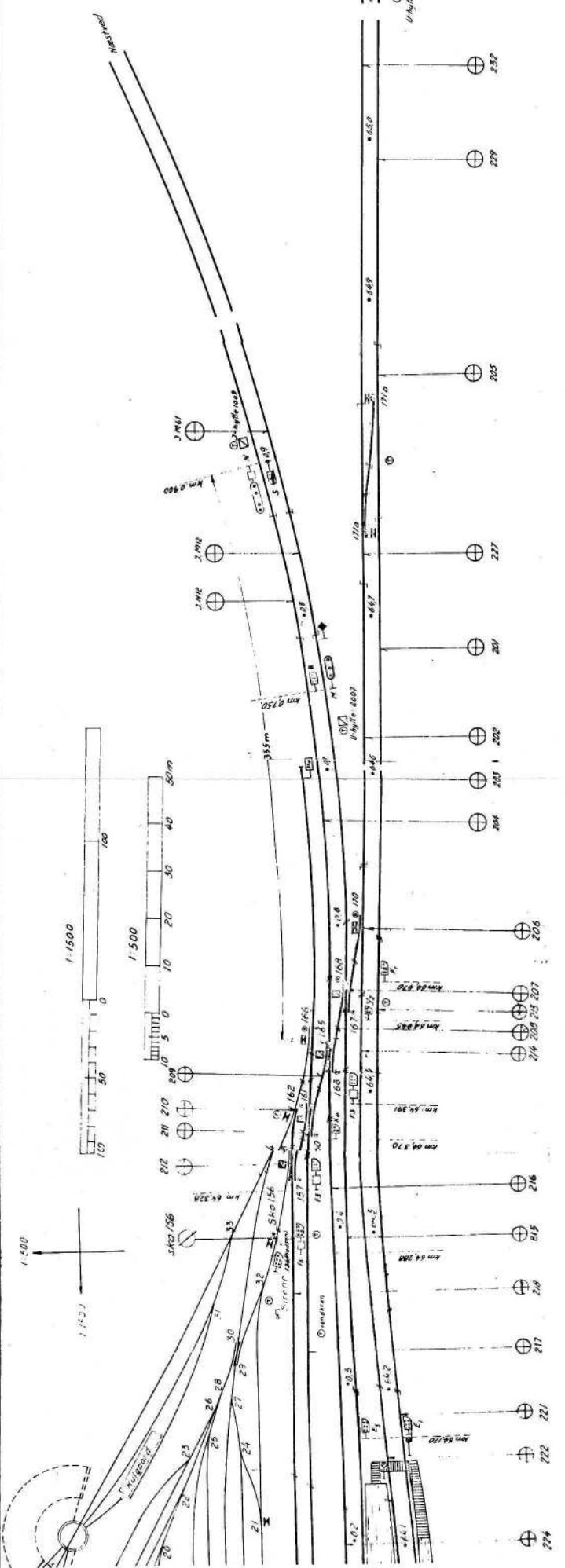
D. S. B.
RINGSTED STATION.
 (1903).

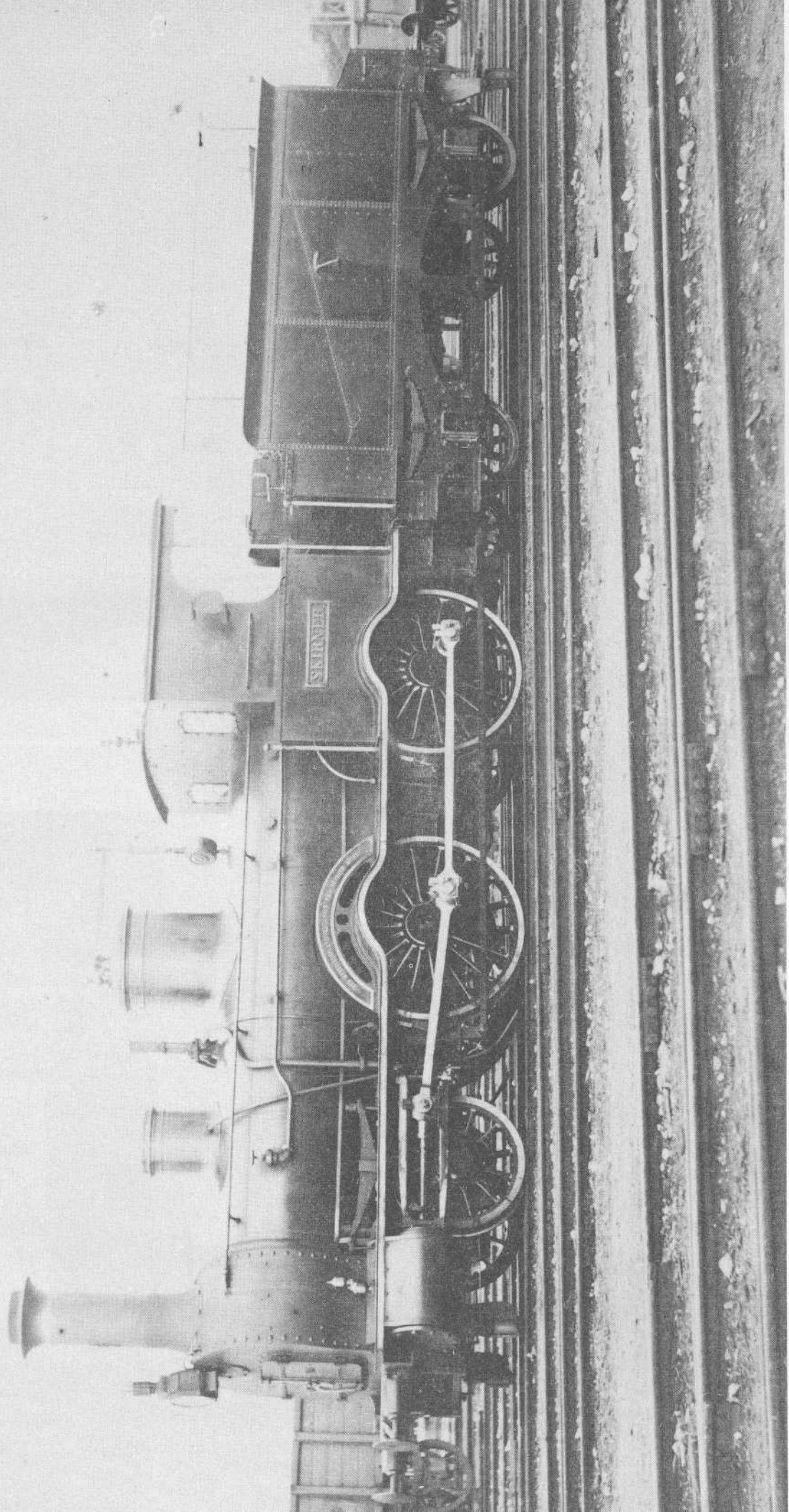
Amici Spontingie, mellom Spontingie, Nr. 1 og 4
 heraf indgaaet i Bussengarten.
 5667 m = 47742
 5773 m = 53322





7SB St. Ringsted
 Sporplon
 RN-5740
 1942
 21.10.1942







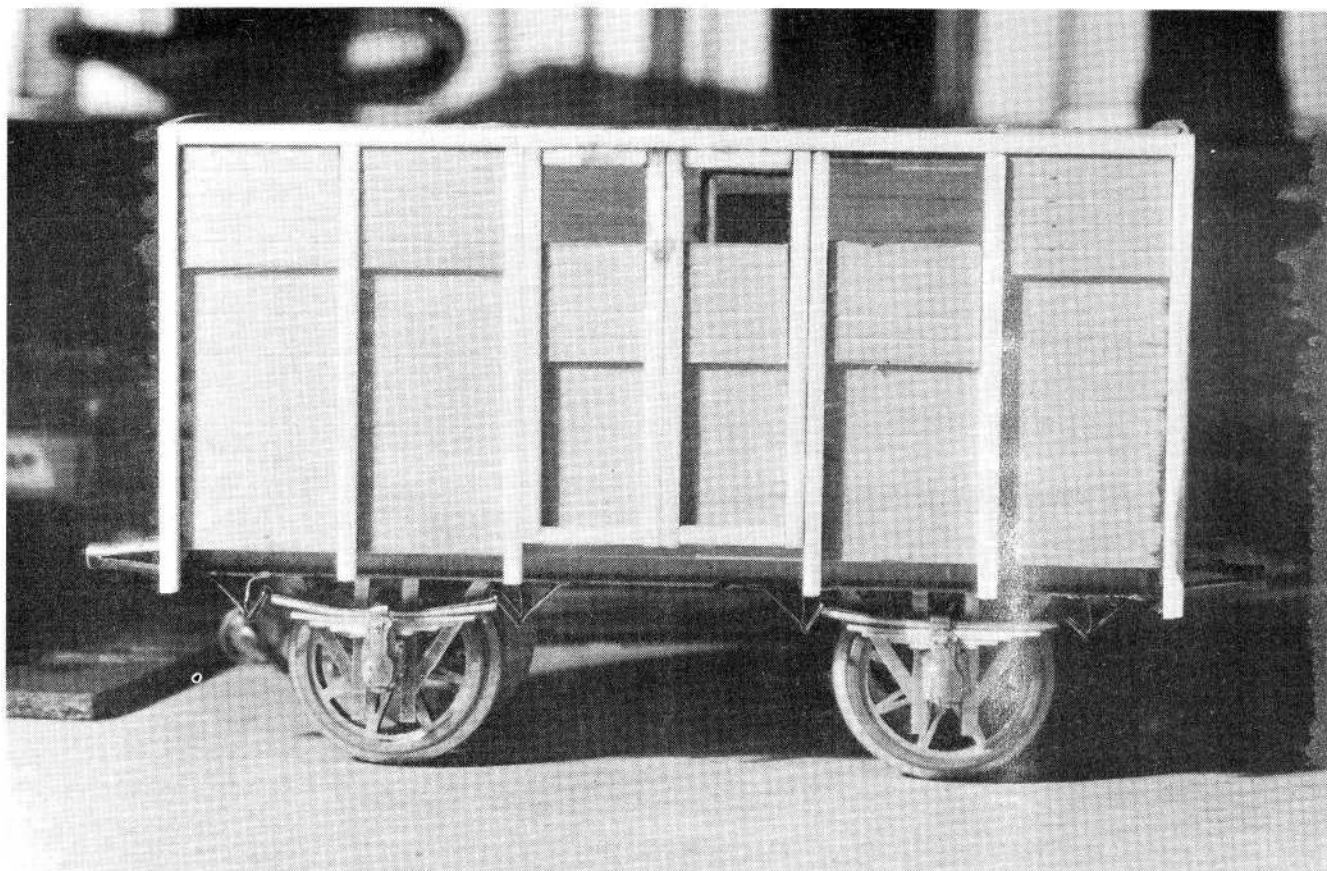


Fig. 10.

På fig. 9 er de første lister limet på siderne. Det er vigtigt, at være varsom med limen, idet maling ikke kan binde på den lim, der måtte smutte ved siden af listerne. Ved udskæring af listerne er det bedst at skære et snit fra alle fire sider for at undgå at listen flækker.

Lemmene laves af tynd finer - 0,5-1 mm - og glidelisterne af karton. På fig. 10 ses vognkassen med lemme samt undervognen. Det er nødvendigt at tilpasse undervognen efter

vognkassen; det er ikke sikkert at den stemmer med tegningen helt på millimeter!

Taget laves af tynd finer, f.eks. samme materiale som lemmene. Da nogle lemme skal være åbne, må vognkasse og tag males på den indvendige side, se fig. 11. Jeg valgte en gul-sort blanding af Humbrolmaling af tilpas snavset udseende.

Taget limes på vognkassen med Cyanolite. Da limen er meget hurtigtørrende kan taget med fordel limes først i den ene langside, som

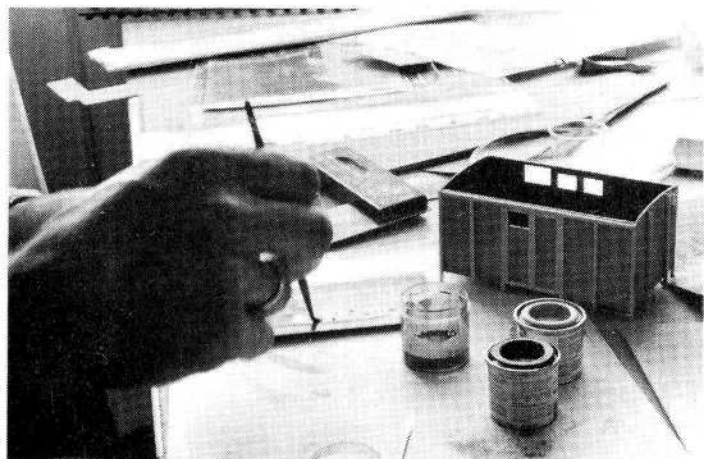


Fig. 11.

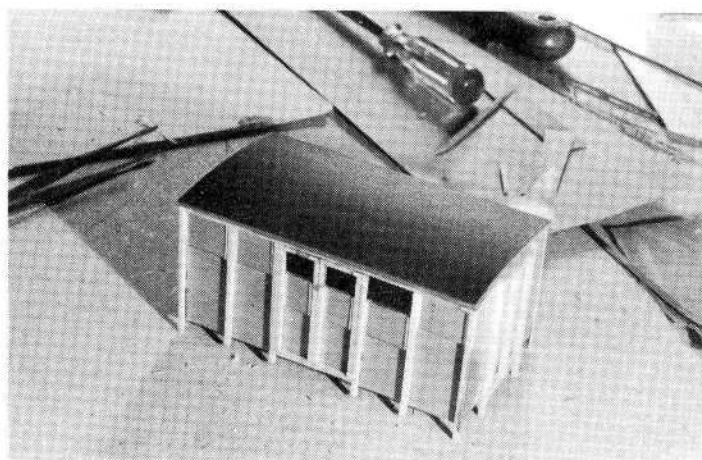


Fig. 12.

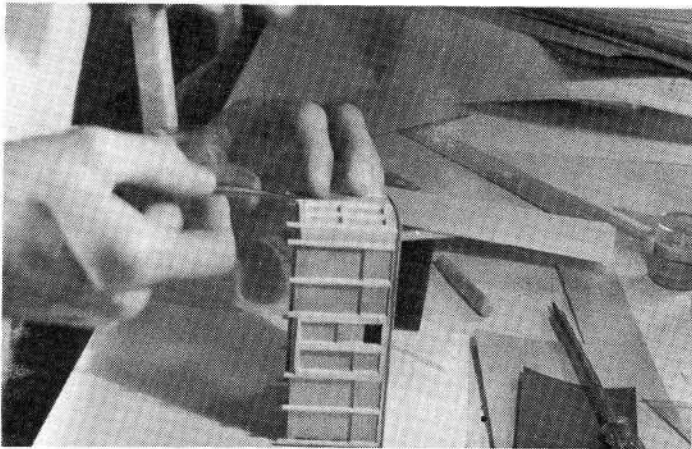


Fig. 13.

tørres og hærdes et par minutter, og derefter bukkes taget efter gavlenes runding og limes på den anden langside. Limen kan tørre, mens taget trykkes mod bordet et minuts tid. Oven på taget klæbes et stykke fint sandpapir (3-Ms vandslibebepapir, f.eks.) som skal illudere lærred. Sandpapiret skal være 2 mm kortere og 2 mm smallere end trætaget, se fig. 12.

Nu er vognkassen faktisk færdig, resten er kun en fortsat detaillering i omfang efter ønske. Jeg valgte at lave låsetøj og hængsler på dørene, samt enkelte fastspændingsbånd og håndtag på hjørnestolperne. Hængslerne er lavet af karton (et hulkort) og en stump afisoleret ledning. Låsetøjet er ligeledes lavet af karton og ledning. Pålimning af papirdetailler er vist på fig. 13 - desværre kan Cyanolite ikke anvendes her, men Lyma eller UHU kan bruges. En pincet er uundværlig ved påsætningen. Håndtagene på hjørnestolperne er bukket i kobbertråd (ledning) og limet på med Cyanolite - hvis en anden lim anvendes, kan det anbefales at

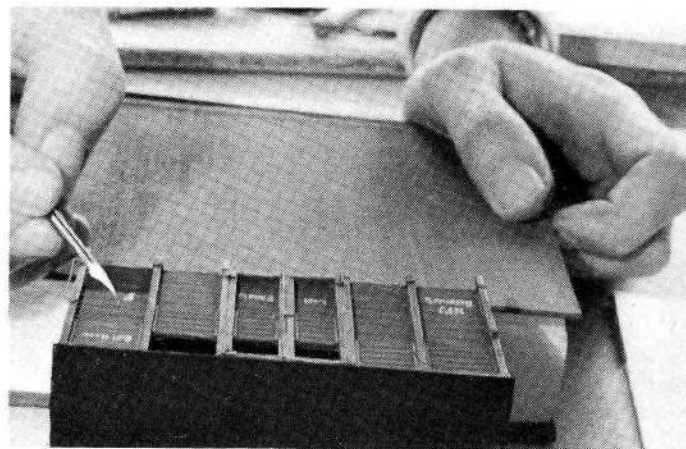


Fig. 15.

bore et par huller i hjørnestolpen for at sikre en bedre befæstigelse.

Det vanskeligste med detaljer er at kende sin begrænsning. For mange detaljer medfører næsten uvægerligt, at der kommer lim over hele vognen, og det giver et stort arbejde med rensning (foretages med en kniv før maling).

NFJs godsvogne var mørkegrønne, så mat Humbrolmaling nr. 30 er passende. Til tag og underside anvendes mat sort maling. Malingen kan sprøjtes på, men det er også udmærket at bruge pensel på en trævogn, se fig. 14.

Når malingen er tør, kommer litrereringen. Jeg bruger en ganske almindelig fjederpen og hvidt tusch. Det er klogt at ridse et stykke affaldsfiner som planker, d.v.s. med ca. 4 mm mellemrum, og male dette stykke samtidig med vognen. Så kan påskriften øves på dette finerstykke nogle gange, før det skal være alvor. Bogstaver og tal tegnes med tynde streger, idet man skal passe på at tuschen ikke løber ud i træets fine årer. Skulle noget smut-

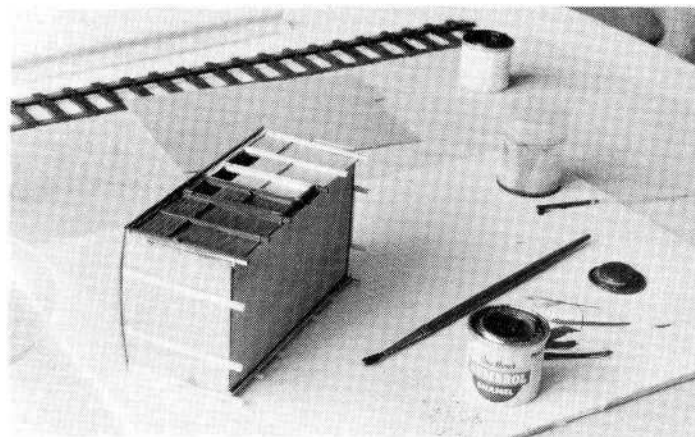


Fig. 14.

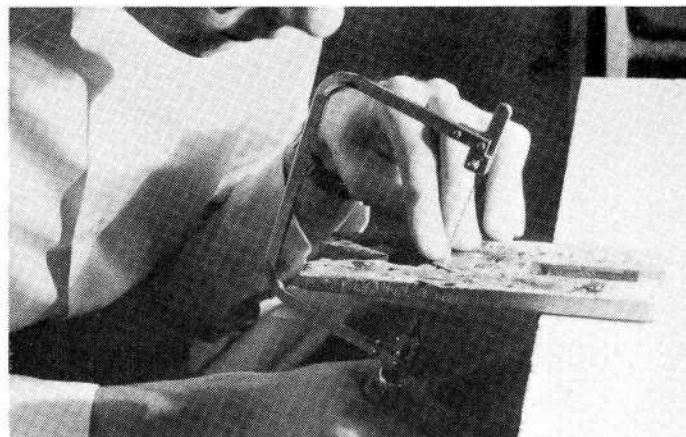


Fig. 16. Udsavning af akselgaffler.

te på vognen, kan det fjernes med et stykke fugtigt vat (eller vatpind). Ved litreringen af selve vognen er det en fordel at bruge et par bøger til støtte for hånden - vist på fig. 15.

Undervognen:

Da vognkasse og undervogn gerne skal passe nøjagtigt sammen, er man nødt til at lave en af delene efter tegningen og så lave den anden del, så den passer til den første. Da undervognen er den nemmeste at tilpasse - det kræver blot at man varmer lodningerne igen - må det være den, der skal laves sidst. Altså kunne jeg ikke starte med at lave rammen, men måtte "nøjes" med at lave detaljer. Jeg startede med akselgaflerne. De blev målt op enkeltvis på et stykke 0,5 mm messingplade, idet alle mål bortset fra den rille, hvor aksel-

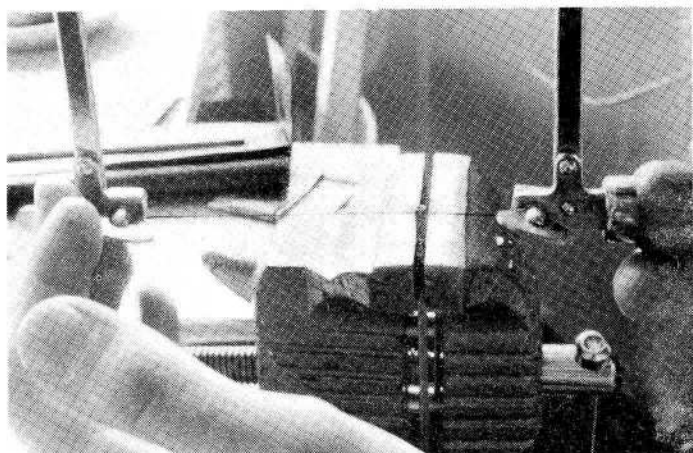


Fig. 17. Udsavning af puffere.

boxen skal glide, tages fra tegningen. Dette mål skal passe ret nøjagtigt med de akselboxe, der er fremskaffet, hvad enten hver enkelt er lavet i hånden eller, som de her anvendte, er færdigstøbte. Derefter udsaves gaflerne og fjedrene skal laves.

I dette tilfælde havde jeg fire fjedre liggende, som jeg kunne bruge. Jeg bruger altid rigtige bladfjedre, da jeg synes, det er det nemmeste. På denne måde slipper man for at skulle tage hensyn til den rigtige pufferhøjde med det samme, men kan udskyde problemet til vognen er færdig. Fjederstyrken har stor betydning for vognens fremtidige kørsel, så det må man prøve sig lidt frem med. I dette tilfælde er de lavet af fjederbronze fra vindues-tætningsliste. Tætningslisten brækkes af i 2 mm brede stykker i en skruestik, da den krøller sammen, hvis man klipper i den. Så mange

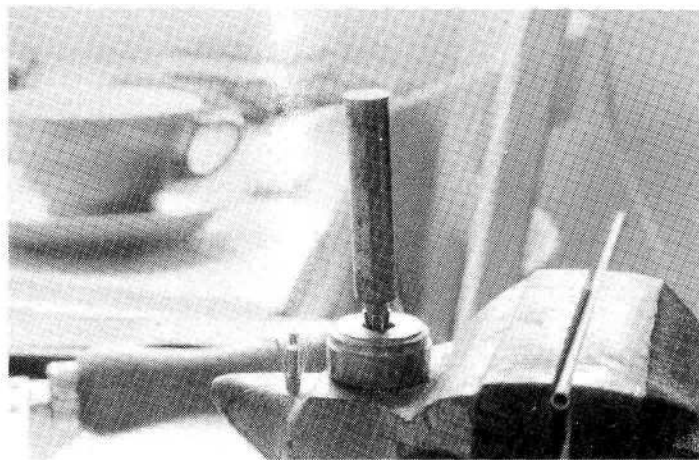


Fig. 18. Udpresning af puffere.

lag, som det er nødvendigt af hensyn til den vægt, fjedrene skal bære (her ca. 200 g ialt, 50 g pr. fjeder) uden dog at overdrive, laves af fjederbronzen. Resten laves af 0,5 mm karton og i 2 mm bredde. Her er brugt 2 lag bronze (de to øverste lange), resten er af karton.

I midten under samlingsbåndet er der boret et 0,8 mm hul og sat en lille stift i for at holde de enkelte lag på plads. Fjedrenes ophæng er lavet af 2 x 0,2 mm messingbånd og bukket i en speciel tang, men de kan også laves af 2 mm messingplade. Sjaklerne (forbindelserne mellem ophæng og fjedre) er lavet af 0,5 mm pianotråd. Efter akselgaflerne lavede jeg pufferne.

Pufferkurven blev lavet af messingrør med 2 mm hul og 3 mm diameter udvendig. Med en fin løvsavsklinge saves 2 hak på langs i røret og det bukkes ud i et særligt værktøj, se fig. 18. De kan dog også bukkes med en lille spids fladtang. Pufferpladerne er tegnestifter, hvor de to er banket flade. Stiften skal blive siddende, da pufferstokken laves af rør

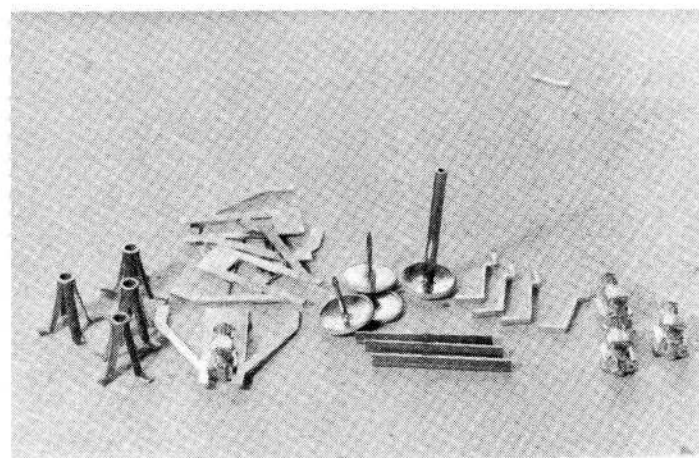


Fig. 19. Detaljer til undervognen.

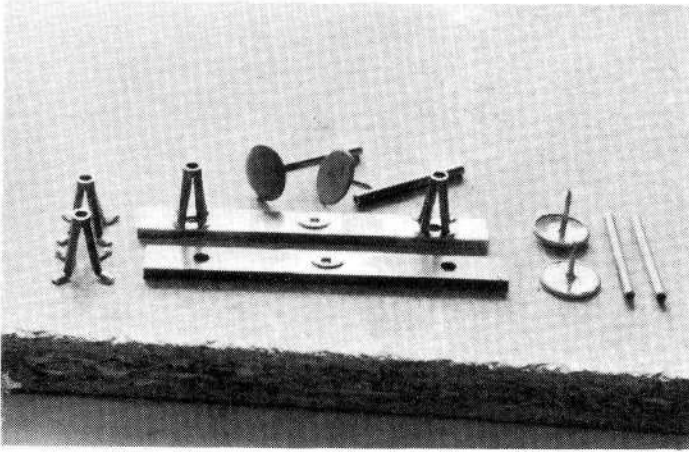


Fig. 20. Pufferplankerne.

med 1 mm hul og 2 mm udvendig diameter. Dette gør pufferne mere solide end hvis det blot var plader, der blev loddet på rørene.

De næste detaljer jeg gik igang med var trinbrædderne. Selve brædderne laves af 0,5 mm messingplade, mens holderne til dem er lavet på 2 forskellige måder. Holderne til trinene midt på vognen skal sidde på vangerne og da det er ret vanskeligt at bukke 1 mm tråd i så skarpe vinkler, som det kræves her, er de

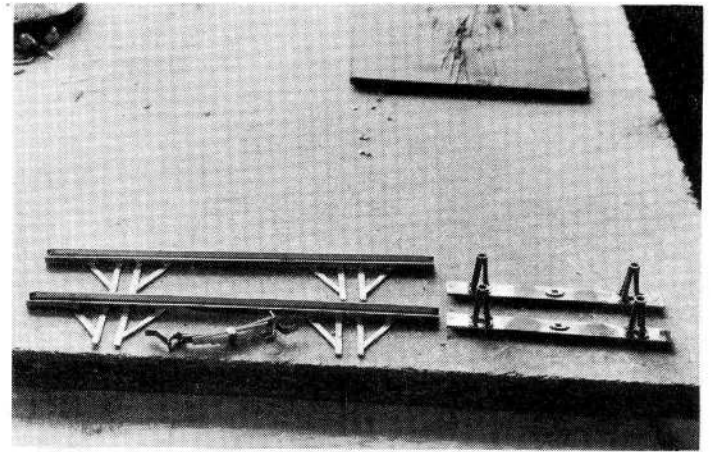


Fig. 21. Vanger og pufferplanker med påloddede dele.

savet ud af 1 mm messingplade. Dette giver samtidig en god loddeflade ind mod vangen. Holderne til trinbrædderne ved gavlene sidder på pufferplanken, og de skal ikke bukkes skarpt, så de er lavet af 1 mm messingtråd. Alle delene bortset fra holderne af messingtråd ses på fig. 19.

Nu var Kaj nået så langt, at jeg kunne tage mål til vanger og pufferplanker på vognkassen. Bemærk at målene tages på vognkas-

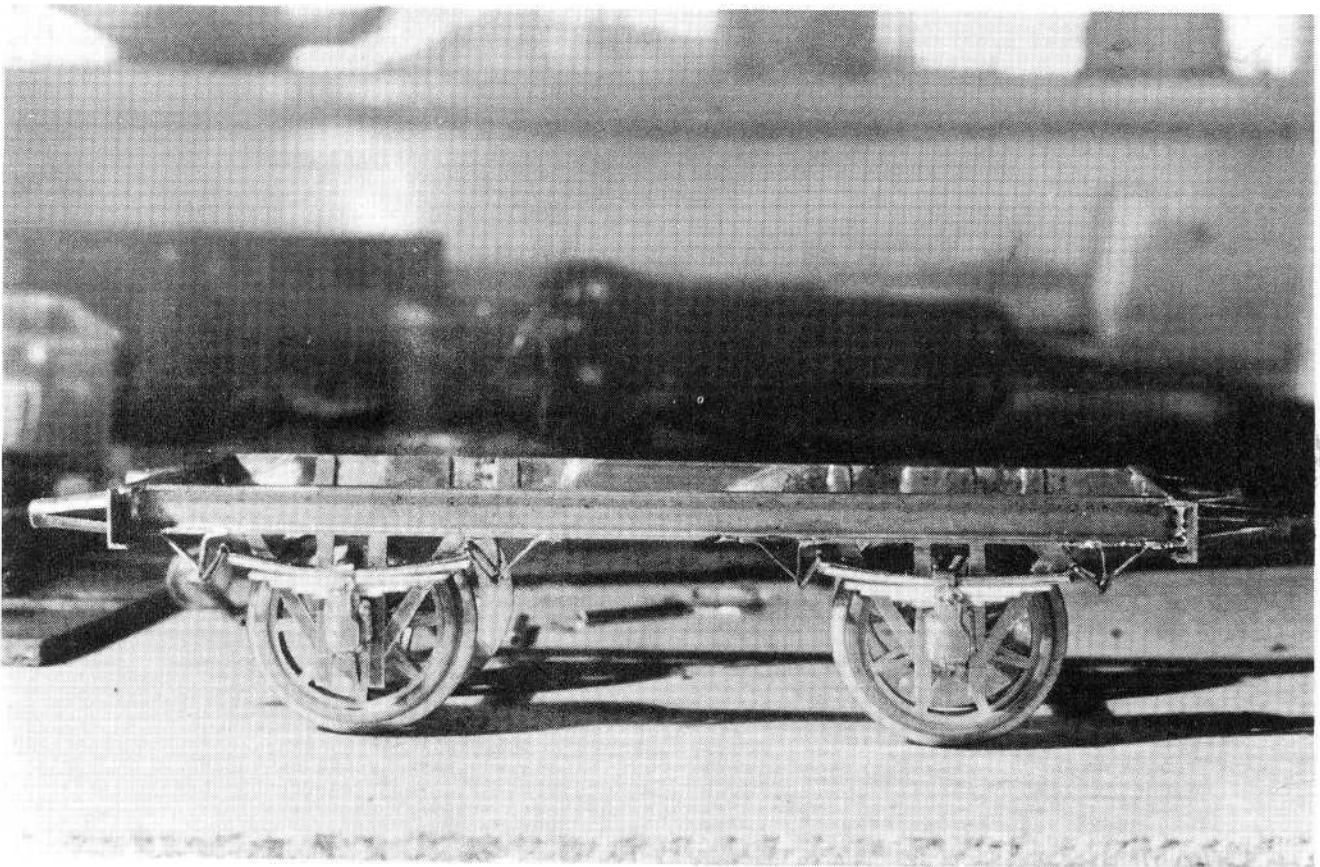


Fig. 22. Samlet undervogn med fjedre.

sen - ikke på tegningen. På pufferplankerne mærkes op til pufferne og i midten til forstærkningsplade til skruekoblingen. Der bores huller og forstærkningspladen loddes på. På vangerne loddes akselgaflerne på. Herefter kan rammen loddes sammen. I virkeligheden rager pufferplanken lidt ovenfor vangen, idet de to profiler blot er sat ind i hinanden, men da vognkassen er lavet med plan bund, files toppen af vangerne i enderne, så de to overkanter kommer i plan med hinanden. Sammenlodningen justeres således, at rammen passer til vognkassen og så er der 42 mm mellem vangerne. Dette mål er ganske vist mere end i virkeligheden, men nødvendigt af hensyn til pufferfjedrene og vore brede hjul. Sørg for at akselgaflerne er lodrette og sidder lige overfor hinanden, så akslerne bliver parallelle. Ellers kommer vognen aldrig til at køre ordentligt. Fjedrene kan nu loddes på vangerne, således at sjæklerner kommer til at sidde tilpas skrå (ca. 45°). Også trinbrædderne kan nu loddes på. Pas på ved lodning på vangen, store loddeklatter er meget svære at fjerne igen.

Herefter kommer turen til automatkoblingen, der laves efter DMJK-standard af 0,8

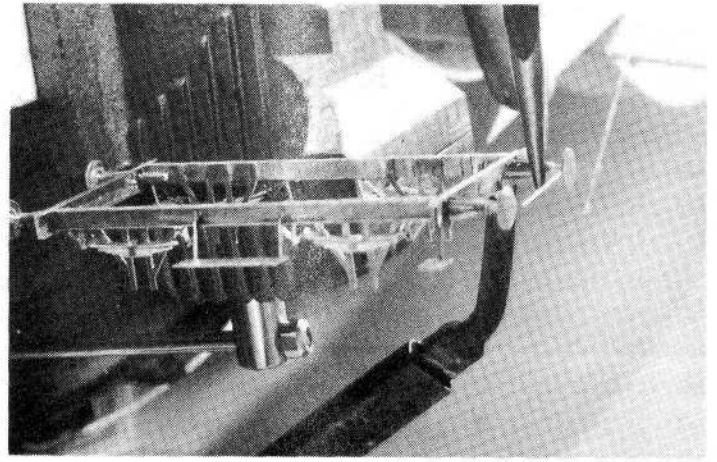


Fig. 23. Pålodning af automatkobling.
(Billedet er vendt 90°)

mm pianotråd. Bøjlen bukkes ned under pufferplanken og op på bagsiden og pålodningen er meget vigtig, da den skal kunne holde til ret store påvirkninger. Pianotråden fortinnes inden den bukkes på den måde, at den files let med en nålefil så alt bliver slebet og herefter fortinnes hurtigt med brug af loddefedt (ikke loddevand, da det får koblingen til at ruste op på et par år, hvis ikke det fjernes effektivt bagefter). Herefter kan tråden bukkes og loddes

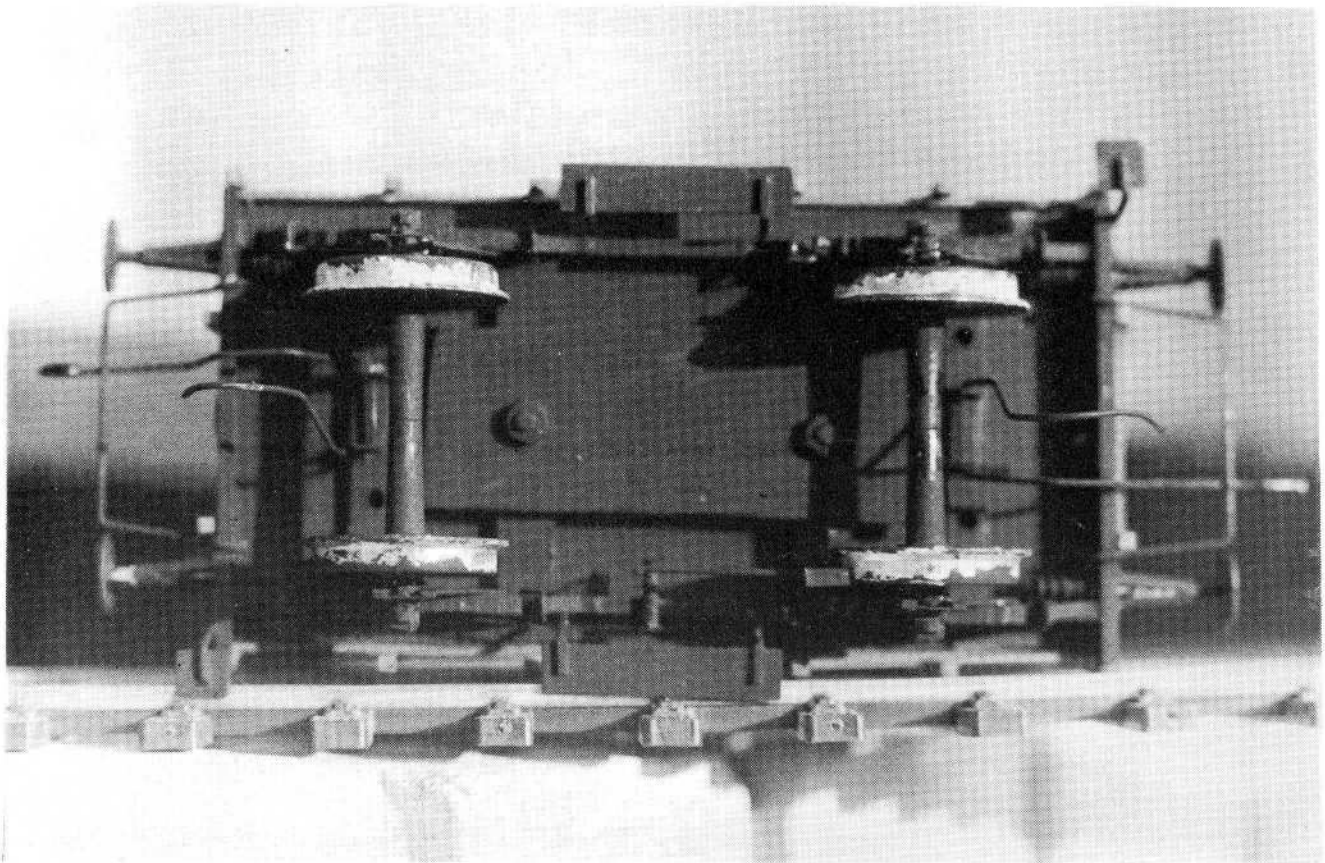


Fig. 24. Den færdige undervogn monteret på vognkassen.

på pufferplanken. De fleste Q-vogne har den ubehagelighed, at stolperne på døren i gavlen sidder netop der, hvor koblingen gerne skulle sidde, så enten må de kappes af på det nederste stykke eller også må bøjlens sættes helt ud til pufferne. Her er valgt den sidste løsning.

Krogen fortinnes på samme måde som bøjlens og den fastgøres i et profil eller en plade, der loddes på vangerne. Også disse lodninger skal være ekstra solide. Dette profil anvendes samtidig til samling af vognen, idet der bores huller til små skruer, der skrues op i vognbunden. Som stop for akselboxene lodles nederst på akselgaflerne et 1 mm messingbånd.

Fjedre til pufferne laves af kuglepennefjedre eller 0,3 mm pianotråd, der trilles til en almindelig skruefjeder. De loddes på indvendig på pufferplanken, idet et gevind af fjederen bukket ud og fortinnes meget grundigt. Den anden ende loddes på enden af pufferstokken. Herefter monteres bremsen. Den store klods er i virkeligheden af træ, men for at gøre samlingerne mere solide er den her lavet af 2 mm messing. Resten laves også af messing.

Herefter er undervognen færdig, dog er her monteret en blyplade for at bringe vognen op på en passende vægt, ca. 250 g. Justering af koblingshøjden sker ved at bukke bladfyedrene med 2 fladtænger.

Maling af undervognen starter altid med en grundig rensning i enten triklorætylen eller rensket benzin - pas på giftige dampe og brandfare, og sørg for god udluftning. For at få malingen til at binde ordentligt på messing, er det nødvendigt at grunde med zinkkromat. Sørg for at den ikke er for tyk, men fortynd den med cellulosefortynder - pas igen på giftige dampe. Herefter males undervognen med mat sort maling, her Humbrol, men tavlelak er lige så god.

På fig. 24 ses den færdige undervogn, dog mangler hjulene at blive afdrejet, hvilket er strengt nødvendigt for at få vognen til at køre godt og lydløst.

Tekst og foto og vice versa:
Kaj Juul-Pedersen og
Erik Juul-Pedersen.

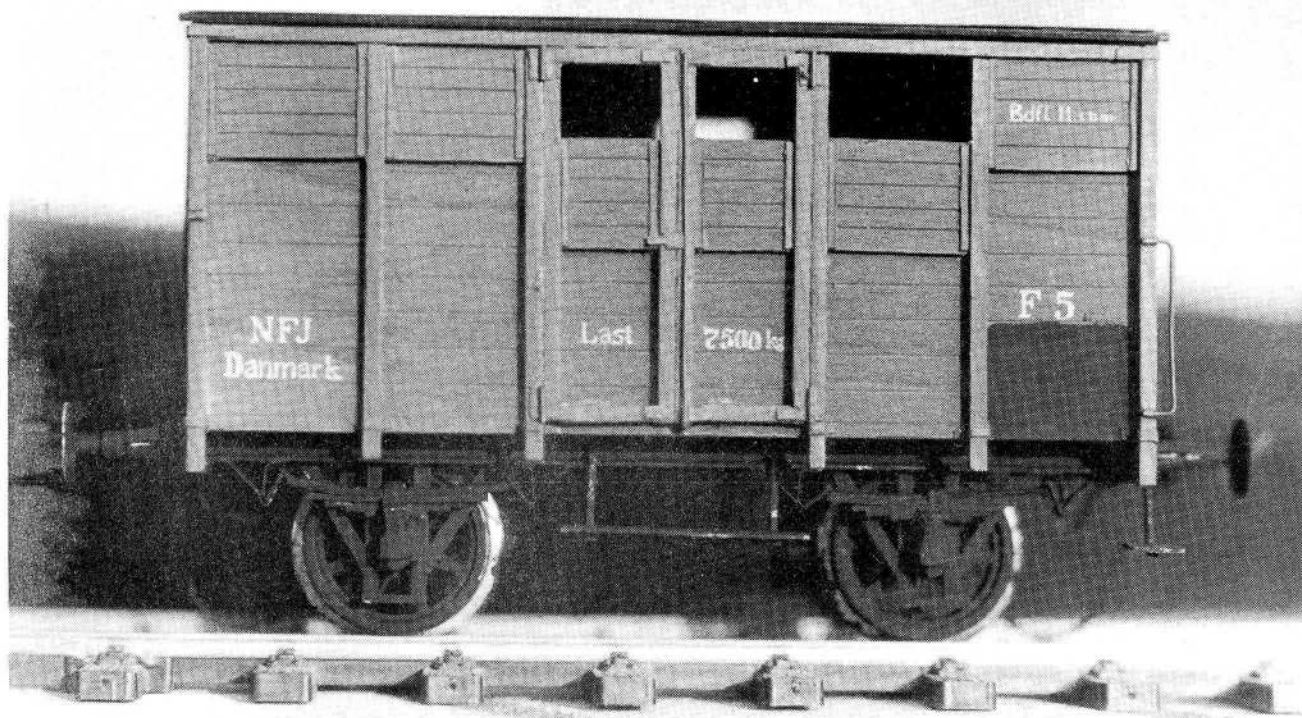


Fig. 25. Den færdige vogn.

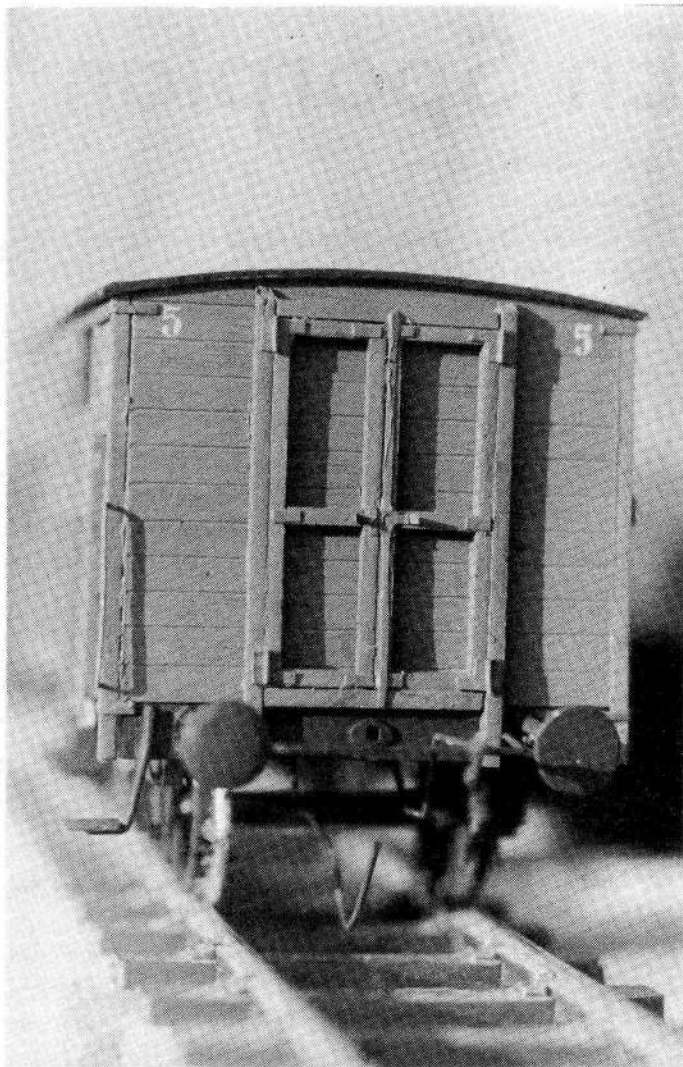


Fig. 26. Den færdige vogn.

BILLEDTEKSTER til artiklerne i dette nummer:

Hændelse på nattevagten:

Side 134: Aff. postkort, Sorø st. ca. 1910 (red. arkiv).

Side 135: 4-vognslyntog - hvor vides ikke (DSB reklame, Foto-service).

Side 136: 4-vogns lyntog kører ombord i Korsør, 20/3 1966. Stammen består af MB 412, FJ 448, AB 436 og MB 411 (EVP).

Side 137: JS/DMJKs jubilæumssærtog i Skodsborg den 24/3 1963. Stammen er MB 414, FJ 449, AB 437 og MB 413 (EVP).

Side 138: Det i teksten omtalte hul er gravet til højre for kranen, der senere løftede motoren op i godsvognen. Banearbejderen har stadig spaden i hånden. (Søren Petersen).

Side 139: 3-vogns lyntog - et sted i Danmark (DSB reklame, Foto-service).

På udfoldningsark: Mellem Fjenneslev og Ringsted. MS 401, AA 431 og MS 402 (Carl-Johan Semler).

Danske jernbanefærger:

Side 140: M/F Storebælt, 1939? (Jernbanemuseet).

Side 144: M/F Storebælt i Århus havn, antagelig i 1942, på grund af isspærring i Nyborg (Jernbanemuseet).

Side 145: M/F Fyn på vej i havn (DSB reklame, Steensgaard foto).

Side 146: M/F Storebælt i Korsør (DSB reklame, Foto-service).

Bagsiden: Færgehavnen i Nyborg, først i 1930-erne (Red. arkiv).

På udfoldningsarkene:

M/F Storebælt på to tegninger fra 1940 og M/F Fyn på to tegninger fra 1952.

Ringsted station:

Side 148: Ringsted banegård, set fra øst ca. 1880 (Jernbanemuseet).

Side 149: Ringsted banegård, set fra vest ca. 1880 (Jernbanemuseet).

Side 151: Ringsted station ca. 1910 (Jernbanemuseet via Det Kgl. Bibliotek).

Side 152: Ringsted station under udvidelse i 1922 (Jernbanemuseet).

Side 154: Personalet på Ringsted station i 1922 (Jernbanemuseet). Maskinen er nr. 358, litra T, bygget af Cockerill i 1906 til Slangerupbanen som fabr. nr. 2485. Her litra KSB nr. 2, solgt til DSB 1909, udrangeret 1937.

Side 155: Ringsted gamle hovedbygning under nedrivning ca. 1925 (Jernbanemuseet).

Side 156: 2 postkort (Jernbanemuseet), øverst den ny banegård ca. 1928, nederst den gamle station set fra øst omkring 1910 (sammenlign med billedet side 148).

På udfoldningsarkene:

1. Sporplan for Ringsted station 1892,
2. Sporplan for Ringsted station 1903 (begge lånt fra Rigsarkivet) og
3. Sporplan for Ringsted station, ca. 1942, skematisk (DSB). Denne tegning er absolut ikke god, men det er en prøve vi gør for at se, hvorledes denne type tegninger falder ud i formindskelse. Som tidligere nævnt er det rent faktisk ikke muligt at opstøve sporplaner for tiden efter ca. 1920 i den før 1920 gode kvalitet.

Sjællandske loko på udfoldningsark:

Loko NANNA, D 39, til Ds 209. Bygget i 1870 af Beyer, Peacock i Manchester som fabr. nr. 903 (Jernbanemuseet).

Loko TYR, E 32, til Es 232. Bygget i 1870 af Esslingen som fabr. nr. 1024 (Jernbanemuseet)

Loko SKIRNER, F 10, til Fs 260. Bygget i 1883 af Esslingen som fabr. nr. 1957 (Jernbanemuseet).

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Ca. 24 stk. relæer fra mindre telefoncentral sælges billigt. Relæerne er for 48 V.

Henvendelse til redaktionen under mærket C 708.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

ANNONCEPRISLISTE:



Pris pr. indrykning excl. MOMS for

Forside, billedfelt (140x100 mm)	kr. 1500,-
Omslag, side 2 (kun helside)	kr. 1200,-
Omslag, side 3 (kun helside)	kr. 500,-
Bagside (kun helside)	kr. 600,-

Øvrige sider:

1/1 side (140 x 190 mm)	kr. 300,-
1/2 side (140 x 90 el. 70 x 190)	kr. 175,-
1/4 side (140 x 45 el. 70 x 90)	kr. 100,-
1/8 side (70 x 45 mm)	kr. 60,-

Priserne gælder for færdigt manus, klar til reproduktion. Sats- og monteringsarbejde debiteres ekstra med vor nettoudgift.

Gentagelsesrabat efter aftale.

EFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFT

En abonnent savner stærkt den af Politikens forlag udgivne bog:
JERNBANENS HVEM-HVAD-HVOR?
Kan De hjælpe med et eksemplar?
Henvendelse til

I. Møller Pedersen
Baltorpvej 255² th.
2750 Ballerup.

ERLYSNINGEFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFT

En Sporplan

Hvis man skal planlægge en Modelbane, kan man ofte have Fordel af en Bog om en Jærnbane-strækning, hvis den vel at mærke indeholder Sporplaner for Banens Stationer. Jeg har kigget i "Romantik i Røg og Damp" og der fundet Stationsplanerne til dette Nummers Sporplan. Det drejer sig dog ikke om nøjagtige Kopier af Planerne, men om Efterligninger med samme skematiske Opbygning og tilpassede den sædvanlige Standard: H0 med mindste Kurveradius 40 Cm.

Jeg har ændret Rummets Form, saa det har faaet en lille Udvækst i den ene Side. Formaet hermed er dels at skabe lidt Variation fra Sporplan til Sporplan, og dels at vise, at et saadant Lokale egner sig fortrinligt til en Bane med en Rebroussementsstation. Endvidere bliver det da muligt at bygge en Stationsby op, hvor der ikke er flere Baner igennem end de til Stationen førende.

Anlægget omfatter en Bane fra Skærbæk over Strandelhjørn til Vojens og en Bane derfra til Aarøsund By og Havn. Der er altsaa Tale om en Rejse tværs over Sønderjylland, ganske vist ikke ad nogen mulig Rute, men jeg maatte jo rette mig efter det foreliggende Materiale. Omladesporene i Skærbæk og Vojens er naturligvis udeladte, men Sporforbindelserne til dem er angivne, idet de antages at kunne tjene som private Sidespor, eller i alt Fald som Antydning af saadanne. Det skal dog bemærkes, at Sporplanerne forsætligt er holdt tættest muligt op ad Forbillederne; der er jo altid Mulighed for siden at lave Ændringer og Forenklinger, hvis man ønsker at anvende Sporplanen eller Dele af den.

Om Landskabsudformningen vil jeg kun kort bemærke, at der ved Hjælp af en Aa og lidt højdeforskel er tilstræbt at vise Afstand mellem Strandelhjørn og Skærbæk. Endvidere er der antydning af Hav bag Aarøsund Havn, hvori Aaen udmunder. Iøvrigt skulde Betjeningspladsen give fornøden Afstand mellem Aarøsund og Resten af Anlægget.

Ole Buskgaard

