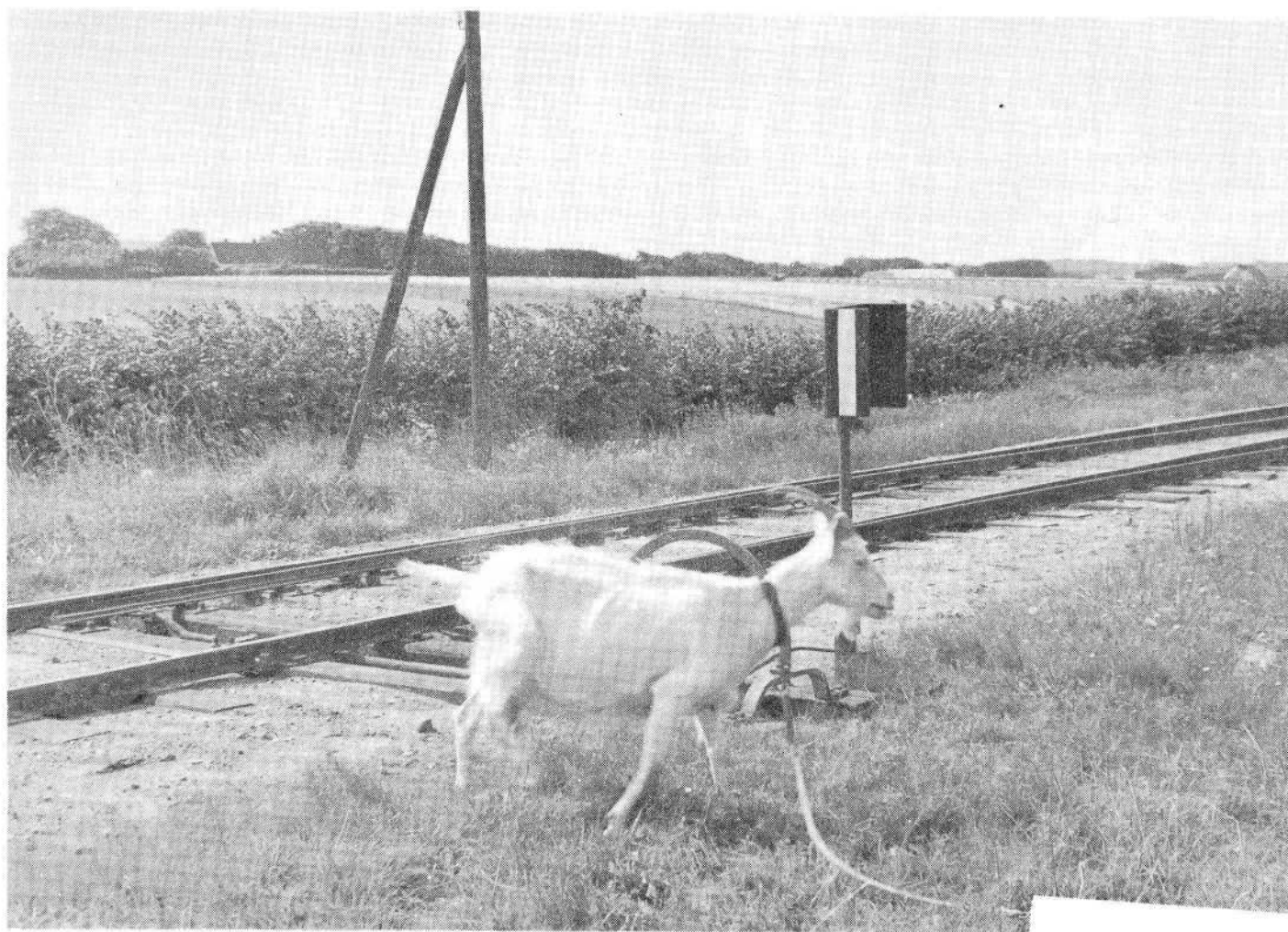
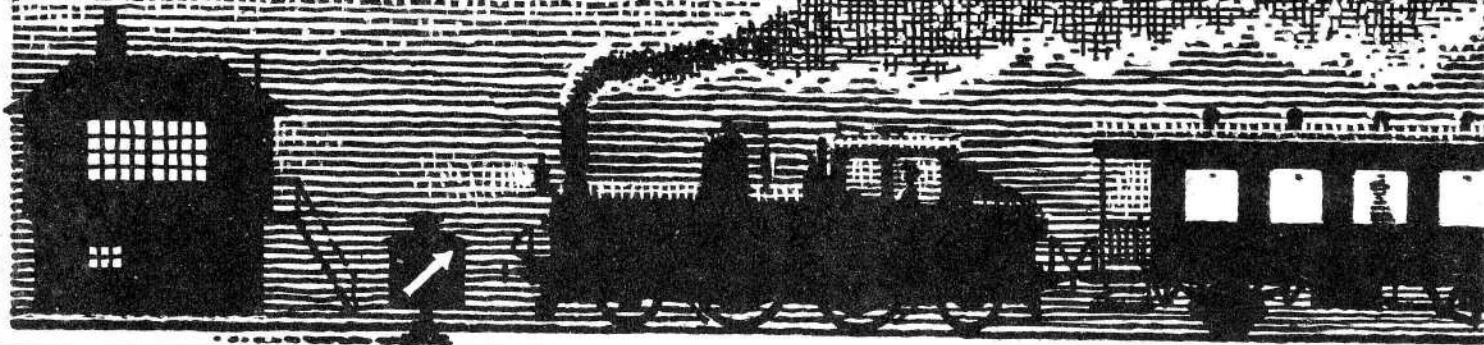


SIGNALPOSTEN



9 ÅRG
1973

NR
OKT 5

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Så er sommeren ved at være forbi - vel den bedste i mange, mange år - og det er atter tid til de indendørs sysler, af hvad art disse så end er.

Før SIGNALPOSTENS redaktør er der nok at rive i såvel med hensyn til selvebladet som til forlagsvirksomheden, men lad os tage bladet først. Her kæmper jeg en strid kamp for at få numrene "komponeret" så godt som muligt, men jeg løber hver gang panden mod "sidetalsloftet", der ligger alt for lavt - synes jeg da. Men det er jo bestemt af indtægterne, og for at anskueliggøre situationen har jeg lavet dette lille regnestykke: Udgift til reproduktion, trykning, forsendelse o.l., gennemsnit kr. 60 pr. side. Ekstra fotoarbejde (affotografering af arkivalier) redaktionsomkostninger, kuverter m.v., gennemsnit pr. side kr. 10,- eller ialt kr. 70 pr. side. Da vi med dette nummer, der er på ialt 64 sider, i årgangen herefter er nået op på 352 sider, betyder det altså, at der er brugt ca. 24.000 kr., og da indtægterne indtil nu har andraget ca. kr. 25.300, er der det bedrøvelige faktum tilbage, at nr. 6 kun kan blive på 1300: 70 = 20 sider! --- hvis jeg altså ikke snyder lidt og bruger lidt af næste års indtægt. Men da alt stiger og stiger, og da vi har så meget på hjerte at fortælle vore læsere, må jeg allerede nu forberede Dem på, at abonnementsprisen for 10. årgang vil komme til at andrage kr. 40,- eller ca. 10 øre pr. side!

I forlagsafdelingen er arbejdet med redaktionen af håndbog nr. 2 i fuld gang når De læser disse linier. Guldbæk Christensen har forlængst afleveret et fuldentt manuskript, vi har i hovedsagen bestemt illustrationsmateriale, og vi er nået til enighed om titlen, der bliver:

DAMPTRÆKKRAFT i model.

Jeg har også været i forbindelse med min trykker og repromand - og fået mit livs chok! Siden udgivelsen af håndbog nr. 1, DSB OLD-TIMERE i model (kan stadig fås for kr. 79,50) er priserne på specielt bogbinderarbejdet steget så meget, at udsalgsprisen for håndbog nr. 2, der i omfang og udstyr var påregnet at skulle blive som håndbog nr. 1, må ansættes til "kun" kr. 135,-! Og denne pris er endda baseret på, at der meget hurtigt bliver solgt lige så mange af nr. 2 som der blev af nr. 1.

Der foreligger en mulighed for at give vore abonnenter en lille rabat (ca. 15%), men det tør jeg dog ikke love med sikkerhed nu. Derimod ser jeg meget gerne et brevkort fra vore abonnenter med en kort udtalelse om, hvorvidt man kunne tænke sig at købe en håndbog til den her nævnte pris. - På forhånd tak.

Indheftet i midten af dette nummer finder De P/73, en artikel om de grundlæggende tanker for planen for det modelanlæg, Jernbanehistorisk Selskab skal til at bygge på Københavns godsbanegård. Det er vel de færreste "hjemmebyggere", der går så grundigt til værks ved planlægning af et anlæg - men vi mener, at han bør gøre det!

Indlagt finder De en plankalender for 1974 som en "gave" fra redaktionen. Vi fik et godt tilbud og kunne ikke modstå fristelsen. De kan bl.a. bruge den til at notere, hvornår vi lover Dem næste nummer - og hvornår det kommer.

Fra Helsingør Jernbaneklub modtog jeg følgende lige inden bladet skulle i trykken, og jeg ryddede denne plads for at give Dem chancen for en fornøjelig tur.

"Helsingør Jernbaneklub arrangerer søndag den 14/10 1973 S-maskinetur fra København H (afgang mellem kl. 10 og 11) til Helsingør via Hillerød. Toget vil blive oprangeret som et Nordbanetog i "gamle dage", og med 6 vogne. Der vil blive stop på de fleste stationer undervejs og der vil blive arrangeret flere fotostop. I toget vil der være mulighed for at købe forfriskninger. En spillemand følger med og der bliver lotteri og salg fra HgJKs salgsafdeling. I Helsingør bliver et passende ophold til evt. spisning, besøg på kommandoposten samt evt. en tur til Sverige. Sidst på eftermiddagen vender toget tilbage via Hillerød med stop på samme stationer som på turen op.

Nærmere oplysninger fås fra ca. 1/10 på telefon (01) GODthåb 4325."

Det var alt for denne gang. Næste nummer, det sidste i 9. årgang, forventes udsendt ca. 10. december og så er det "eksamenstid" hvilket vil sige, at der vil findes et girokort til fornyelse af abonnementet!

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

9. årgang nummer 5

oktober 1973

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Kupesnak, læserne skriver		170
Boganmeldelse		174
Danske jernbanefærger, tresporede motorfærger (4. del)		175
Byggetegninger, ØJJs vognmateriel (2. del)		180
Klubnyt		188
Danske damplokomotiver, JFJ (1. del)		189
Røgekammersmuld, Esbjerg-loko		196

Forsidebilledet: En sommerstemning (i gamle dage) fra HLA,
Sønderlev den 17/8 1963 (foto EVP).

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.

KUPESNAK

LÆSERNE SKRIVER

Nedenstående Indlæg ser jeg gerne optaget:

H. Alkjær og J. Bruun-Petersen har i "Signalposten" Nr. 3/1973 skrevet et Par Artikler om gamle jydsk Vogne, bl.a. M-Vogne. Interessen for det gamle maa paaskønnes; men jeg kan ikke umiddelbart erklære mig enig i alle Detailler - navnlig ikke m.H.t. Vogn Nr. 467.

"Signalposten"s Indhold bør være autentisk, og derfor maa Holtrup berømmes for sin Kritik (cfr. pag. 119) og Paavisning af Fejl i anmeldte Publikationer m.v. - en prisværdig Pligtpræstation i Sandheds Interesse.

At M-Vogn Nr. 467 skulle være kommet i JFJs Besiddelse uden Bremse forekommer mig usandsynligt. Visselig har jeg aldrig haft Adgang til JFJ "Driftsmateriel" pro 1. Januar 1882, men i Fortegnelsen i Tillæg hertil af 31/12 1882 er Vognen opført som N Nr. 101 med I, II & III Kl. og med "T" for Togbremse som eneste N-Vogn med Bremse. Af Tillæggets Text synes det at fremgaa, at der ikke er sket Omdannelse fra Udg. 1882, idet Tillægget udtrykkeligt omhandler Omdannelse for Vogn N Nr. 100 - modsætningsvist! Jeg tror derfor, at Alkjær maa tage sin Rekonstruktion (Fig. VII) i sig igen. Trods Lit. N har den sikkert i JFJs Eje haft Bremse i Kupé. Om Kilder fra ØJJ ved jeg desværre intet. 24 pladser i III Kl. behøver ikke at medføre den usædvanlige Dobbeltkupé, idet Till. 31/12 1882 angiver "1/2 I Kl. og 1 II Kl. Kupée samt 2 III Kl. Kupéer. Vognen er forsynet med Skruebremse og særlig Bremsekupé". I Fortegnelse af 1/4 1884 forekommer Vognen første Gang med Ltr. Ma nr. 467 og som ommærket direkte fra N 101. De 24 Pladser kan være 12 i hver Kupé (jfr. de ligeledes til korte Strækninger byggede "høje Vogne", da Ltr. BL paa Sjælland) eller - muligvis - de 4 Pl. i Bremsekupéen med Hensyntagen til indvendigt Bremsesving!

M.H.t. "Færgvognen" Ltr. BA (Md) maa nævnes, at denne allerede iflg. Tillæg af 1/4 1900 er tilført "Kh" og løb til og fra Frihavnen (først fra Kk, senere Kh) helt op til 1930'erne, hvor den (fejlagtigt) en Søndag var indranget i et Tog til Glostrup Motorbane - med 70 km/T. - altsaa det meste af sin "Levetid" -

ikke med Mellelrum! Hvorfor vil man føre den tilbage til Fredericia? - efter ny Fredericias Ibrugtagning forekommer det absurd, - snarere Aarhus Havn? Det var den eneste Boggivogn, der beholdt Boggier med 1,8 M Axelafst. I Driftsmat. 1893 ses, at de fleste andre Boggivogne da havde saadanne Boggier (Ltr. AA nr. 20 ff, AM, CL, CM mfl.). Allerede i 1898 har disse Vogne længre Boggier - 2,1 M. Alene Nr. 400 beholdt de korte Boggier til sin Død.

Den sidste Bj-Vogn - Nr. 664 el. 665 - kørte - mindes jeg - som Ø-Vogn Masned Sund-Masnedø til Storstrømsbroens Aabning 1937 for Forbindelse til Færgerne. M.H.t. Udtrækssæder mindes jeg kun Systemet: "Ryggen følger med", men det kan jo være interessant at se de andre Systemer beskrevet og paa Tegning. "Toiletdøren som Liggeplads" - som jeg tydeligt erindrer - burde være bevaret i et enkelt Exemplar. At en saadan ikke er bevaret for D.S.B.-Museum er utroligt og maa beklages; man bør vel fremstille en Copi. Et typisk dansk Indslag.

T. Nellemann

Indlæg i debatten om modelbyggetegninger:

I SP 9. årgang nr. 2 er der aftrykt en målskitse af DSB ltr. IKA. Denne tegning fremstiller en begynders forslag til at gøre SP lidt bedre for såvel begyndere som viderekomne. Da undertegnede også er begynder i teknisk tegning, lider bemeldte målskitse af enkelte fejl. Dens væsentligste formål er imidlertid at illustrere et princip, og dette princip er forklaret og forsvaret i den ledsagende tekst.

Det, som jeg gerne vil gøre opmærksom på, og som jeg ikke forudså nogen større uegnethed om, er først, at selve den originale tegning af forbilledet må være det mest pålidelige materiale at bygge model efter. Dernæst, at modelskalategningen i virkeligheden er en nødløsning, som indebærer så mange kilder til unøjagtighed og fejl, at det er umagen værd at prøve at finde en anden nødløsning. Endelig, at en form for målskitse vil være en tålelig nødløsning.

Men i stedet for at forsøge på en nøgtern vurdering af disse synspunkter, som er uddybede i ledsageteksten til IKA-skitsen, er mange kritikere faret i flint over fejlene ved denne ene tegning, ligesom de forsvare retten til at byg-

ge udetaljerede modeller - en ret, de færreste kunne tænke sig at anfægte. En almindelig debat om retningslinjerne for modelbyggetegningers udformning er det hidtil ikke kommet til.

Ledsageteksten foregriber de enkelte klagepunkter, men visse af de fremkomne indsigelser bør kommenteres.

Erik Olsen ønsker sig delene tegnet i 1:20 eller 1:45. Det er de allerede, bortset fra vognkassens omrids.

Jgc forudser vanskeligheder med nullinjerne ved opmærkning. Jeg vil mene, at nullinjerne på IKA skitsen er valgt ganske hensigtsmæssigt, og at et hensigtsmæssigt valg i alle tilfælde vil være muligt.

På IKA-skitsen er hver del afbildet i et dertil passende omtrentligt målforhold. Jgc billiger denne fremgangsmåde, men foreslår samtidigt, at man tegner sammenhørende enkeltheder i samme målforhold fra forskellige sider, tegner sider, gavle og tag i samme målforhold, og endelig at man viser en oversigts-tegning. Hertil kan ganske kort bemærkes, at man så ville komme til at tegne det meste af vognen tre gange: en gang i 1:87, en gang i 1:45 og en gang i 1:20. Så kunne man såmænd nøjes med 1:20. Men originaltegningen i 1:20 fylder 70 x 120 cm. Det skyldes især omridsene af vognkassen. Indenfor disse omrids ligger der store, hvide områder. De kan formindskes til 1:87 helt uden kvalitetstab. Gavlen indeholder nogle enkeltheder, så den formindskes kun til 1:45. Men bortset herfra kan IKA i 1:20 være på et A 4 - ark! Den ukritiske modelbygger, som, måske lidt overilet, hævder, at han var bedre tjent med en såkaldt skalategning helt i 1:87, kan nu se bort fra, at skitsens målforhold er omtrentlige, samt lukke øjnene for alle enkelthederne i 1:20, mens den kritiske kan glæde sig over akselleje, lukketøj m.v., kalkeret lige efter originaltegningen, uden at skulle betale for det 14-dobbelte papirareal.

En målskitse kan, som tidligere påpeget, udformes på mange forskellige måder. Hvad jeg har holdt mig for øje er, at der skal sendes mindst muligt blankt papir ud til læserne, samt at det, der optager pladsen, skal sige dem mest muligt. Men lad os i det mindste overveje andre måder, før vi helt forkaster målskitser som meddelelsesmiddel!

Imidlertid er og bliver målskitser en an-

denrangsløsning i de tilfælde, hvor originaltegning foreligger. Hvis en sådan tegning ønskes trykt i SP, må der finde en form for formindskelse sted.

Ved nedtegning opstår et produkt, som ikke er identisk med originaltegningen. I reglen består produktet i en ret stærkt forenklet tegning. Forenklingen medfører naturligvis, at nedtegningsproduktet ikke kan give så mange oplysninger om forbilledet, som den originale tegning kan. I øvrigt rummer nedtegningsarbejdet forskellige fejlmuligheder. Nedtegning vil altså i almindelighed indebære såvel en væsentlig indskrænkning som en vis forvrængning af oplysningsmængden.

Nedfotografering medfører derimod ingen indskrænkning i oplysningsmængden. På en nedfotograferet tegning kan man trods lidenheden stadig se, hvorledes vinduesrammer er forsænkede, se trinbrædternes profil o.s.v. For så vidt, der benyttes godt apparatur, medfører nedfotograferingen heller ingen forvrængning. En nedfotograferet tegning er altså på sin vis identisk med originaltegningen. Nedfotografering medfører af ulemper kun den, at målene ikke kan tages så præcist, men det er prisen for at få tegningen trykt i et tidsskrift.

Enkelte erfarne modelbyggere hævder, at begyndere ikke kan læse en originaltegning. De kan ikke se, hvilke streger, der skal bruges, og hvilke ikke, hedder det sig. Det er en temmelig kraftig påstand, som jeg ikke kan godtage. Indvilliger man i at betragte begyndere som tænkende væsener, bortfalder altså dette argument mod originaltegningen som modelbyggetegning.

Det er måske naturligt for begynderen at udelade mange enkeltheder, men han er ikke derfor bedre tjent med en primitiv tegning. Der kan godt bygges udetaljerede modeller efter en detaljeret tegning, men ikke omvendt. Derfor er den detaljerede tegning mest alsidig. Man må naturligvis afholde sig fra at retouchere originaltegningen, hvad jgc påpeger muligheden af - herved ville originaliteten jo straks gå tabt. Med andre ord må modelbyggeren stilles så frit som muligt i sin afgørelse af, om modellerne skal være unika under glas eller blot litrerede genstande på hjul.

Dan Sterup mener, at man ikke nødvendigvis skal gøre en videnskab af sin modelbaneinteresse. - Nej, vist ikke, men man kan gø-

re det, og det er en charme ved denne fritidsfornøjelse. SP må også tænke på folk, der ønsker at benytte sig af denne mulighed. Jeg er ikke helt sikker på, at disse mennesker, som Sterup mener, finder ud af det i klubber! Ej heller på, at de råder over den fornødne speciallitteratur. Kun de færreste står i forbindelse med kilder til sådant materiale. Det er en udbredt misforståelse på alder med selve modelbanevæsnet, at tegninger bare er noget, man har. Nu har vi omsider et livskraftigt tidsskrift (mange tak, red.) for jernbaneamatører, og det bør naturligvis medvirke til, at gode tegninger virkelig bliver noget, man har. Men hvis vi ikke kan blive enige om, hvad gode tegninger er, kan vi så ikke blive enige om at opfordre red. til at slå ind på en alsidig linje?

Der kan vel ikke herske uenighed om, at SPs tegningsstof hidtil har været særdeles ensformigt, både i emnevalg og tegningstype. Bortset fra de meget værdifulde og vellykkede tegninger til færgartiklerne, er der næsten ikke bragt andet end nedtegnede, ældre privatbanevogne. Det kommer vel af, at man hidtil har foretrukket nedtegnede, og at de i nedtegnede leveringsdygtige medarbejdere tilfældigvis nærer forkærlighed for ældre privatbanevogne. Efter min mening bør der rettes på følgende forhold: privatbane/statsbane, gammelt/nyt, rullende materiel/faste anlæg, nedtegning/målskitse/nedfotografering.

De nedfotograferede tegninger i 9. årgang nr. 3 er en fryd for øjet, selv om Holtrups repromand ikke har ramt 1:87, så det passer nøjagtigt med netop min målestok. Men man kan roligt frafalde kravet om nedfotografering til en ganske bestemt størrelse - og dermed give afkald på en af indvendingerne imod nedfotografering. At korrigere alle mål med en eller anden faktor ved hjælp af regnestok er en ringe ulejlighed, og det vil i hvert fald blive nødvendigt, hvis man en skønne dag får en tegning fra en anden repromand - han har nemlig utvivlsomt fortolket Normalmeteren et par promille anderledes. En regnestok kan fås for 25 kr., og dens anvendelse kræver ingensomhelst matematisk kundskab.

Da en tegning, som tilstræbes trykt i 1:87 lige så godt kan ende i 1:86 eller 1:88, bør man anlægge en ny anskuelse af spørgsmålet om nedfotograferingsmålestok. Man bør simpelthen trykke hver enkelt tegning, så den fyl-

der mest muligt af tegningsarket. De to små statsbanevogne i 9.3. kunne med fordel have været trykt i f.eks. 1:67. Det er nøjagtigt lige så nemt at omregne fra 1:67 som fra 1:88! På denne måde kan kravet til originaltegningens kvalitet indskrænkes, ligesom det naturligvis bliver lettere at se småtingene på den lille udgave af tegningen.

Det er vel for kostbart at vedlægge hvert nummer af SP en reproduktion i 1:25?

Erik Olsen beklager vanskelighederne ved at modellere en MY-front samt ved at skaffe undervognstegninger. Højdekurver er en snild metode til beskrivelse af krumme flader. Den er benyttet på en sneplovstegning i 6. årgang nr. 6 af SP, og den benyttes på landkort. Den første MY-front blev naturligvis lavet uden fotografi, d.v.s. der findes tegninger, hvorefter en MY-front kan bygges korrekt. Undervognstegninger eksisterer også. Men det vil være et anseligt arbejde at nedtegne ret mange sådanne tegninger, og resultatet vil ikke stå mål med anstrengelserne.

Det har længe ligget mig på sinde at få taget hul på Tegningsarkivets reserver. Jeg har bl.a. haft de to ovennævnte problemer i tankerne, og jeg har en delvis begrundet anelse om, at Tegningsarkivet sammen med mange små private arkiver i virkeligheden rummer materiale til disse og andre tegningsproblemers løsning. Indtil for nylig kunne Tegningsarkivets ikke udgivne tegninger "benyttes af enhver jernbaneinteresseret efter nærmere aftale med tegningsarkivaren". Denne ordning er ophævet, utvivlsomt til arkivmaterialets fordel, men til ærgrelse for de få, som kunne tænke sig at benytte den.

For et halvt års tid siden fremsatte jeg i forbindelse med nogle bemærkninger til SPs redaktion, der må formodes at stå i forbindelse med arkivledelsen, tilbud om at begynde en omsætning af arkivmaterialet til målskitser. Da man hidtil har tøvet med svar på tilbudet, formentlig for at afvente udfaldet af en tegningsdebat, og da jeg i mellemtiden er kommet i besiddelse af godt reproduktionsudstyr, ændrer jeg tilbudet til at gælde nedfotografering af såvel Tegningsarkivets materiale som af originaltegninger i privat besiddelse.

Nedfotograferingsproduktet vil i reglen være en positiv gengivelse af forlægget på teknisk fotopapir, og formindskelsesgraden vil

kunne vælges næsten frit. Et symbolsk gebyr bliver uomgængeligt, men dets størrelse vil afhænge af, om såvel indsenderen af forlægget som gældende ophavsretslige bestemmelser tillader, at jeg afhænder kopier til anden side. Hvis der bliver materiale til det, kan jeg med mellemrum udsende en tilbudsliste, ikke for at konkurrere med Tegningsarkivet, men udelukkende for at supplere dette i alles interesse. Da der imidlertid endnu mangler en del eksperimenteren med apparatur og arbejds gang, vil jeg vente med den endelige udformning af betingelserne. Forhåbentlig vil den kunne foreligge sammen med en arbejdsprøve ved redaktionen af oktobernummeret.

Skulle det ske, at nogen fik lyst til at indhente oplysninger eller blot ytre interesse for sagen forinden, må man meget gerne skrive til mig på adressen Frodesvej 26³, 8230 Åbyhøj.

Torben Hove Jensen

Om tegninger:

Da der, som det fremgår af den løbende debat om tegninger, er delte meninger om emnet, har jeg prøvet at tænke tilbage på, hvordan mine egne modeller, og dermed tegningerne til disse, er blevet til. De følgende bemærkninger skal derfor kun opfattes som min personlige mening om dette emne.

For at kunne afgøre, hvor mange oplysninger der er påkrævede for at bygge en model, er det nødvendigt at gøre sig klart, hvor meget man vil forlange af sig selv og modellen, og hvad den skal bruges til.

De fleste modeller bliver jo nok bygget for at køre på et eller andet anlæg. For at kunne køre på industrielt fremstillede spor eller klubanlæg, som normalt bygges efter NEM-normerne, skal blandt andet hjulene være bredere end skalaforholdet angiver. Dette medfører at undervognen må ændres efter hjulene, og i mange tilfælde vil denne målforøgelse følge med højere op på modellen. For eksempel på lokomotiver, hvor ramme, hjulsæt, gangtøj, cylindre, røgstammerunderstøtning og barriereplade målmæssigt er i en vis afhængighed af hinanden.

Med hensyn til detaljer, er det min erfaring, at den gamle regel om, at detaljer kun skal medtages når de enten kan fremstilles og anbringes uden at være overdimensionerede,

eller er absolut karakteristiske for modellen, stadig er gældende. Det vil sige, at den enkelte modelbygger i realiteten må gøre op med sig selv, hvor meget der skal med på hans specielle model.

En tredje ting, mere subjektiv end de to foregående er, efter min mening, at et par millimeter fra eller til ikke spiller den store rolle, blot proportionerne nogenlunde er i orden. Der er simpelthen ingen der kan se det uden målestok og originalen inden for rækkevidde. Det er jo også sjældent at det sker fra samme synsvinkel og i samme perspektiv, så en nøjere sammenligning er vel vanskelig at gennemføre.

Ovenstående kunne ligne en bekendelse til en hurtigt nedtegnet håndskitse som værende tilstrækkelig til at bygge efter; men det er det absolut ikke - tværtimod - det er kun en påpejning af, at det forekommer mig en umulig opgave at tegne en tegning, der tilfredsstillende alle modelbyggere og alle skalaforhold. Tegningen kan kun blive et hjælpemiddel på linje med andre til at opnå det tilsigtede: Noget der genkendes øjeblikkeligt som lignende forbilledet, og samtidig kan køre på det anlæg, man har adgang til.

Den eneste vej jeg kan se, er at lave sin tegning selv - selvfølgelig med alle til rådighed stående hjælpemidler, som for mig er:

- 1) tegninger,
- 2) fotografier,
- 3) opmålinger,
- 4) kendskab til byggepraksis ved den pågældende bane på det pågældende tidspunkt.

Disse oplysninger sammenfatter jeg i skalatro detailskitser på millimeterpapir, hvorved jeg undgår såvel målsætning som at skulle måle på skitserne i værkstedet - det er blot at tælle ternier.

ad 1) tegninger.

Jeg er absolut tilhænger af at benytte fabrikkernes hovedtegning. Med lidt øvelse tror jeg den kan "læses" fuldt så godt som en tegning, specielt tegnet med modelbygning for øje.

I JS/DMJKs tegningsarkiv findes en del hovedtegninger, og jeg er overbevist om, at der rundt omkring må findes flere, ligesom der må være nogen, der har forbindelser, der kan fremskaffe egnet tegningsmateriale. Hovedsa-

gen er, at de bliver samlet, katalogiseret og gjort tilgængelige for så mange som muligt.

En nedtegnet tegning er selvfølgelig bedre end ingen tegning, og eventuelle udeladelser eller unøjagtigheder vil alligevel afsløres ved en gennemgang af det øvrige kildemateriale sammen med tegningen.

Som det fremgår af ovenstående, mener jeg ikke at Torben Hove Jensen er på rette spor med en så konsekvent opmåling. - Emnet for THJs forsøg er iøvrigt værd at bemærke: en forholdsvis enkel vogn uden mange detaljer, tænk om det havde været et loko litra E eller så! Iøvrigt er det jo ret så vanskeligt at opmåle materiel der ikke eksisterer mere, idet jeg gætter på, at vanskelighederne ved at fremskaffe en hovedtegning stiger med forbilledets alder og sjældenhed.

ad 2) fotografier.

Tegninger er imidlertid kun det halve materiale at bygge en model efter, der skal også fotografier til. Drejer det sig om eksisterende materiel er det en udflugt med kamera værd, for at få 10-20 detailoptagelser af objektet. En tegning kan, næsten ligemeget hvor god den er, ikke vise alle detaljer i alle tre dimensioner.

Nu er der jo nok ofret en del film på jernbaner gennem årene, så der må ligge mange interessante billeder rundt omkring i skabe og skuffer. En efterlysning her i Signalposten af billeder af et bestemt stykke materiel vil sikkert kunne bringe adskillige kontakter istand. Redaktøren vil sikkert tilføje prisen for optagelse af en sådan efterlysning her i bladet - ifald han finder forslaget acceptabelt.

(En sådan efterlysning på 5-10 linier er ganske gratis - red.).

ad 3) opmåling.

En opmåling kan, som nævnt ovenfor, kun lade sig gøre, når man kan finde det man vil måle på. Men kan man det, er den af THJ angivne metode en sikker og god måde at gribe tingene an på. Dog skal man være mindst to om det, et stykke jernbanemateriel er jo stort. Er man alene, er det næsten altid nødvendigt at tage mål på mål og lægge sammen, med de deraf følgende unøjagtigheder. Nu er det jo meget rart at vide, hvad og hvormeget, der skal måles, så jeg studerer normalt de tegninger og fotografier, jeg kan få fat på grundigt

før en sådan tur, således at jeg er klar over, hvilke mål jeg skal have med hjem.

ad 4) kendskab til forbilledet.

Udviklingen og dermed konstruktionerne indenfor banerne følger, som så meget andet, en tidsmæssig, rolig udvikling, forstået således, at mange konstruktionsmetoder er fælles for en bestemt tidsperiode, og at der i en del tilfælde kan drages fornuftige slutninger ved sammenligning med andet materiel fra samme periode.

Af ovenstående kunne man gå hen og få det indtryk, at det er en såre vanskelig og alvorlig affære at bygge modelbane, så jeg vil endnu en gang bringe i erindring, at det jo "kun" er en hobby, og som sådan til afslapning og morskab for dens dyrkere. Det er derfor stadig op til den enkelte, både tegnere og os andre, hvor meget vi vil gøre ud af tingene, glæden ved at beskæftige sig med baner er stadig det vigtigste.

Lund

JERNBANE BØGER

JERNBANEMATERIEL

(Frichs firkantede diesellokomotiver.)

Udgivet af Kurland, Ballerup.

Forhandles gennem Dansk Jernbane Klub.

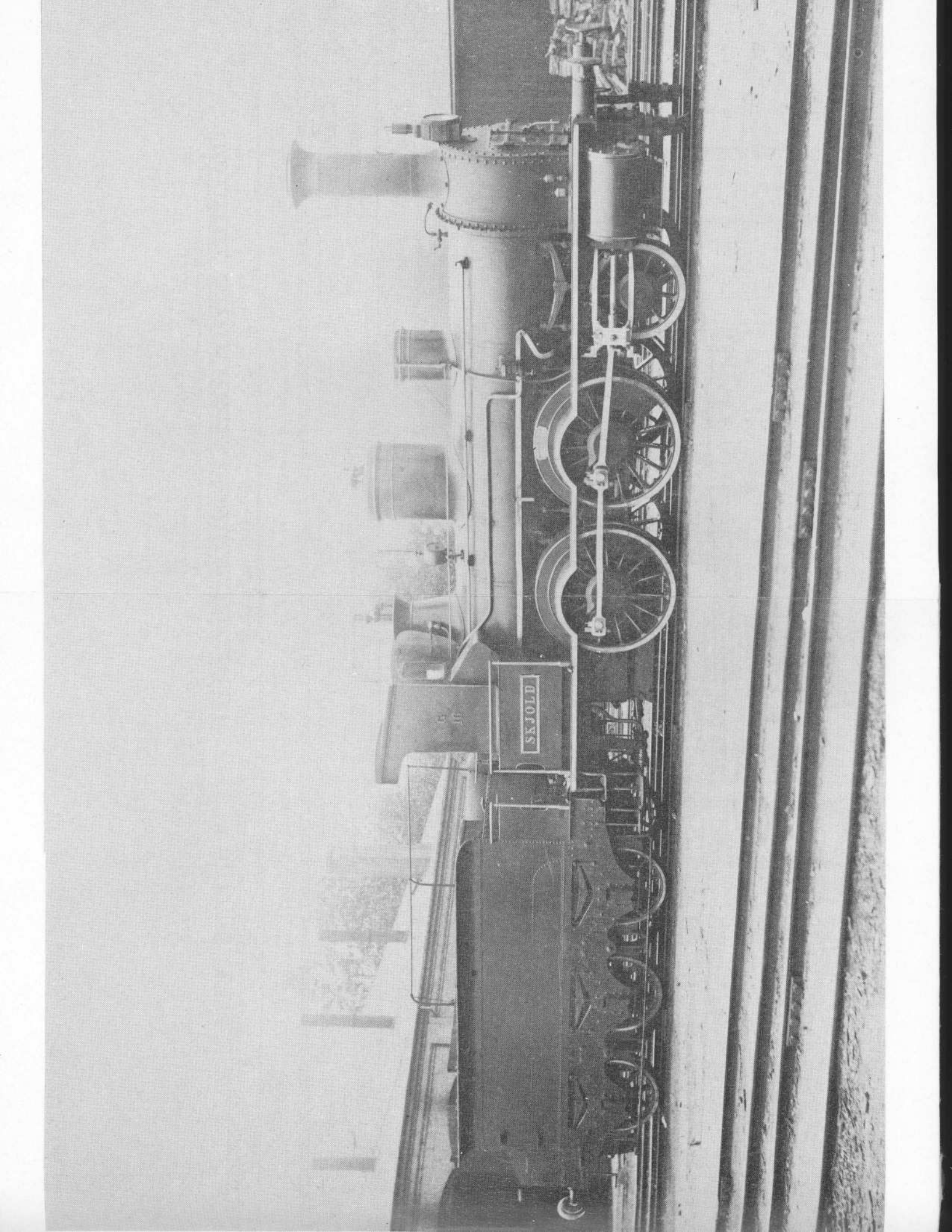
Pris kr. 25,-.

Heftet indeholder 24 stk. H0-tegninger af motorloko leveret fra Frichs - også til baner i Siam. 3 af dem kunne ikke være indenfor heftets format i 1:87 og er bilagt løst i rigtig målestok, dog trykt på væsentligt ringere papir end heftet iøvrigt.

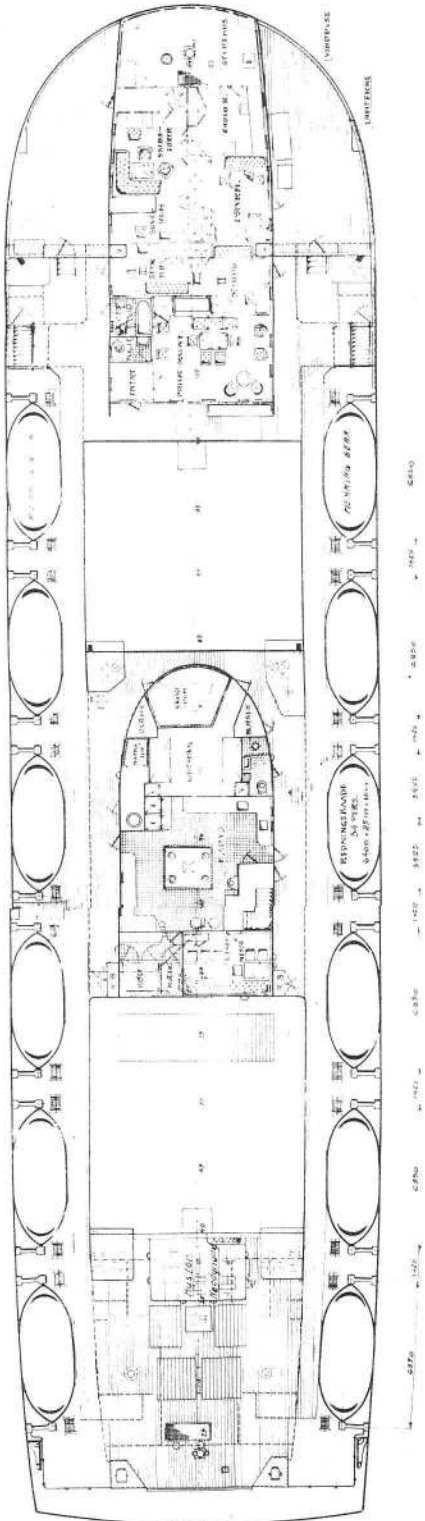
Der indledes med en fyldig tekst om det beskrevne materiel og sluttet med et par oversigtstabeller. Endvidere er alt materiel illustreret med fotos, der for temmelig manges vedkommende i mit anmeldereksemplar står noget tåget.

Jeg kan kun anbefale heftet til alle - modelbyggeren og jernbaneenthusiasten, men jeg vil henstille til udgiveren, at man næste gang - for der bliver ganske sikkert en næste gang - finder et lidt andet format (heftets format er 217 x 204 mm?), hvor papirarealet udnyttes bedre til såvel tegninger som fotos. Der er alt for meget hvidt i heftet.

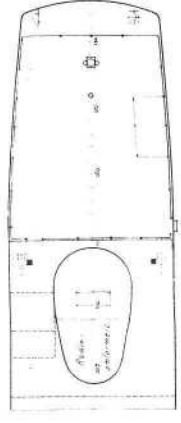
Holtrup



BAALDEK

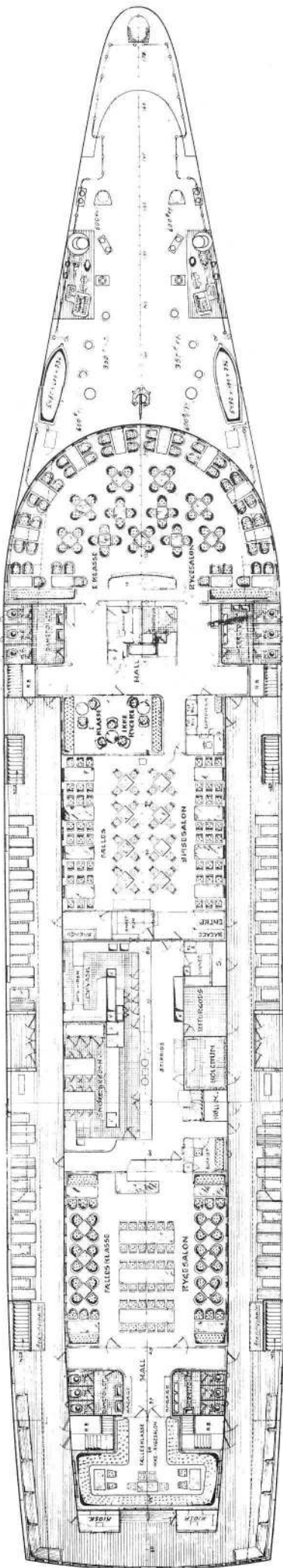


TURAE KAPTEENSBUIS

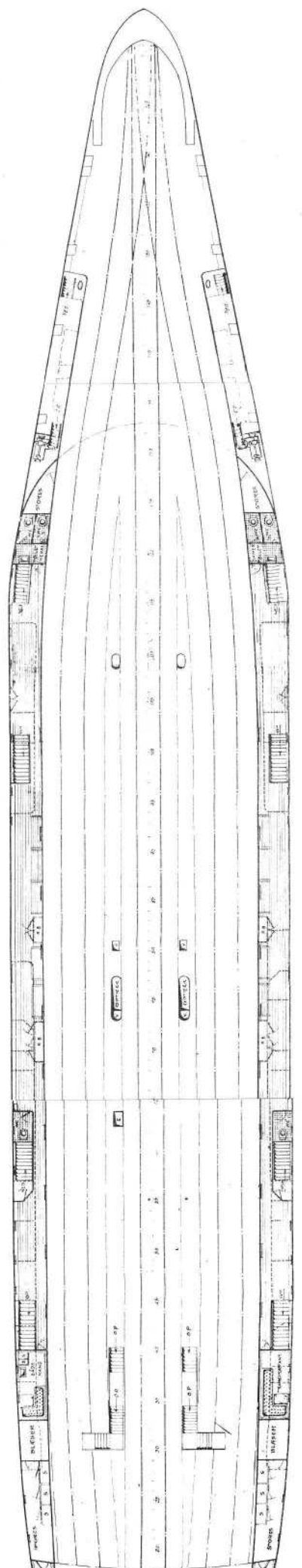


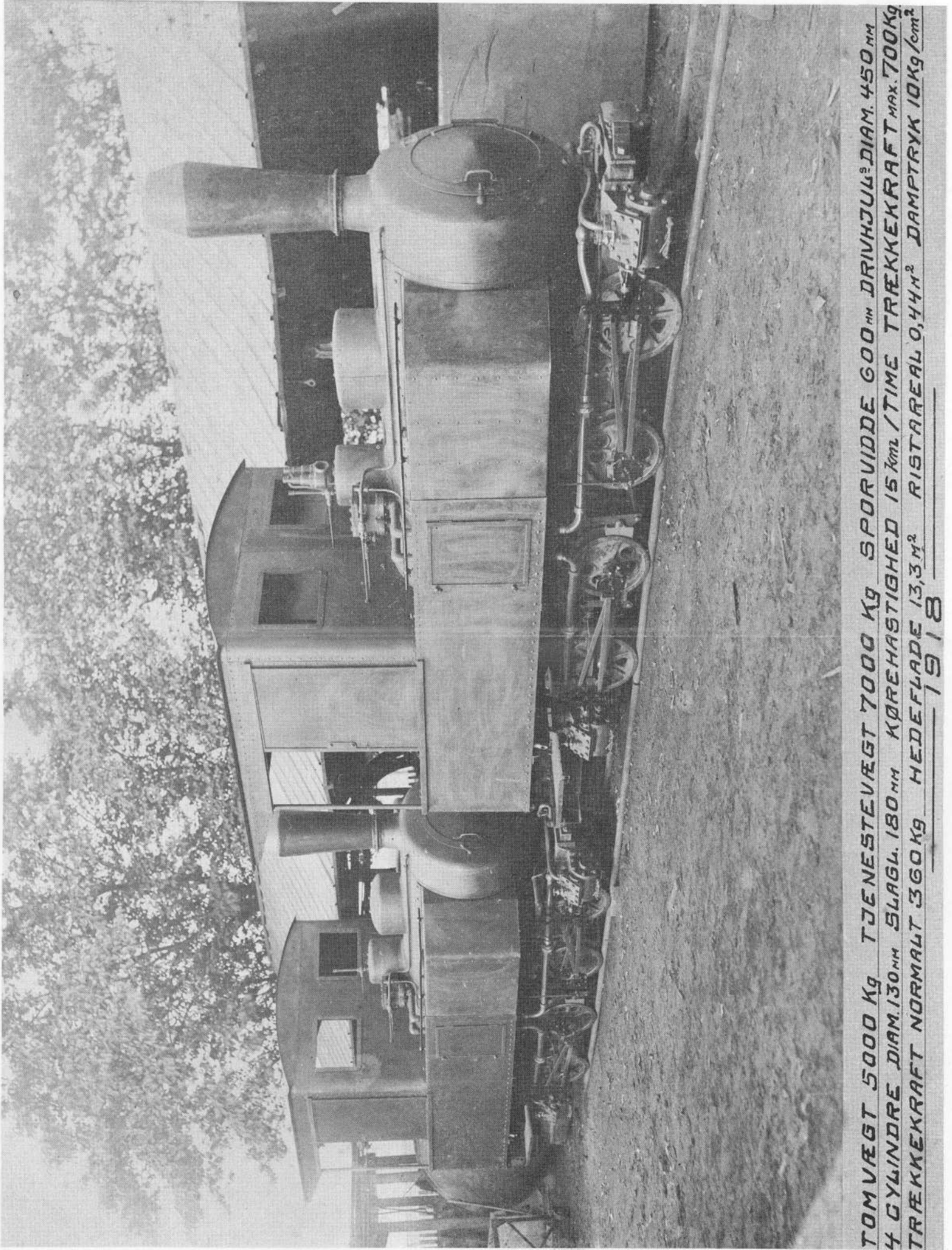
RIJST. DE WYSTERBOUTEN - DE WYSTERBOUTEN

PROFESORDEK



DE WYSTERBOUTEN - DE WYSTERBOUTEN





TOMVÆGT 5000 Kg TJENESTEVÆGT 7000 Kg SPORVIDDE 600^{MM} DRIVHJULS DIAM. 450^{MM}
4 GYLINDRE DIAM. 130^{MM} SLAGL. 180^{MM} KØREHASTIGHED 15^{Km} / TIME TRÆKKEKRAFT MAX. 7000 Kg.
TRÆKKEKRAFT NORMALT 3600 Kg HEDEFLEDE 13,3^{M²} RISTAREAL 0,44^{M²} DAMPTRYK 10 Kg / cm²
1918

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (4. del)

M/F DRONNING INGRID:

Efter indsættelsen af M/F Fyn på Storebæltsoverfarten viste der sig en fortsat vækst i såvel person- som godstrafikken på denne overfart. Årsagerne hertil var dels en almindelig stigning i den indenlandske trafik og dels de politiske forhold mellem de vesteuropæiske og østeuropæiske lande, som fik til følge, at en betydelig del af transittrafikken mellem Norge/Sverige på den ene side og Vesteuropa på den anden side kom til at gå over Storebælt. Udviklingen var til dels uforudseelig, men kom efterhånden til at fremkalde begrebet "Flaskehalsen Storebælt". På denne baggrund forekommer udrangeringen af S/F Odin i 1947 lidt for forhastet, idet denne færge endnu en år-række kunne have gjort udmærket fyldest, hvad dog som nævnt kun vanskeligt kunne forudses.

Der kom derfor ikke til at gå ret lang tid efter modtagelsen af M/F Fyn i 1947 inden statsbanerne påny søgte bevilling til bygning af en ny Storebæltsfærge. Efter at denne var opnået blev der den 27. december 1948 skrevet kontrakt med Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri om bygning af en ny 3-sporet motorfærge, som blev køllagt i juni 1950. Den 24. november samme år blev den nye færge, der fik navnet Dronning Ingrid søsat, og efter de obligatoriske prøvesejladser blev færgen afleveret til statsbanerne den 17. april 1951.

M/F Dronning Ingrid blev som sine forgængere bygget som et dobbeltskruet skib og har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 110,4 m (efter ombygning).

Største bredde på spant: 17,21 m

do. på fenderlisten: 17,70 m

Dybgang, lastet: 4,00 m

Sporlængder:

midterspor fra stopbom til stopbom:

94,50 m

sidespor fra stopbom til stopbom:

101,50 m

midterspor fra agterste stopbom til frispormærke:

68,70 m

SB sidespor fra stopbom til frispormærke:

86,60 m

BB sidespor fra stopbom til stopbom:

101,50 m

Største effektive sporlængde: 256,8 m.

Bruttoregister-tonnage: 3.046,0 tons.

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. 6-cylindrede to-takts B&W dieselmotorer bygget af Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri. Cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdr./min.: 165

Samlet max. hestekraft: 5450 ihk.

Hjælpemotorer: 4 stk. 6-cylindrede fire-takts B&W dieselmotorer á 350 ihk hver direkte koblet til hver sin dynamo og kompressor.

Max. fart: 16,5 knob.

Overførselskapacitet: 600 tons vognlast (ca. 30 almindelige store godsvogne eller ca. 85 automobiler) og 1500 passagerer. (Eventuelt kunne færgen samtidig overføre 2 4-vogns- og 1 3-vognslyntog af gammel type).

Byggeår: 1951.

Indretningen af M/F Dronning Ingrid svarede i de fleste henseender til de ældre 3-sporede Storebæltsfærger. Dog blev 1. kl. salon for ikke-rygere ændret således, at passagen mellem hall'en og spisesalonen sker gennem en gang i styrbords side af salonhuset. Endvidere blev der indrettet et ekspeditionskontor for indlevering af telegrammer med adgang både fra hall og promenadedæk. Samme sted blev indrettet en telefonbox. Herudover blev der i forhold til de ældre færger også foretaget en ændring af fællesklasse (2. kl.) apteringen, idet der blev indrettet en stor tværskibs hall



med adgang til fællesklasse (2. kl.) saloner og toiletter.

Også med hensyn til færgens forreste kommandobro var der foretaget en mindre ændring, idet styrehuset var ført helt frem til brofronten. M/F Dronning Ingrid var iøvrigt udstyret med den nyeste navigationsudrustning, ligesom færgens øvrige udrustning og indretning i store træk svarede til de øvrige senest anskaffede 3-sporede motorfærger.

Den 15. juli 1951 blev Gedser-Grossenbrodeoverfarten åbnet, og som det tidligere er omtalt, blev sejladsen udført af S/F Danmark, der sejlede en dobbelttur daglig. Når der kun blev sejlet denne ene dobbelttur på den nye overfart skyldtes det som bekendt, at S/F Danmark desuden skulle opretholde sejladsen mellem Gedser og Warnemünde, hvor den efter behov sejlede 1 á 2 dobbeltture i døgnnet.

Sejladsen på Gedser-Grossenbrodeoverfarten var baseret på en overenskomst mellem statsbanerne og de tyske forbundsbaner, hvorefter der fra tysk side hurtigst muligt skulle indsættes en tysk færge på overfarten. Statsbanerne blev ved overenskomsten forpligtet til at indsætte S/F Danmark samt levere reserve for begge færger.

Spørgsmålet om den reservefærge, Statsbanerne skulle tilvejebringe gav anledning til en del overvejelser. Man undersøgte forskellige muligheder, idet det stod klart, at der kun kunne blive tale om anvendelse af en Storebæltfærge. M/F Nyborg var dengang den færge, der trængte mest til modernisering, men af forskellige grunde blev tanken om at lade denne færge ombygge igen forladt, hvorefter det blev besluttet at lade M/F Dronning Ingrid ombygge til sejlads på Østersøen.

Statsbanerne forudså allerede i 1952, at der ville blive tale om en betydelig trafikstigning på Gedser-Grossenbrodeoverfarten, således at trafikken her ikke alene kunne udføres af den nye tyske færge og S/F Danmark, men også ville nødvendiggøre indsættelsen af en ny 3-sporet jernbanefærge fra dansk side. Der blev derfor søgt og opnået bevilling til bygning af en ny færge af samme størrelse som den projekterede nye tyske færge, der gik i fart i 1953. Den nye danske færge, der fik navnet KONG FREDERIK IX, blev afleveret til statsbanerne i december 1954.

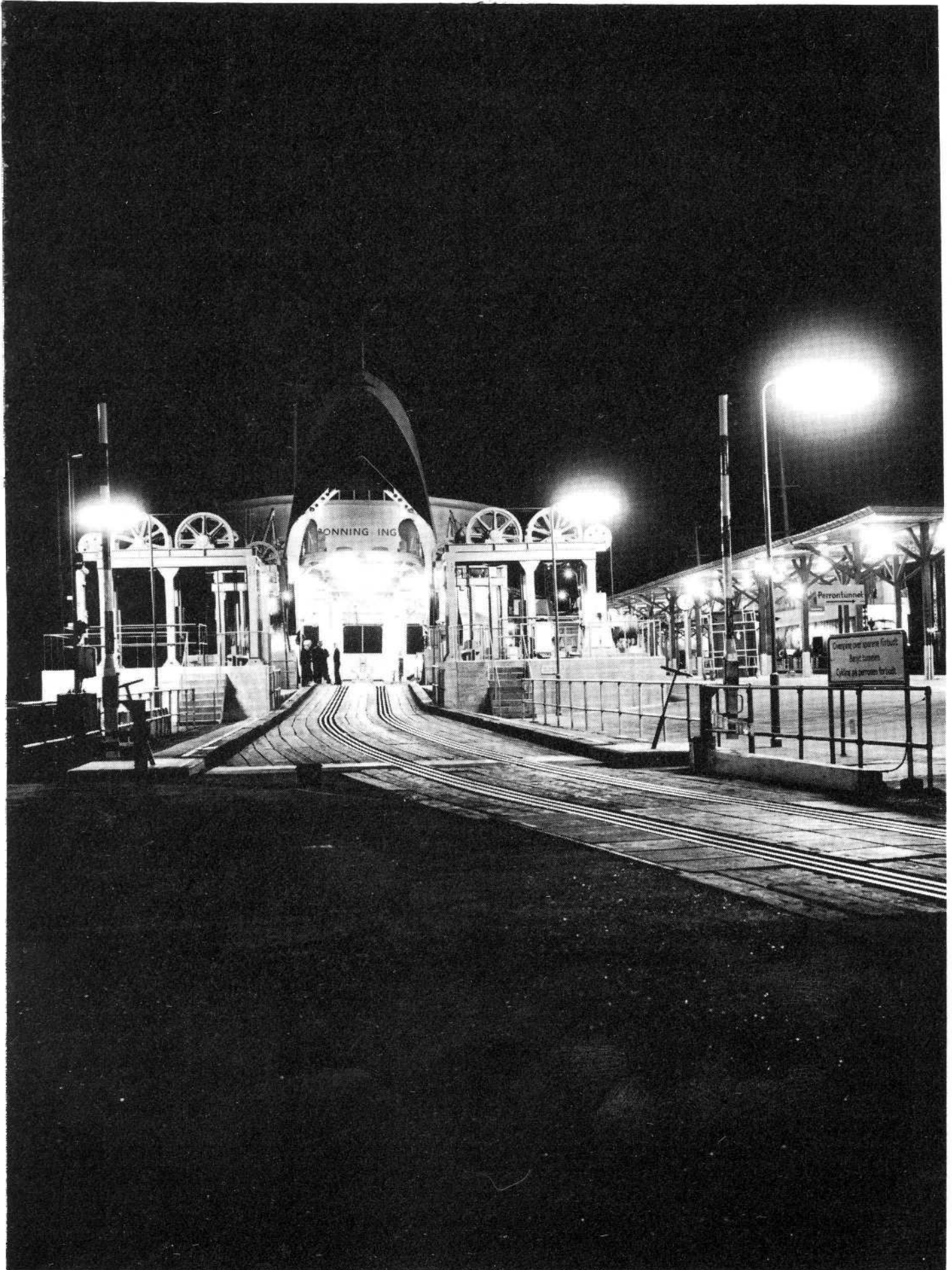
Man havde håbet, at M/F Kong Frederik IX kunne have været til rådighed i sommeren

1954, men da dette ikke blev tilfældet, blev det besluttet at indsætte M/F Dronning Ingrid på Gedser-Grossenbrodeoverfarten fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj 1954. Ved denne disposition ville der blive opnået betydelige trafikale fordele også ved Storebæltsoverfarten gennem omlægning af et betydeligt antal af de internationale eksprestogsforbindelser til Gedser-Grossenbrodeoverfarten. Allerede i sommeren 1953 kunne denne omplacering af M/F Dronning Ingrid for så vidt have været foretaget, dersom alle de 6 øvrige 3-sporede jernbanefærger havde været til rådighed, men dette var netop ikke tilfældet grundet M/F Dronning Ingrids lange værftsophold under ombygningen, hvorved færgernes eftersynsterminer blev forskubbet.

Ombygningen af M/F Dronning Ingrid blev foretaget af Helsingør Skibs- & Maskinbyggeri i vinteren 1952/53. Arbejdet var meget omfattende, da kravene til færgers og skibes udrustning i international persontrafik er større end i indenrigs fart. Endvidere er Østersøen et mere åbent farvand end Storebælt, hvortil kom at færgelejet i Grossenbrode (og fremdeles i Puttgarden) er af bred form beregnet for anløb med færgens agterende.

M/F Dronning Ingrids forskib blev ved ombygningen helt lukket, idet der over vogndækket blev bygget et bakdæk, og hertil blev ankerspil og capstan flyttet fra fordækket. Samtidig fik færgen en ny bovport. Endvidere blev hele agterskibet forandret, idet færgen nu fik en hækport, samtidig med at sidesporene fik ændret forløb, således at der kunne etableres forbindelse til de brede færgelejer i Grossenbrode. Denne ændring nødvendiggjorde anbringelsen af mekaniske buffer (de såkaldte sommerfugle) agter og betød en formindskelse af den effektive sporplads på færgens midterspor med ca. 3 meter.

I apteringen i salonhuset på promenadedækket blev det nødvendigt at ombygge 2. kl. ikke-rygersalonen som følge af at nedgangene til lyntogene måtte ændres. Endvidere blev der indrettet en chokoladekiosk i bagbords side på agterkanten af promenadedækket. På bådendækket blev der bygget et nyt hus til nøddynamo, og udover de her nævnte forandringer gav ombygningen iøvrigt anledning til mange mindre ændringer, som pladsen her ikke tillader nærmere omtale af.



M/F Dronning Ingrid sejlede som nævnt fast mellem Gedser og Grossenbrode fra den 23. maj 1954 og indtil den nye færge M/F Kong Frederik IX kunne gå i fart. M/F Dronning Ingrid har siden da været fast stationeret ved Storbæltsoverfarten, men dog fremdeles været reservefærge for Østersøoverfarterne i tilfælde af værftseftersyn eller havari.

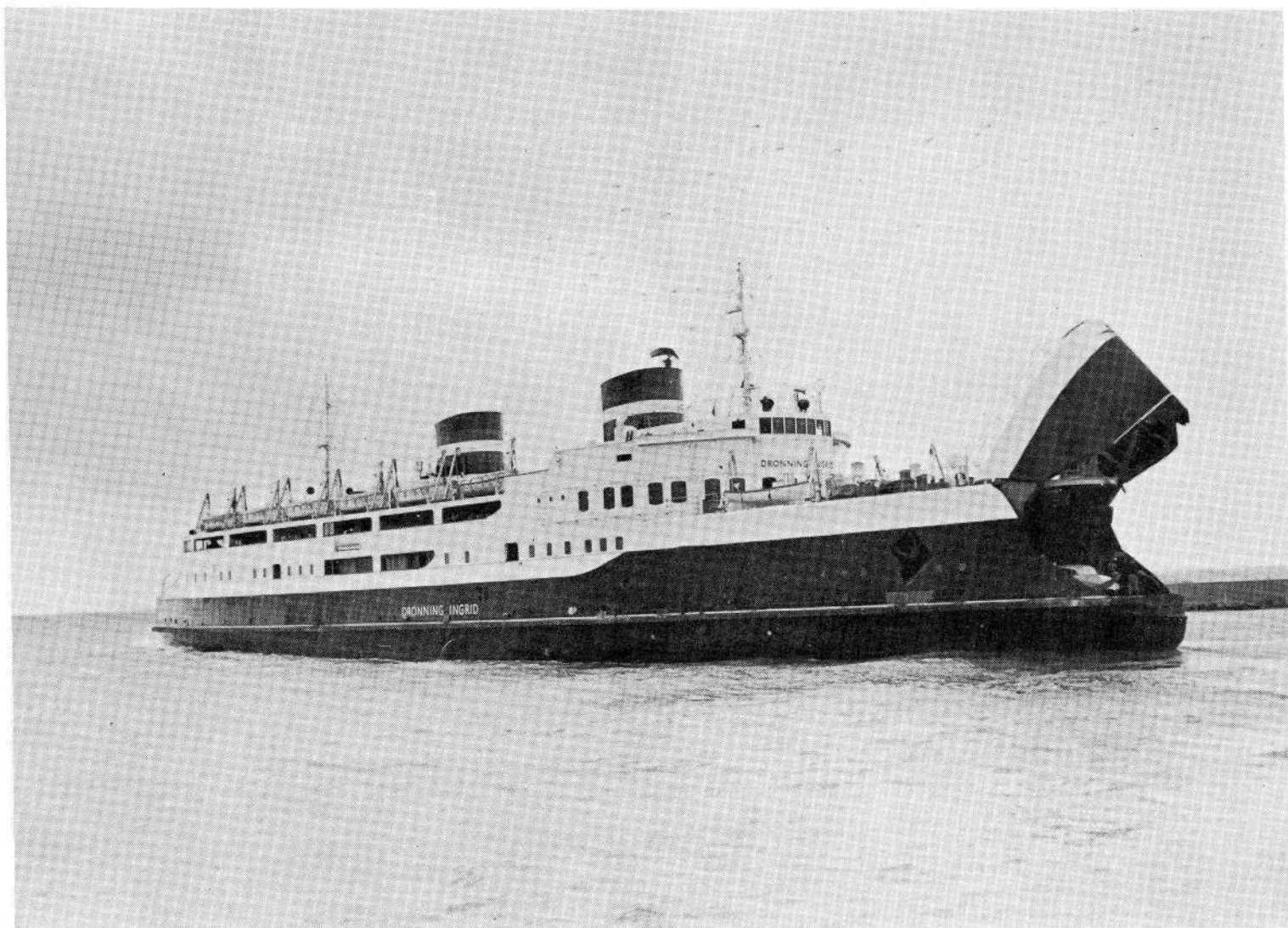
Allerede i 1954 blev der igen foretaget en række ændringer ved M/F Dronning Ingrid, men disse var naturligvis ikke nær så omfattende som ved ombygningen året før. Her skal nævnes en ombygning af dametoiletet på promenadedækket, hvor der anbragtes pusleborde, indretning af en tobakskiosk på agterkanten af promenadedækket i styrbords side samt anbringelsen af oplukkelige vinduer på agterkanten af promenadedækket. Endvidere fik færgen et nyt radioanlæg.

I 1959 blev promenadedækket lukket med oplukkelige vinduer i siderne, og herudover er

der siden foretaget en række mindre forandringer, hvoraf kan nævnes fjernelse af agterste landgangsporte på vingedæk (1960), arrangement til oliepåfyldning anbragt i skibssiden (1962) og endelig (1963) blev de elektriske landgange på promenadedækket erstattet af hængslede porte samtidig med at færgen fik to nye porte af hensyn til sejlads på Rødby-Puttgardenoverfarten.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

Illustrationerne til dette nummer:
Side 176, M/F Dronning Ingrid (DSB reklame, Foto-Service), side 178, do. (DSB reklame) og side 179, do. (J.St.). På bagsiden: Fra færgelejerne i Gedser i september 1903 (Jernbanemuseet).
På udfoldningsarkene 2 tegninger af M/F Dronning Ingrid fra 1962 (DSB søfartstjenesten).



Byggetegninger

Den østjyske jernbanes vognmateriel (fortsat)

I forrige artikel omtaltes ØJJs personvogne. Denne gang vil vi behandle post-, rejsegods- og godsvognene.

Man anskaffede ialt 5 post- og rejsegodsvogne fra Scandia, D 1-3 i 1876, D 4-5 i 1877. D 1-2 var rejsegodsvogne med et lille "4 fods" postrum, D 3-5 derimod kombinerede 14 fods post- og rejsegodsvogne, d.v.s. at postafdelingen var 14 fod lang. I første omgang anskaffedes altså 2 rejsegodsvogne (fig. E) og en postvogn (fig. A), alle 9 m over pufferne, mens der året efter suppleredes med 2 lidt mindre postvogne (fig. B), ca. 8,5 m lange.

Alle ØJJs vogne overgik som tidligere nævnt til DSB i 1881, men det har alligevel voldt visse vanskeligheder at fastslå mål og udseende af postvognene, da jeg ikke har kunnet finde originaltegninger af dem. Jeg har derfor i vid udstrækning støttet mig til tegninger af de nyere vogne af lignende typer, f.eks. JSs tegninger nr. A 1 16 T 004, 011 og 012. Det må bemærkes, at vognene fra 1870erne ikke havde lænkeaksler (svævende aksler), som de ovennævnte tegninger viser. Foto fra 1890erne haves desuden af et tog, hvor en af de gamle Dc'ere ses, desværre et stykke henne i vognrækken. Her har visse detaljer kunnet konstateres, gældende for den gamle JFJ-udgave, sådan som den så ud i 1890erne. DSBs driftsmaterielfortegnelser har ikke ofret særlige tegninger på disse 3 postvogne, selv om de afveg fra de jyske standardtyper. Man har slået hele rækken nr. 1451-69 sammen under samme tegning (se fig. D), selv om de på tegningen anførte mål ikke passer på nr. 1467-69, som var ex ØJJ D 3-5. Man har dog anført akselafstand for nr. 1469 = 4,116 m mod de øvrige 3,96 m, men mange af de øvrige mål passer ikke på de 3 ØJJ-vogne. Jeg går ud fra, at der er mere grund til at tro på angivelserne fra JFJ 1887 og på den dermed stemmende tabel i 1898-fortegnelsen, side 30, over størrelsen af postvognenes enkelte rum. Det kan dog ikke udelukkes, at JFJ har ændret på vognene allerede inden 1887, da man netop ombyggede mange af sine postvogne indvendig i perioden

1879-83. Vognenes ydre hovedmål er derimod næppe ændret.

Der er også kludder i DSB-fortegnelse angivelser af vognenes nummerering, idet der snart angives nr. 1467, snart nr. 1469 for den lange vogn, ex ØJJ D 3. Man bør være forsigtig med at tro alt, hvad der er trykt, også selv om det kommer fra "selve" DSB!

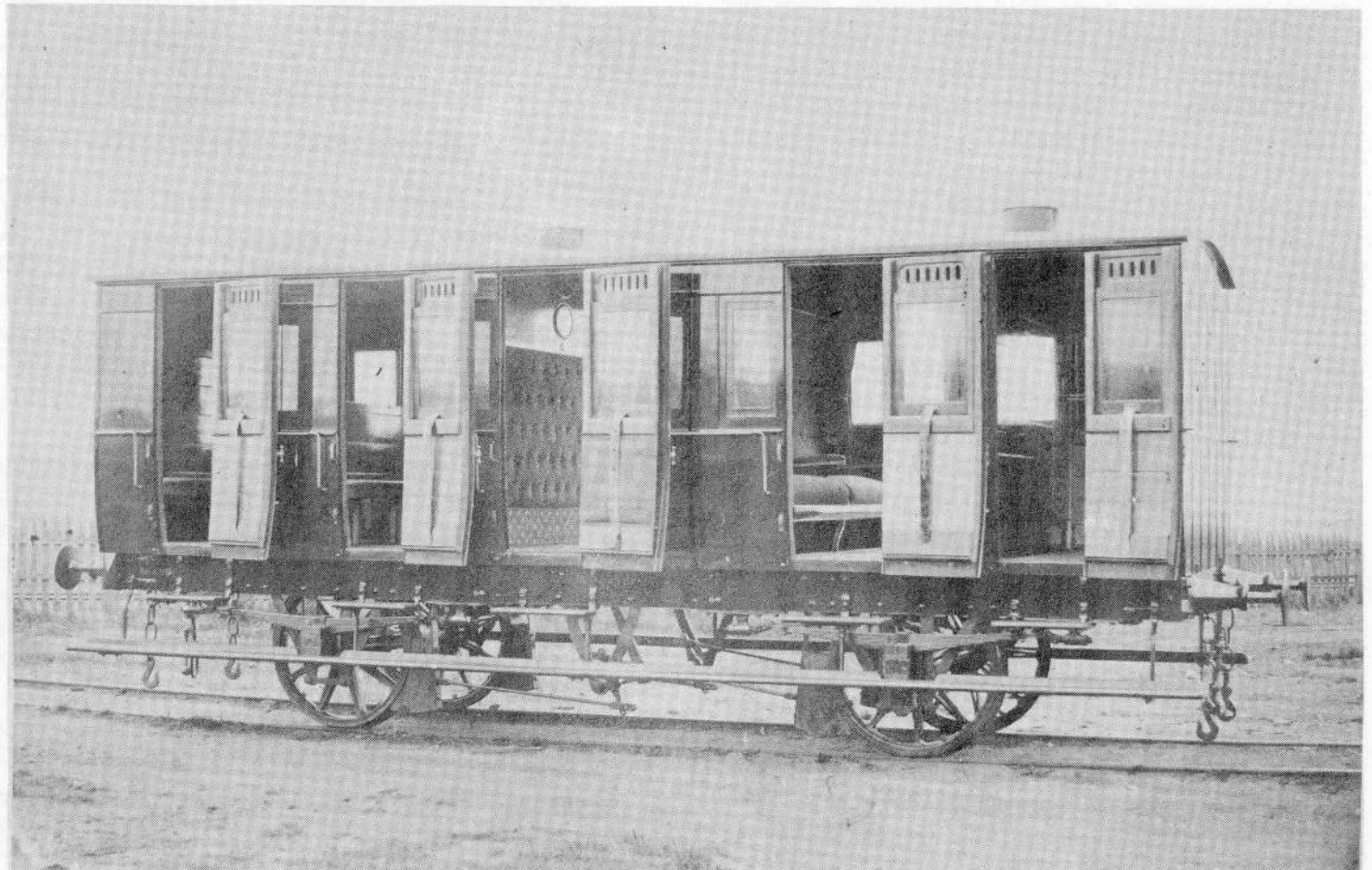
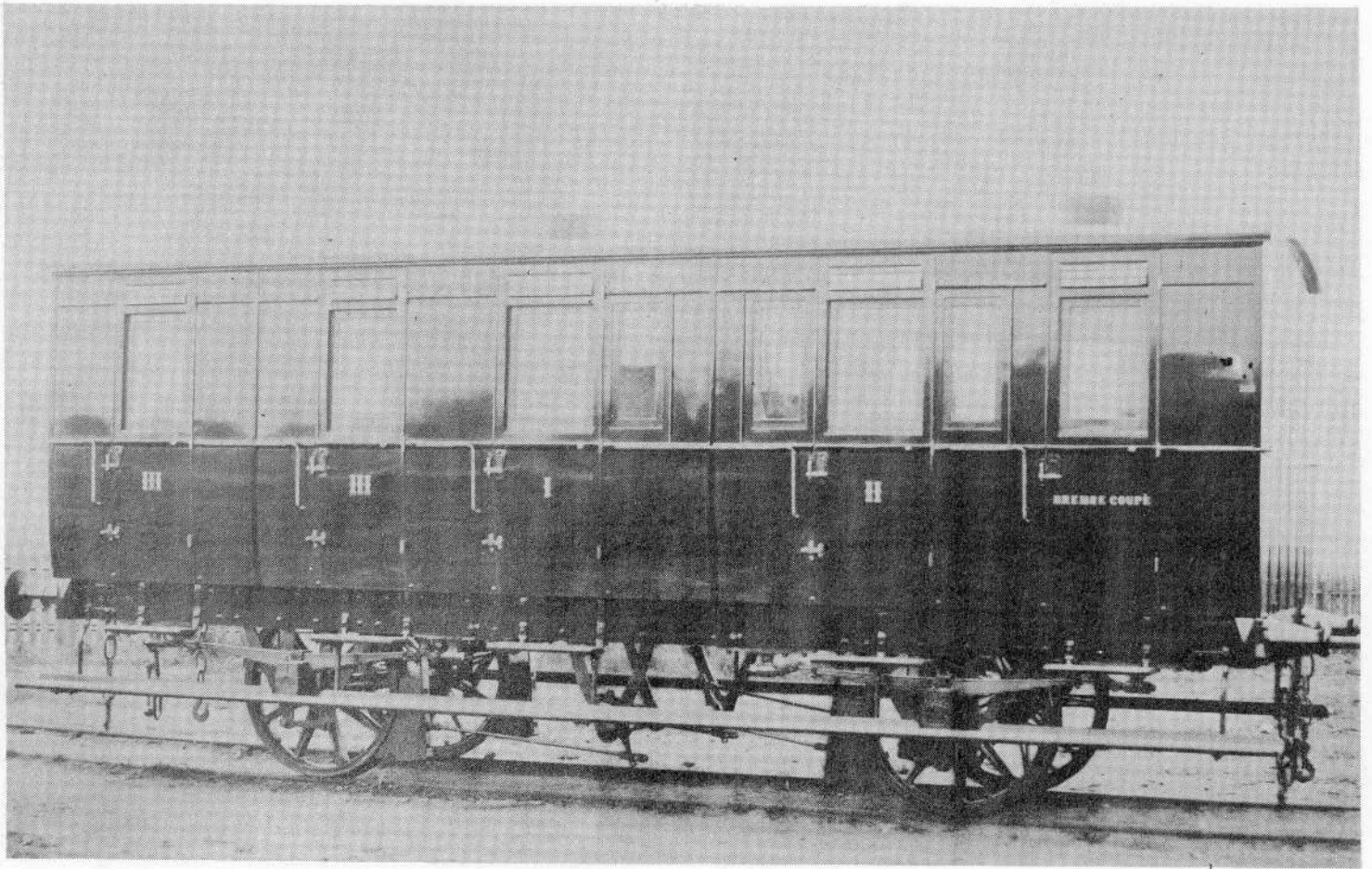
1898-tabellens mål danner grundlag for de gengivne rekonstruktioner af ØJJ D 3 og D 4-5 (fig. A og B).

D 3 var nok den mest usædvanlige, idet den - trods postvogn - mest lignede en almindelig jysk pakvogn i overstørrelse. Den havde nemlig skydedøre til rejsegodsafdelingen og 2 udkigskasser. Den havde dog ikke noget afskilt bremserum, som det ellers var tilfældet i pakvognene. Postafdelingen havde iflg. 1887-fortegnelsen kun en enkelt "klapdør" i hver side. Der var ingen dør mellem post- og rejsegodsafdelingen. Postafdelingen var delt i et postkontor med sorteringsreoler m.m. og et tilgrænsende postgodsrum, i hvilket en kakkellov var anbragt op ad skillerummet, så den kunne opvarme begge rum.

Rejsegodsafdelingen kunne (i hvert fald 1898 ff) opvarmes ved damp fra lokomotivet. I postrummet fandtes 1 olielygte, og en lignende flothed indførtes senere i rejsegodsrummet. Sandsynligvis er den "kasse", der ses på DSBs målskitse op ad bremsegavlen tv. en "enkelt hundekupe", d.v.s. en kasse på mindre end en halv m² og med en tremmelåge inde i vognen. Set fra hundens synspunkt var det vist allerhøjest IV klasse... På originaltegninger fra århundredskiftet af andre Dc-vogne ses netop på dette sted hundekupeer af den viste facon og størrelse.

Den nøjagtige placering af døre og vinduer er ikke kendt, men vi kan jo gætte på den størst mulige lighed med nr. 1451-66 og nr. 1470-75, da det er de eneste nære slægtninge, DSB har ofret målskitser på. Udkigskasserne er formentlig senere blevet fjernet, da DSB ikke anvendte sådanne i postvognene.

Det ser ud til, at "klapdøre", d.v.s. almindelige fløj- eller hængseldøre, ellers har været enerådende i alle postvogne i Jylland, og på Sjælland efter 1856. Først 1903 anskaffedes bogiepost- og rejsegodsvogne med skydedøre og da kun i godsafdelingen. Formentlig har man anset skydedørene for at være for utætte til



postbureauafdelingen, der skulle opfylde personvognskrav og kunne opvarmes. Det er svært at sortere post med vanter på! I øvrigt er uøvede skydedøre meget lettere at bryde op end hængseldøre, det kan også have spillet ind.

Af vægtykkelsen ses, at ØJJs D-vogne var pladeklædte, og de har formentlig også haft helt flade sider - det passer også bedst til skydedørene. Alle post- og pakvogne var oprindelig fladsidede både i Jylland og på Sjælland, de jyske postvogne dog kun indtil 1877, hvor de fik fuld personvognsbredde og -facon med sider, der buede lidt ind forneden. Det ses af skemaet over de jyske postvognes hovedmål, at ØJJs vogne var 14 cm smallere end denne nye JFJ-type. Højden på D 3-5 tør jeg kun angive med forbehold, men vognene har vel haft normal personvognshøjde? De havde skruerbrems, og der var formentlig en pladekasse til svinget på gavlen, ligesom tilfældet var på D 1-2 og på JFJs person- og postvogne med skruerbrems, jvf. Dc 1470-75, fig. C.

D 3 havde i 1887 direkte virkende vacuumbremse, der senere udskiftedes med automatisk do. Hvordan bremseudstyret var arrangeret vides ikke bestemt, men vi kan jo gætte på analogi med JFJs Db-vogne, hvor der haves fotografisk dokumentation for en buk med bremseaksel midt under vognen og formentlig med dobbelte træ-bremseklodser, d.v.s. 2 til hvert hjul, som det f.eks. var tilfældet på ØJJs egne lokomotivers tendere og på i hvert fald få år nyere vogne på Sjælland, se billederne i 125-års bogen, side 29.

D 4-5. Disse to vogne var af meget nær samme størrelse som de ældre JFJ-postvogne, men de var, ligesom D 3, lidt smallere og ca. 7 cm kortere (hvorfor nu det??). De havde såmænd nok samme længde som den lidt sære personvogn fra samme levering: ØJJ M 5 = JFJ N 101 der omtales sidste gang. Ifølge beskrivelsen fra 1887 var D 4-5 ellers meget lig JFJ DB 1451-66, dog havde ØJJs skruerbremse og 2 udvognskasser. Også her er det problematisk at udtale sig for nøjagtigt om placeringen af døre og vinduer. Skitserne er gættet efter bedste overbevisning, og læserne kan så selv gætte videre, hvis de finder berettiget tvivl. Hvis nogen ved noget konkret, er læserbreve altid meget velkomne!

Postvognenes literering gennem tiderne ses af den vedføjede oversigt. Da der er tvivl

om, hvorvidt den lange (D 3) blev til 1467 eller 1469, er der også usikkerhed med hensyn til nummereringen af D 4-5, men det kan de specielt inkarnerede nummermænd passende gruble videre over. Det er vist et spørgsmål, der kan bringe selv Topp Nielsen i Saxkøbing i vanskeligheder.

Nr. 1469 ombyggedes i 1940 til nødgodsvogn litra HA nr. 36998, og den udrangeredes i 1942. Nr. 1467-68 udrangeredes inden de risikerede en sådan fornedrelse, nemlig 1931 henholdsvis 1937.

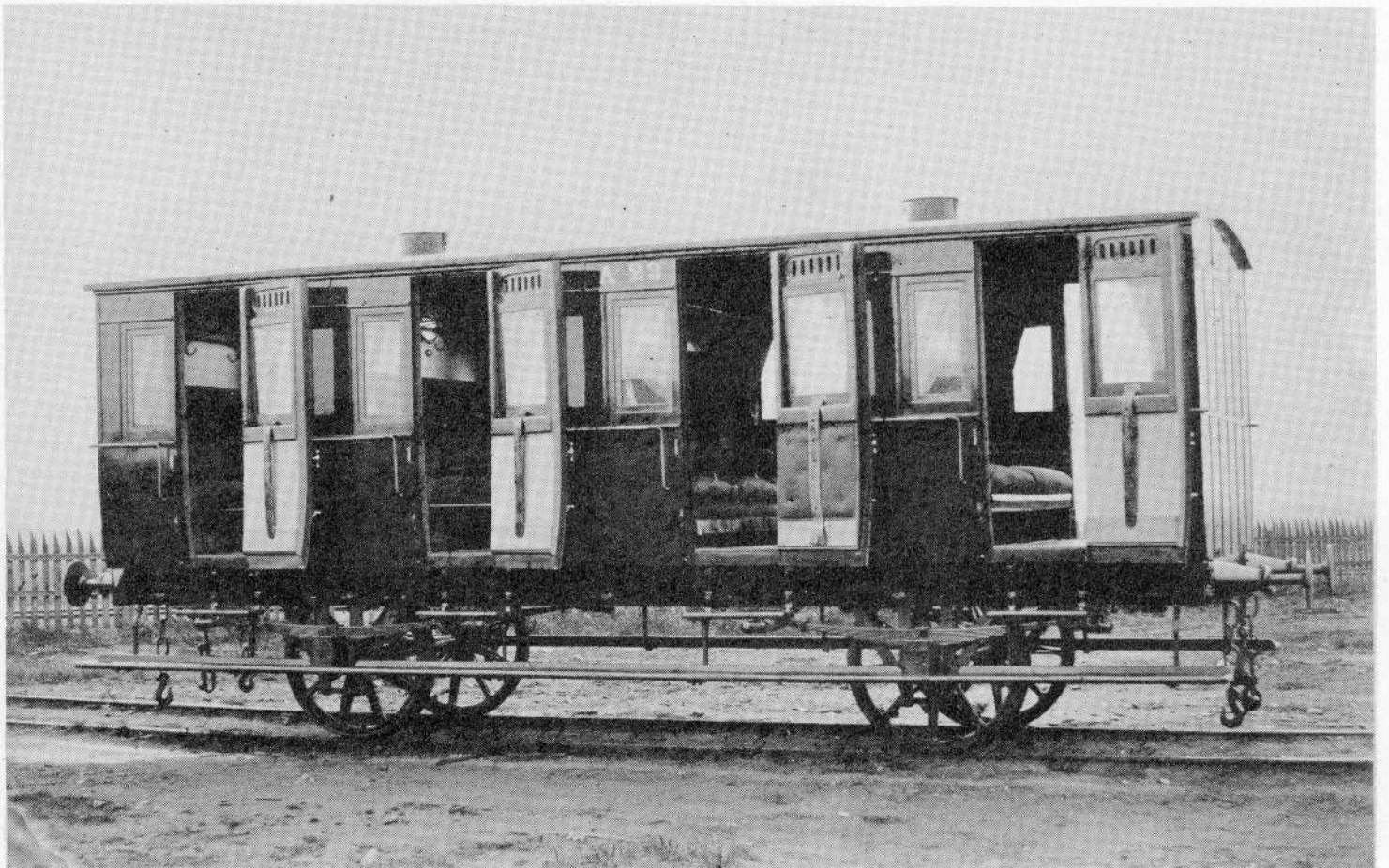
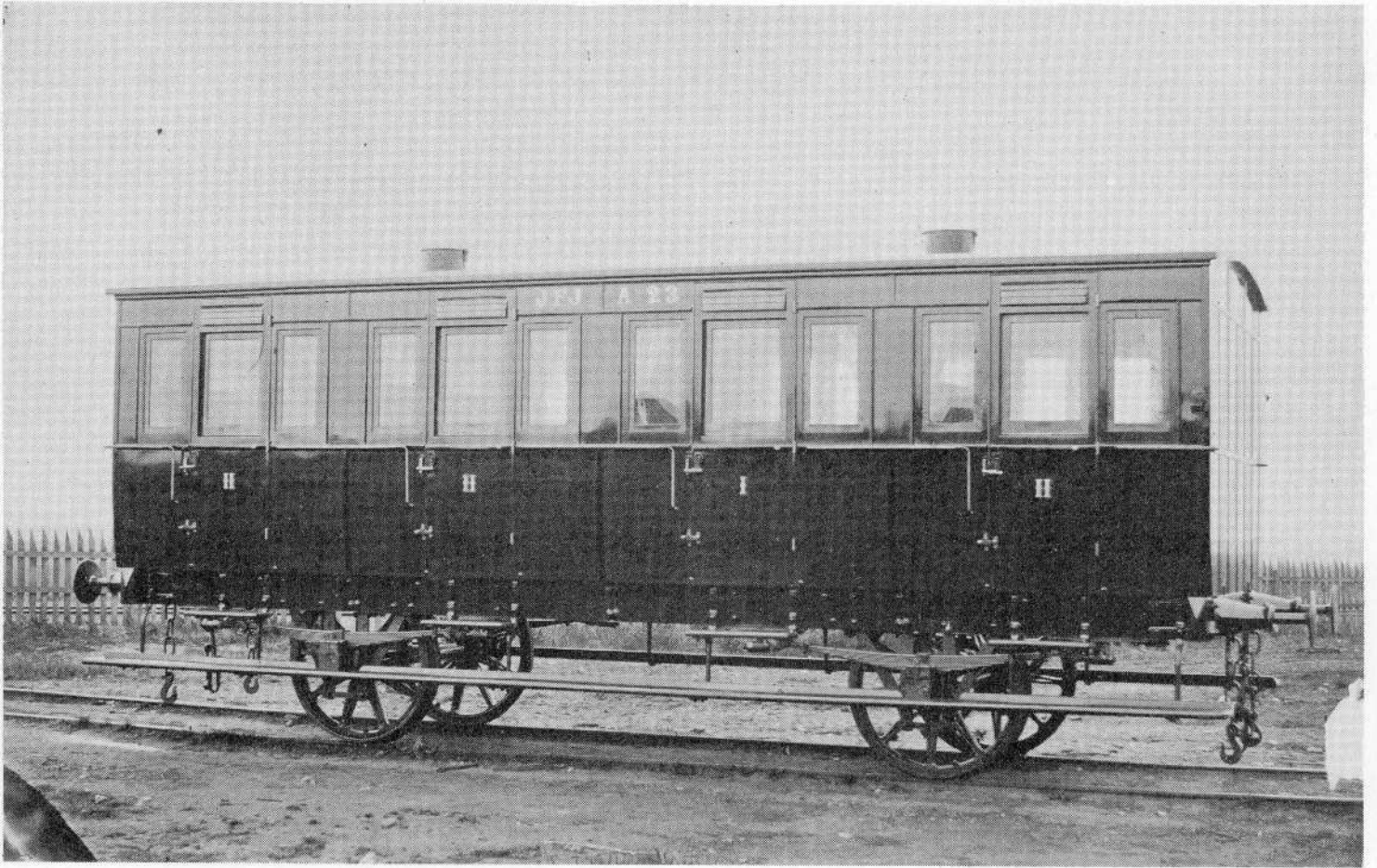
D 1-2 var som nævnt rejsegodsvogne med postrum. De var påfaldende smalle og lave i forhold til postvognene og påfaldende lange, sammenlignet med JFJs rejsegodsvogne, med andre ord: lange som postvogne og "slanke" som rejsegodsvogne! Det var og blev de største, jyske pakvogne, mens man på Sjælland allerede 1856 anskaffede 2- og 4-akslede kombinerede post- og rejsegodsvogne, der var endnu længere. Af nyere, men typisk jyskprægede DSB-pakvogne var kun den klassiske EH-vogn, bygget 1895-1930 større med sine 9,45 m over pufferne.

Vægtykkelsen på ØJJ D 1-2 viser, at vognene var pladeklædte, mens JFJs alle var beklædt med lodrette 1" lister. Disse 2 ØJJ-vogne har DSB været nødt til at ofre en speciel målskitse på, så de lader sig lidt sikrere rekonstruere.

I 1887 rummede vognene et 4' (1220 mm) postrum med kakkelovn, et toldgodsrumsrum, et rejsegodsrumsrum og et bremserumsrum, hvori fandtes en "enkelt hundekupe". JFJ forsynede vognene med den simple vacuumbremse, som senere afløstes af den automatiske. I 1898 kunne bremserumsrummet opvarmes ved damp, og vognen belystes med olielamper.

1916 ombyggedes begge vogne: Postrummet fjernedes og alle tre rum blev slået sammen til ét stort rejsegodsrumsrum. Bremserumsrummet ombyggedes, idet sidedøren fjernedes og der anbragtes et fast bord op ad gavlen. Bremse-spindelen flyttedes til dette bords forkant, så svingkassen i gavlen kunne fjernes. Den har sikkert også "udstrålet" kulde om vinteren!

Skydedørene til rejsegodsrumsrummet flyttedes godt og vel deres egen bredde hen mod bremseenden og fik omvendt løberetning. Vognen litereredes efter ombygningen EG, som var blevet "rodebunken" for allehånde sære skabninger



blandt DSBs 2-akslede pakvogne. De øvrige havde oprindeligt haft togopvarmningskedel, men havde efterhånden kun det manglende toldgodsrum til fælles.

1926 ombyggedes begge vogne til "hjælpevogn B" nr. 12, henholdsvis 8. Nr. 12 ombyggedes atter 1955 til værkstedsvogn for maskintjenesten nr. 7, 1958 omlitreret til specialvogn nr. 467. Den anden vogn, nr. 8, blev 1944 til telegrafvogn nr. 55, 1958 omlitreret til specialvogn nr. 555. Begge vogne udrangeredes i 1968, 92 år gamle, så det har været ganske godt kram, selv om deres aktivitet har været stærkt nedsat fra 1926. De havde dog allerede dengang været i trafik i 50 år!

ØJJs godsvogne

var alle af de nye, forbedrede 1875-modeller, som JFJ lige havde lanceret. Et eksempel ses på JSs tegning nr. A 1 24 T 007, der i 1:20 viser en H-vogn af serien 2466-2525. Ud fra den og et par af Harbys 1:45 tegninger samt DSBs hovedmål er de vedføjede godsvognstegninger i 1:87 lavet. Alle vognene synes at have haft undervogne helt af jern, mens alle lodrette stolper var af træ. Vognene var formentlig alle født med den gamle 1'10" lange puffertype med "rullekrave", der er vist på den ovennævnte originaltegning af en H-vogn. Disse puffere var 55 mm kortere end de 615 mm kurvepuffere, der indførtes først i 1880'erne. På grund af den formodede pufferombytning er der på tegningerne anført både den oprindelige og den nye længde over pufferne. De gamle personvognspuffere, der også havde "rullekrave", synes at have været lige så lange som de nye kurvepuffere, så der er næppe sket længdeændringer her. Jeg formoder, at postvognene i denne henseende har hørt til i personvognsafdelingen. Vognene fra 1875 var stadig udstyret med 2 sikkerhedskæder foruden skruekoblingen. På tegninger fra 1881 var denne detalje forsvundet og erstattet af den T-formede kobling, hvis nedadvendende krog benyttedes som reserve sammen med nabovognens koblingsbøjle.

Bemærk, at (bl.a.) ØJJs godsvogne i 1940 fik tilføjet et 2-tal foran driftsnummeret.

I 1875 anskaffede JFJ 140 stk. H-vogne og 12 Q-vogne fra Wagenbau i Hamburg. De 80 første H-ere var en let moderniseret udgave af 1872-modellen, men stadig med tandstangsbremse. De næste 60 vogne var større, og de

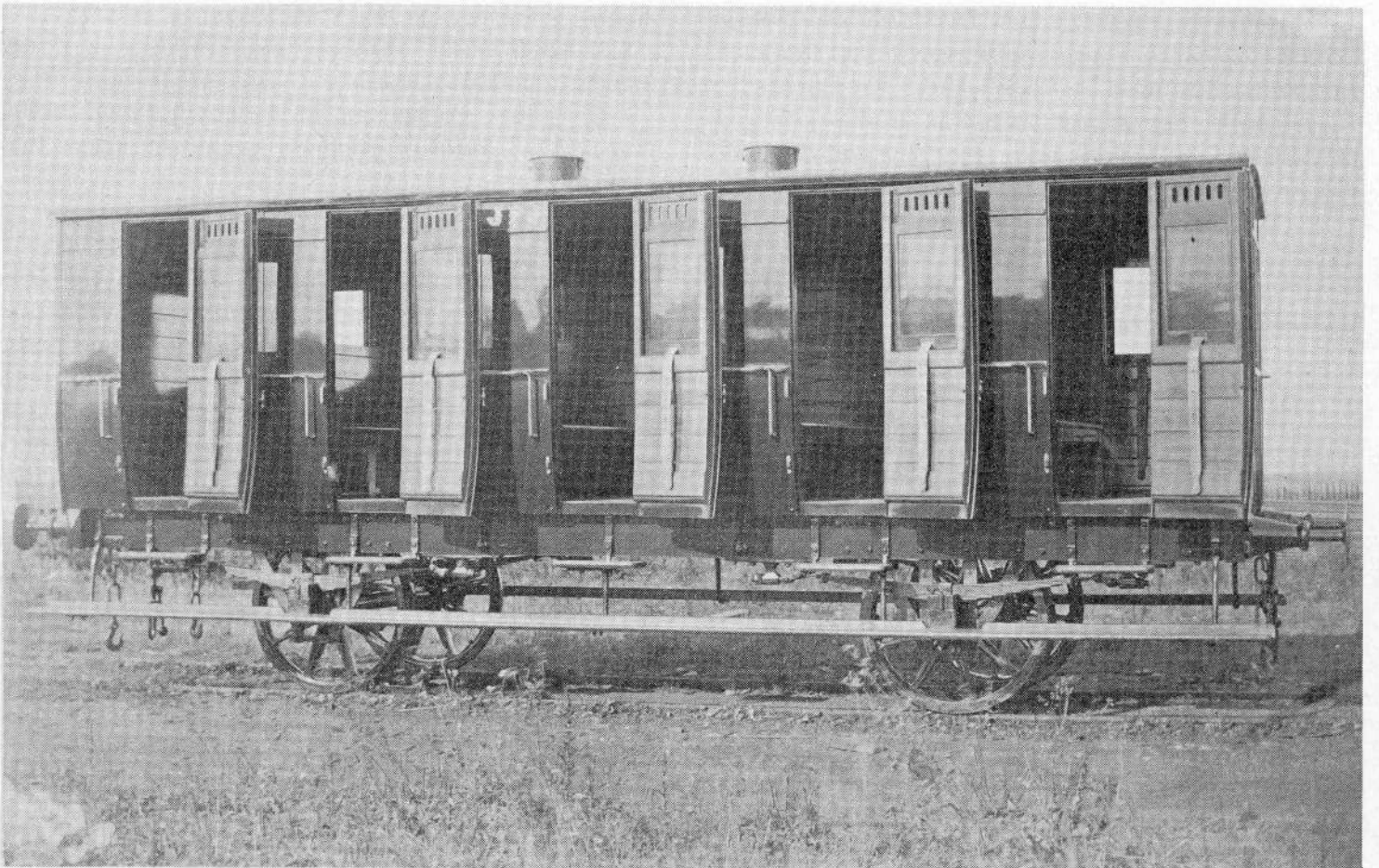
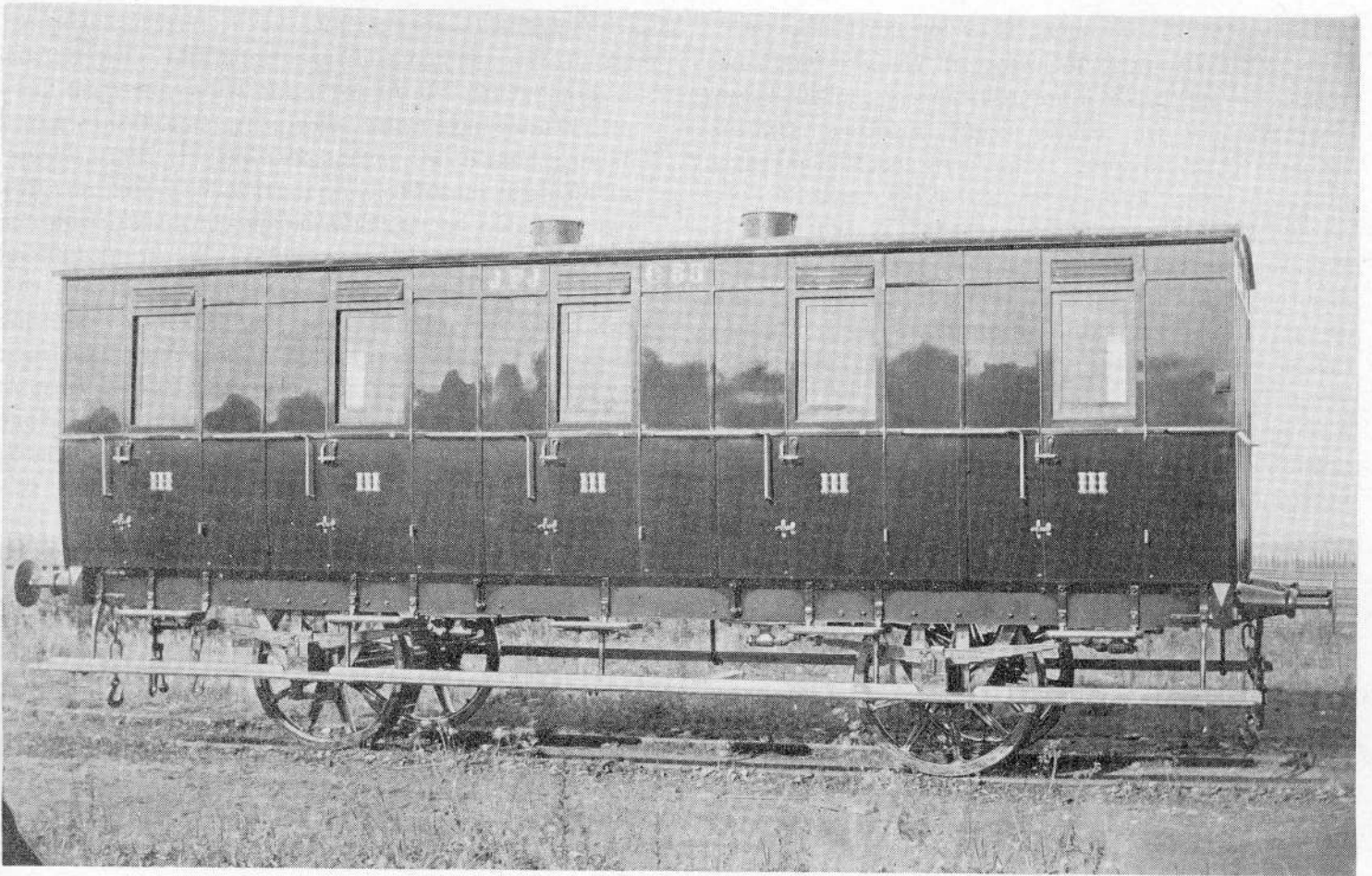
havde skruebremse. Bremsekupeen var væsentlig større end i de ældre vogne, og de havde løbebrædder ligesom post- og pakvognene.

ØJJ anskaffede 1876 16 stk. og 1877 endnu 9 stk. af denne moderniserede type, bygget hos Scandia. De litreredes ØJJ H 1-16-25. H-vognene var iflg. DSB 1887 ... "nærmest bestemt til bremsevogne i kreaturtog og til befordring af stykgods". De havde skydelemme i alle sidefag i laderummet ligesom Q-vognene, og der var kreaturbindinge i laderummet, men derimod ingen gavldør. I stedet fandtes 4 gitre, der kunne anbringes foran sidedørene. De var 125 cm høje og havde 12 cm brede remme og 6 stk. 8 cm brede tremmer (vandrette). De kunne staves af vejen, liggende langs væggen hen mod bremserummet - derfor de mærkelige "lommer" i skillerummets nedre del for enden af bænken. Denne kunne fjernes, så der var fri passage gennem skydedøren til laderummet. Skydedørene meldes i 1891 "afspærret nagelfast", i 1898 "aflåselige". I bremsekupeen fandtes 2 udkigskasser ligesom i post- og rejsegodsvognene, og der anbragtes senere på gavlvæggen en pult og en sorteringsreol.

Efter århundredeskiftet forsynedes vognene med ekstra ballast for at øge bremsevirkningen. Taravægten uden ballast sattes op fra 6,8 til 7,9 t, hvortil kom 2,0 t ballastjern, og vognene beskiltedes "læsset bremsevogn".

Lastgrænsen sattes kun ned fra 7,5 til 6,0 t, så noget af den ekstra vægt har nok været anvendt til en vis forstærkning af vognene. Der benyttedes stadig bremseklodser af træ. Selv om de havde den fordel, at friktionskoefficienten mellem træ og jern er større end jern-jern, skiftedes de senere ud med jernbremseklodser på grund af træets ringe slidstyrke og tilbøjelighed til at brænde af ved langvarig bremsning.

Vognene omlitreredes flere gange, se oversigtsskemaet. De udrangeredes i 1930'erne, på nær 4 stk., der blev til specialvogne: HB 2536, 1931 omb. til bygningsvogn 21, 1958 specialvogn 271, udr. før 1967. HB 2527, 1932 til bygningsvogn 23, 1958 specialvogn 273, eksisterer 1967. HB 2538, 1940 til bygningsvogn 35, 1958 specialvogn 285, udr. før 1967. HB 2528, 1942 til svejsevogn 1, 1950 værkstedsvogn for maskinarbejdere, udrangeret 1956.



Q 1-35. De 35 Q-vogne, ØJJ anskaffede, 1876 Q 1-23, 1877 Q 24-35, var af ganske samme størrelse og type som H-vognene, men uden bremsekupe. De kunne også opfattes som en væsentligt forstørret udgave af den klassiske jyske lukkede kreaturvogn litra F, senere QA, og den første serie anskaffedes af JFJ i 1875. Det blev en vogntype, der med mindre ændringer byggedes i tusindvis gennem ca. 50 år, både til stats- og privatbanerne. ØJJs vogne havde dobbelte fløjddøre i enderne og inden for yderligere et par indadgående gitter-fløjddøre i fuld højde og med 9 vandrette tremmer. I 1887 bemærkes, at vognene havde 16 bindinger (til kvæg), og at heste og kvæg kunne opstilles på langs af vognen. "Der må anbringes en bom på hver side af sidedørene på tværs af vognen, hvorved denne opdeles i 3 dele, hvoraf den midterste tjener til ophold for dyrepasserer". I 1898 siges, at der findes "de fornødne foranstaltninger til anbringelse på tværs af hver vogn af 3 løse gitre og 4 bindebomme, således at vognene kan benyttes til transport af mindre kreaturer eller til opstilling af større kreaturer på langs i vognen. Bomme og gitre findes på stationerne".

Der er nok sket en udbygning af dette løse tilbehør siden ØJJs tid. Hvordan de mange bomme og gitre skulle anbringes, kan læserne måske hjælpe med at finde ud af. Der må stadig findes folk, der simpelthen kan huske det ØJJs Q-vogne havde ikke fodtrin ved dørene, det havde derimod banens åbne vogne.

DSB begyndte at udrangere denne serie i 1931, og der forsvandt 6 stk. i 1930erne, 11 i 1940erne og de sidste par stk. i 1957, 80 år gamle.

G 1-20

ØJJ anskaffede kun 2 typer åbne godsvogne: højsidede litra G og lavsidede litra P. Der anskaffedes altså ingen fladvogne, tømmervogne eller lignende.

G-vognen var en klassisk, jysk type. Hos JFJ fandtes mange varianter, men alle var ganske korte og med godt 11 m² bundflade. 1875-udgaven havde 11,5 m² mod de tidligere vognes 11,1 m², og lasteevnen var nu 10 t mod de ældre vognes 6-8 t. Konstruktionen var moderniseret i visse detaljer, men JFJ anskaffede ikke selv flere så små vogne efter 1875, de sidste 35 stk. blev dem påtvunget ved overtagelsen af SHJ (Silkeborg-Herning) og ØJJ.

ØJJs G-vogne, nr. 1-13 fra 1876 og nr. 14-20 fra 1877, var bl.a. beregnet til kreaturtransport og var til den ende forsynet med kreaturbindinger samt aftagelig presenningbom. Tillige havde de, i modsætning til JFJs vogne, afløftelige endefjæle og fodtrin ved dørene. Hen over toppen af de udvendige stolper i siderne var der en vandret planke, der forstærkede vognkassens kant. Det stykke af planken, der gik hen over dørene, var hængslet på i den ene side og kunne i den anden ende låses fast med et hængelås-beslag. Dørene låstes nu med et lignende låsetøj som på Q-vognens sidedøre (espagnolet-beslag), idet låsens øverste krog på G-vognene greb fat i et beslag på den påhængslede planke.

1913 anføres for disse vogne: "ikke til tyske tog over 60 km". 1918 bemærkes: "Vognene får efterhånden faste endevægge og ingen presenningbom". 1928: "Vognene er forstærket og må nu alle laste 12,5 t". De fik i den anledning nyt litra, KM. 1925 udrangeredes den første af vognene, i 1930erne forsvandt næsten halvdelen, og resten reserveredes til diverse "lokale transportere". Under krigen 1940-45 var der god brug for de vogne, der var tilbage, men efter krigen forsvandt de sidste hurtigt, enkelte først 1953. Tegning i 1:45 af en KM-vogn i sin seneste skikkelse, sågar med trykluftledning, findes i JSS arkiv som nr. A 1 21 T 001, nedtegnet af Harby i 1941. Herpå ses bl.a. tydeligt dørenes karakteristiske lukketøj.

P 1-16.

I 1875 indførte JFJ en ny og større type åbne godsvogn litra P, der med diverse varianter kom til at afløse de små højsidede vogne både i Jylland og på Sjælland. Privatbanerne fortsatte dog over 30 år endnu med at anskaffe små højsidede, spidsgavlede vogne, der var velegnede til transport af små vognladninger på sidebanerne.

ØJJ anskaffede 16 af den nye vogntype, 10 i 1876 og 6 i 1877. P-vognene var meget mere lavsidede end G-vognene, men de havde næsten halvanden gange så stor bundflade. Ellers lignede konstruktionen meget G-vognenes. Der var dog ingen kantplanke på P-vognene, men hen over dørene fandtes et påhængslet fladjern til espagnolet-beslaget på dørene. Stolperne var alle af træ, og dørenes rammer sad udvendigt, ligesom på G-vognene. JFJ betegner 1887 vog-

ØJJ	personvogne	aksafst/l.o.p.		tara ctnr ⁴⁾	bygget ³⁾	JFJ 1881	omnr ⁵⁾ 1883	DSB 1892							
		m	m												
A	1-2	1 I 6 + 3 II 24	4,20/9,00	200	1876	A 58-59	AE 326-27	AE 258-59							
"	3-4	"	"	"	1877	" 60-61	" 328-29	" 260-61							
C	1-8	5 III 50	"	165	1876	C 117-24	C 1117-24	CB 1117-24							
"	9-12	"	"	"	1877	" 125-28	" 1125-28	" 1125-28							
M	1-3	7 + 2 II 16 + 2 III 20	"	195	1876	M 56-58	MB 628-30	BG 628-30							
"	4	½ I 3 + 1 II 10 + 2 III 20	3,51/7,52	120	1877	N 100	C 1000	— ¹⁾							
"	5	½ I 3 + 1 II 8 + 2 III 24	3,96/8,48	175	"	" 101	MA 467 ⁶⁾	BJ 680							
<u>post- og bagagevogne</u>															
								længde af postafd.							
D	1-2	postrum + bagg. + 7	4,115/9,00	160	4 fod ⁷⁾	1876	E 56-57	EB 1598-99	EG 1563-64						
"	3	p-kontor + bagg. + 7	"							170	14 "	"	D 30	DB 1469	Dc 1469
"	4-5	" " "	3,96/8,54							170	14 "	1877	D 29-28	" 1468-67	" 1468-67
<u>godsvogne</u>															
				last tara	bdf.										
				ctnr.	ctnr.	m ²									
H	1-16	lukket m. 7-kupé	3,66/7,70	150	135	11,5	1876	H 309-24	HD 2526-41	HB 2526-41					
"	17-25	" " " "	"	"	"	"	1877	" 325-33	" 2542-50	" 2542-50					
Q	1-23	" " håndbr.	"	210	130	15,2	1876	Q 127-49	Q 3227-49	QB 3227-49					
"	24-35	" " " "	"	"	"	"	1877	" 150-61	" 3250-61	" 3250-61					
P	1-10	åben halvhøj, håndbr.	"	"	110	15,1	1876	P 146-55	P 6846-55	Pc 6846-55					
"	11-16	" " " "	"	"	"	"	1877	" 156-61	" 6856-61	" 6856-61					
G	1-13	" højsidet, "	2,95/6,11	"	105	11,5	1876	G 418-30	GD 5276-88	KF 5710-22					
"	14-20	" " " "	"	"	"	"	1877	" 431-37	" 5288-95	" 5723-29					

1) Solgt 1893, fik ej DSB-nummer. 2) 1898 last 6 t. 3) 1876 Randers Jernbanevognfabrik, 1877 ff kaldet „Scandia“. 4) 1 centner = 50 kg. 5) JFJ → ^{DSB}JF 1885 → DSB 1892. 6) Ombygget m. 7-kupé 1882/83, atter omb., nu med II kl. salon og omlitr. MC 467. 7) 1 fod (engelsk) = 305 mm.

JYSKE POSTVOGNES HOVEDMÅL

JFJ og/et ØJJ -numre	VOGNKASSE				UNDER- VOGN ³⁾		DSB- numre 1883 (ff)	byggeår	
	udv. længde	bredder udv. indv.	væg tyk	total højde	→ m +	(- m -)			
D 1-16 D 17-20	7315	2540	2390	75	3300	3,96	8,546	1451-66 1431-34 (23 1405-08)	1863-74 91 type
D 21-27 og - D 31-33 og - —	7810	2590	2440	75	3344	4,20	9,00	1435-41 og 1442-44 1470-72 og 1473-75 1422-30 (23 1519-27)	
ØJJ D 4-5 = JFJ D 28-29	7240 ¹⁾	2460 ²⁾	2300	80 ⁴⁾	ca. 3,3 m	3,96	8,48 ⁵⁾	1467-68 (?)	1877
ØJJ D 3 = JFJ D 30	7810 ⁶⁾	2460 ²⁾	2300	80 ⁴⁾	ca. 3,3 m	4,116	9,00	1469 (?)	1876
ØJJ D 1-2 = JFJ E 56-57	7810	2370	2210	80	3160	4,116	9,00	EB 1598-99 (23 1563-64)	1876

1) beregnet ud fra indvendig længde

2) " " " " " bredde

3) forudsat 615 mm puffer

4) formentlig som ØJJ D 1-2

5) " " " " M5 (personvogn)

6) længde som JFJ D 21-27, der har (-9 m)

nene som "kulvogne". De var i hvert tilfælde ikke bestemt til kvæg. De måtte ikke engang transportere heste i militærtransporter, men derimod 48 mand (soldater). Til sammenligning måtte G-vognene transportere 40 M eller 10 H, d.v.s 40 mand eller 10 heste.

P-vognene fik senere hos DSB litra PC, men under dette litra fandtes også en serie sjællandske vogne. De var 15 år yngre end den jyske prototype og adskilte sig tydeligt fra de jyske, idet de bl.a. havde U-jernsstolper og indvendige dørrammer. De havde også "kæm-

pevridere" i stedet for espagnolet-beslagene på dørene, sådan som det siden også anvendtes på PF, PH, PJ og helt fremtil PB = *Elo.

Tegning af typen i 1:45 findes hos JS som nr. A 1 21 T 005, der dog viser en vogn med skruebremse. Det er dog en af de jyske, og måske en lidt yngre vogn end ØJJerne. Nu er den jo også tegnet, som den så ud i 1941 efter

ca. 65 års tjeneste, så den kan jo godt være undergået et par mindre ændringer.

De første 2 af ØJJ-vognene udrangeredes i 1938-39, resten holdt til krigen var slut i 1945, hvorefter de hurtigt forsvandt, den sidste i 1955, 78 år gammel.

Alkjær

Klubnyt

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB, Århus.

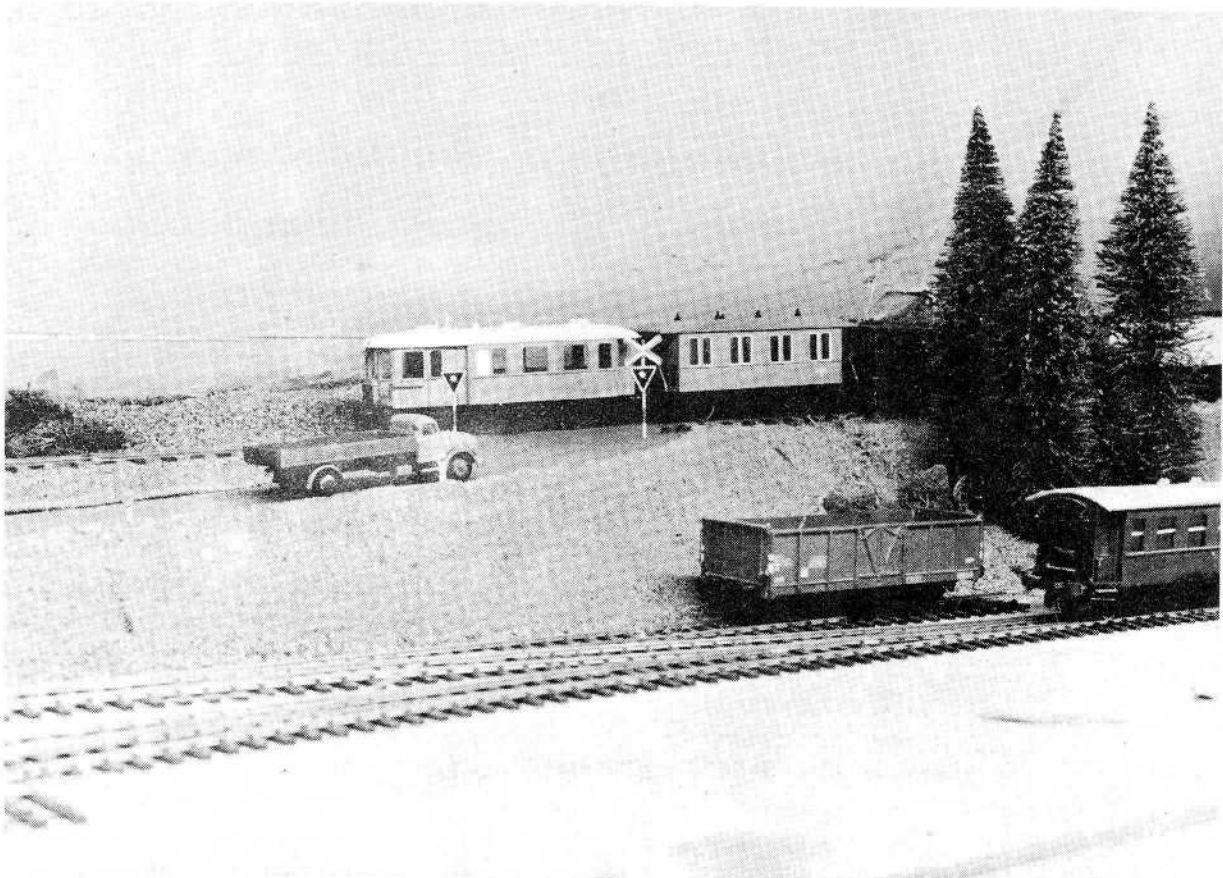
Lørdag den 26. maj 1973 blev en mærkedag for JMJK, idet der indviedes et nyt strøm-system, nemlig 2-skinne drift, på anlægget.

I den anledning havde JMJK besøg af to andre klubber, nemlig OMJK og H0-Ålborg. Dagen indledtes med et besøg på centralværkstederne, hvor vi fik gennemgået næsten alle værkstederne og fik set mange interessante detaljer i vedligeholdelsen af DSBs materiel.

Efter frokost skulle det højtidelige foregå, en æresport var rejst med den obligatoriske "røde snor" og formanden for OMJK, Ib Tiedje, klippede snoren over som tegn på, at privatbanen var åbnet. Det hele fungerede perfekt, selv en ny overkørsel - se billede - som selv tænder og slukker overkørselssignalet; den vandt stor anerkendelse.

Skaberen af dette 2-skinne system er Sv. Aa. Christiansen, som nu begynder på planlægningen af hovedstrækningen, som vi håber at komme til at køre på i nær fremtid.

K.S.



DANSKE DAMPLOKO

1.del: statsbanerne

af A.Gregersen

STATSBANERNE i JYLLAND-FYN, indtil 1892:

De jydske-fyenske statsbaner overtog i 1866 de af det i 1862 oprettede selskab "Det danske Jernbane-Driftsselskab" åbnede linier. For nemheds skyld betragter vi tit begge foretagenders anskaffelser som et hele, og udviklingen forløb på en sådan måde, at de anskaffede loko falder i 3 grupper.

- 1) indtil ca. 1870,
- 2) 1870erne og
- 3) fra ca. 1880.

Endelig må man tage i betragtning, at indtil Fredericia-Århus blev åbnet i 1868, bestod det jysk/fyenske banenet af 3 dele,

- 1) Fyn med Nyborg-Middelfart,
- 2) Fredericia-Vamdrup og
- 3) Århus-Randers og Langå-Holstebro.

Det kan synes mærkeligt at sidstnævnte bane blev bygget før "the missing link" Fredericia-Århus, men dengang spillede Korsør den rolle som Fredericia nu har som landets trafikale knudepunkt, idet der fra Korsør udgik post og passagerskibe til Århus, Kiel og Nyborg.

Alt dette var et sidespring, det var de jydske-fyenske loko vi skulle se på.

1) Indtil ca. 1870

Litra A 1-20 (Canadierne).

I årene 1862-66 leverede Canada Works i Birkenhead i England ialt 20 loko, nr. 1-20. Alle var 1 B-loko, nr. 1-3 med 1524 mm hjul, de øvrige med 1676 mm hjul. Maskinerne havde udvendige cylindre, men indvendige lodretstående glidere og styringer, og ifølge engelsk skik med styring og skiftearm i venstre side.

For ca. 30 år siden fandt jeg hos en antikvar - formedelst 50 øre - "En gammel Jernbanemands Erindringer", skrevet af den legendariske H.A. Rambusch, der iøvrigt begyndte sin løbebane som lærling i Flensborg og endte som maskinbestyrer hos DSB. Herfra er det følgende citeret ordret; men med ny retskrivning:

"Disse lokomotiver, af hvilke der efterhånden ialt ankom 20 stk. til de Jydske-fyenske Jernbaner, havde udvendige cylindre 15" x 22", som var anbragt skråt for at få løbeakslerne længere frem efter. De havde 3 aksler, løbeakslerne forrest med 3' 6" hjul. De 2 bageste hjulsæt var koblede og hjulene var på nr. 1, 2 og 3 med 5' diameter på løbefladen, alle de andre med 5' 6". Til at trække svære tog var derfor de tre første de bedste. Drivakslerne var foran, kobbelaakslen bag ved ildkassen. På rundkedlen var der en dampdom og ildkassen var bygget 3 á 4" højere end rundkedlen. Der var en skærm med 2 runde rudere på ildkassen, lige foran førerpladsen. Styrestangen stod på venstre side. Der var 2 særlige excentrikker på drivakslen til at drive de to fødepumper, som var anbragt under rundkedlen mellem gliderstyringerne, disse var Gooches.

Alle 6 excentrikker var først kun fastgjort på akslen med 2 sætskruer hver, men disse holdt ikke, og der blev engang stort hastværk med at indsætte kiler i dem alle. Fødeventilene foran på siden af rundkedlen havde kugleventiler. Til smøring af cylindre og glidere var der kun en oliekop på hvert af de forreste cylinderlåg, men denne smøring, som kun kunne ske på et holdsted, viste sig straks utilstrækkelig, hvorfor der i hast blev anbragt særlige glidersmørevaser, en på hver side af røgekammeret. Disse smørevaser kom, råstøbte af bronze, fra Flensborg, og jeg drejede de første af dem færdige. Da der den gang ellers intet arbejde var for drejebænkene, blev den lille bæk, jeg brugte, trukket af 2 mand ved hjælp af et svinghjul med remskive på en løs buk.

Vaserne lukkedes med en skrue og der måtte altid smøres med dem medens maskinen løb uden damp til, ned ad en bakke eller ind til en station, da smøremidlet, smeltet talg, ellers ikke ville løbe ned. I hårdt vejr med storm, is og sne var det ikke behageligt for fyrbøderen at besørge denne smøring, særligt i mørke med både lygte og talgkande i hænderne.

Der var en sandkasse på hver side lige foran drivhjulskassen på fodpladen, men ingen trækforbindelse dertil. Når der skulle sandes måtte fyrbøderen derfor ud på fodpladen og strø sandet ned med hånden, medens føreren så længe passede alt det andet alene.

De ny maskiner fra Stephenson's fabrik, som ankom i 1868-69, havde allerede selvvirkende glider-smøreapparater (Roscoes) og sandtræk. Canada-maskinerne fik derefter også disse forbedringer. Men med trækapparatet til sandet fordredes tørt sand, hvilket tidligere ikke behøvedes, og derved kom så sandtørreovne i brug.

Stemplerne i Canada-maskinerne var til nr. 8 forsynede med 2 svære stempelringe af bronze, som spændtes ud mod cylindervæggen ved hjælp af kiler og fjedre. Uden for ringene kom det med 4 stk. 1" stempelskruer fastspændte stempellåg ("junctring") og uden på dette igen en med 2 splitpinde fastholdt sikringsring af tynd plade. Denne havde 4 stk. 8-kantede huller, et til hvert af hovederne på stempelboltene. Disse stempler holdt aldrig ret længe damptætte, og så snart de sluttede godt nok til cylindervæggen gav dampen et helt hyl ved hver igangsætning omtrent som en ugles tuden. Så måtte lokomotivpersonalet på første udvaskedag have stemplet helt adskilt for at efterspænde fjedrene. Cylinderlågene blev pakkede med rødt kit og tjæregarn.

Der var næsten ingen udvaskedag uden sådant stempelefftersyn og hertil kom lige så regelmæssigt efterspænding af stempelstang og gliderstok-bøsningerne. Disse blev pakket med hør, flettet i passende tykkelse og dyppet i smeltet talg, men den pakning holdt naturligvis ikke længe.

De fyenske Canada-maskiner og nr. 15-20 til Jylland ankom med forbedrede stempler, såkaldte svenske, hvor hele stemplet var støbt i ét stykke med inddrejede 6 små riller, i hvilke til tætning var anbragt tynde stempelringe af stål i ca. 1/4" i tværsnit, men disse tynde ringe viste sig snart ubrugelige og man drejede derfor rillerne i stemplet større, så at der i stedet for 6 ringe kun kom 2, der var af støbejern og meget tykkere, ca. 3/4" x 1/2". Så holdt stemplerne godt og omtrent således har man dem endnu.

På fyrekassens bagvæg var der tilhøjre anbragt en varmemehane med rørforbindelse til føderøret, på venstre side en skummehane. Men

skumning, som den gang var uundværlig på alle søgående dampkedler, dueede ikke på lokomotiverne, og denne hane blev derfor også snart forandret til varmemehane.

Tenderne var 2-akslede og havde en meget god håndskruebremse, hvis sving sad i højre side. Men bremseklodserne var, som på alle vognene, af træ og bremserne holdt derfor bogstaveligt intet under visse vejrforhold med frost og sne. Man måtte derfor under sådanne forhold komme meget langsomt ind til alle holdsteder og standse hele toget med styringen alene og kontradamp. Men togene var den gang kun små, så kontradamp virkede ret godt på dem.

Manometrene var indrettet med en tynd stålplade, valset i bølgeformede ringe, til påvirkning af dampen og drivkraft for viseren. Disse manometre var opfundet af Schäffer & Budenberg i Magdeburg, som senere blev verdensberømte på dette område, men ganske vist ikke på dette deres eget system, som snart blev forladt, men på det såkaldte Bourdon'ske, der har en oval-hul spiral, bøjet i cirkelform til påvirkning af dampen. Dette gode system, som bruges endnu, skal forøvrigt først være opfundet af en maskinmester Schinz i Tyskland.

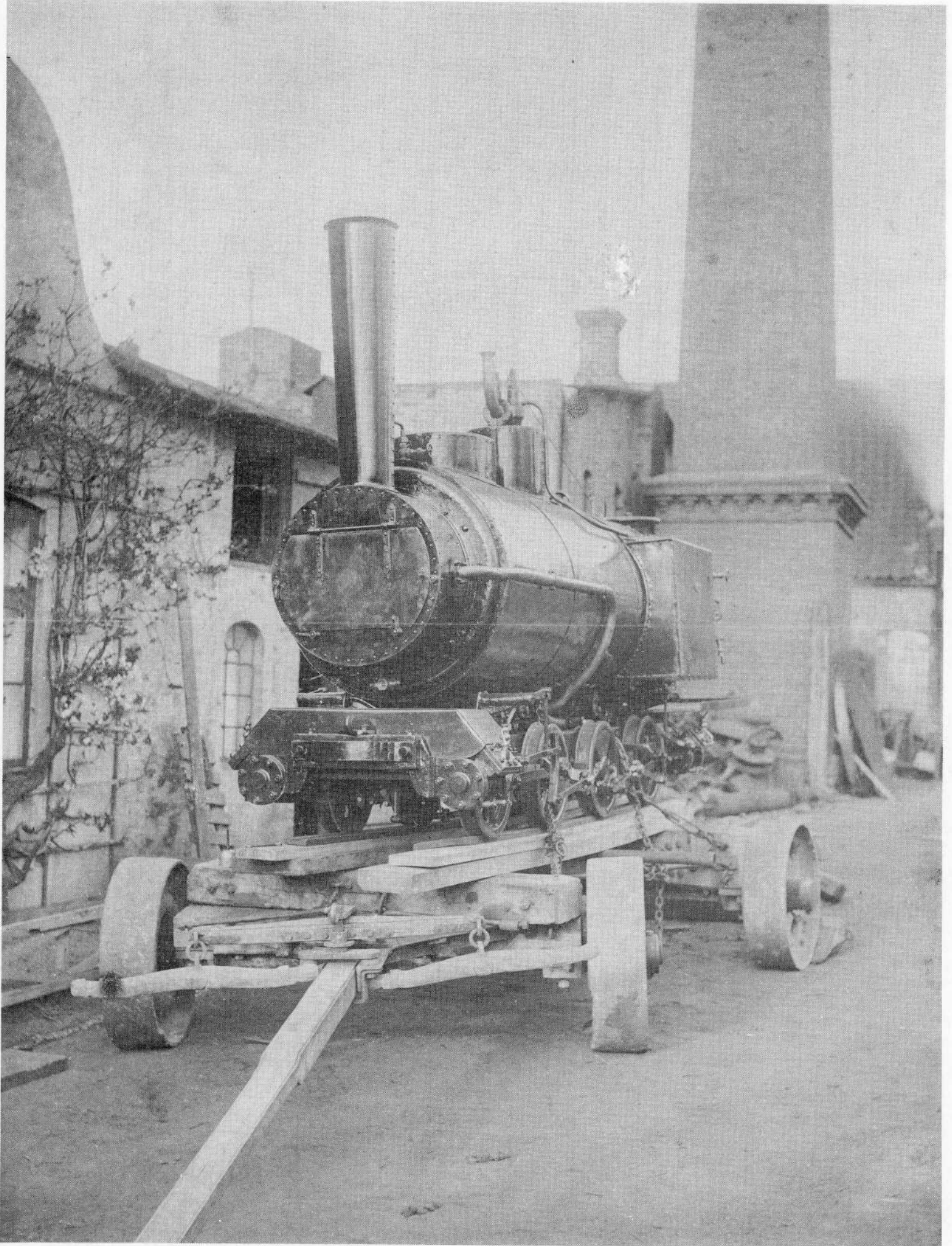
De første manometre arbejdede dog ret godt, men der kom ofte revner i den bølgeformede plade og så var de kassable. Da det første gik itu ville M. Constantine absolut have at jeg skulle reparere det, men dette måtte opgives efter mange forgæves anstrengelser, mest fordi der ikke kunne skaffes en stålplade, som var tynd nok - og god nok dertil.

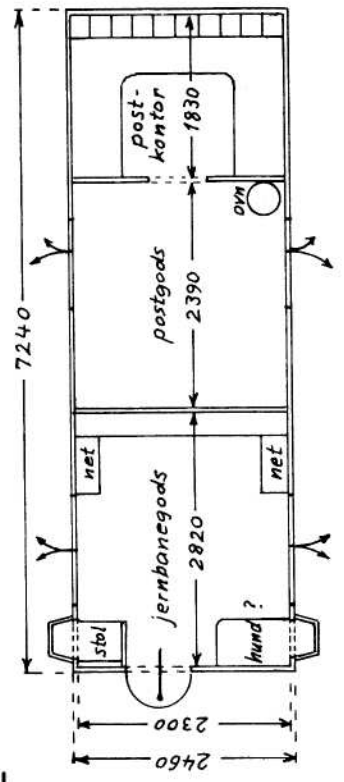
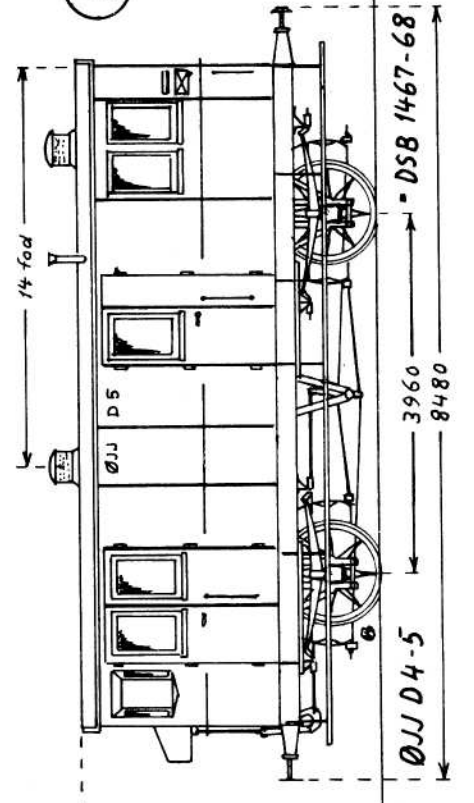
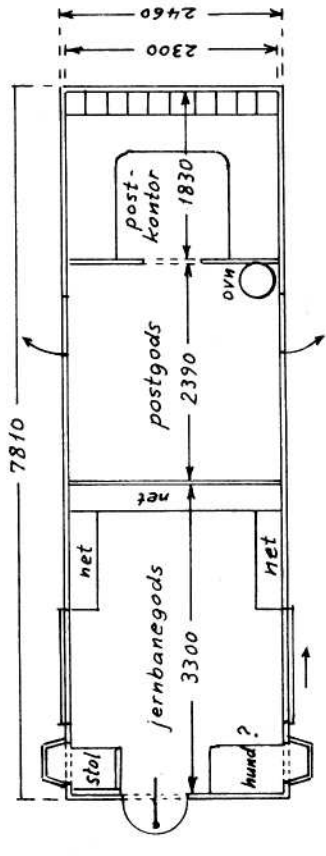
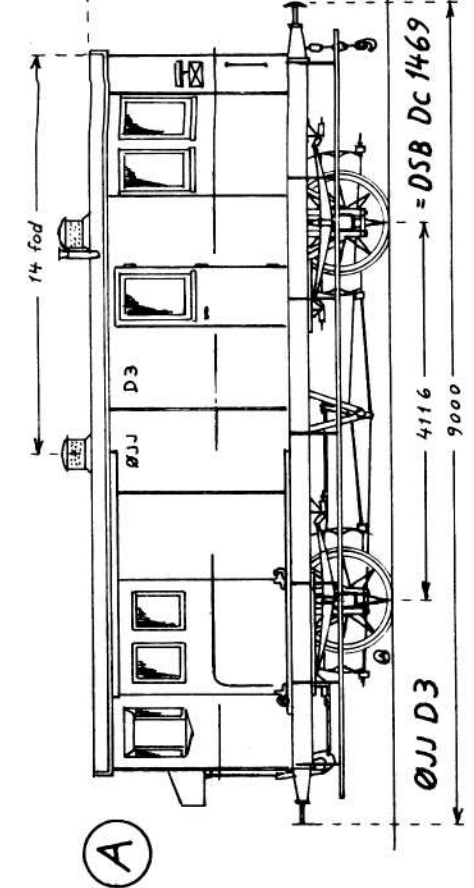
En stor ulempe var det at manometerret altid frøs i koldt vejr, selv om det var godt isoleret, da det sad på skærmen helt under åben himmel. Så måtte vi køre alene på sikkerhedsventilerne.

Vandstandshanerne var skruet ind i ildkassevæggen. Det var et vanskeligt arbejde at få dem pakkede således, at de var fastspændte og holdt tæt på kedlen netop, når de begge havde den rigtige retning og afstand fra væggen, så det passede til hinanden. Den mindste fejl medførte, at glasset gik itu, når det blev pakket. Senere fik man som bekendt flanger på hanerne, så de passede af sig selv.

Der var et vandstandsglas til venstre og 3 prøvehaner til højre.

Canada-maskinerne havde store dæksler

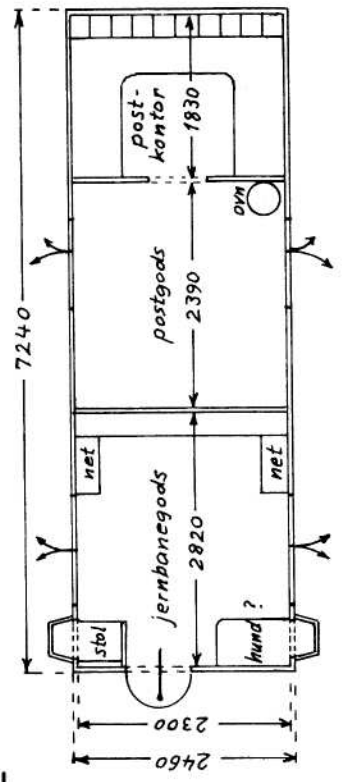
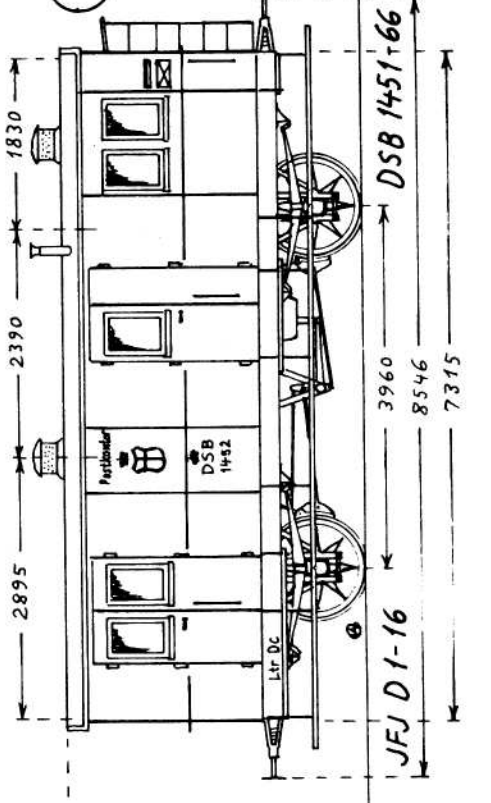
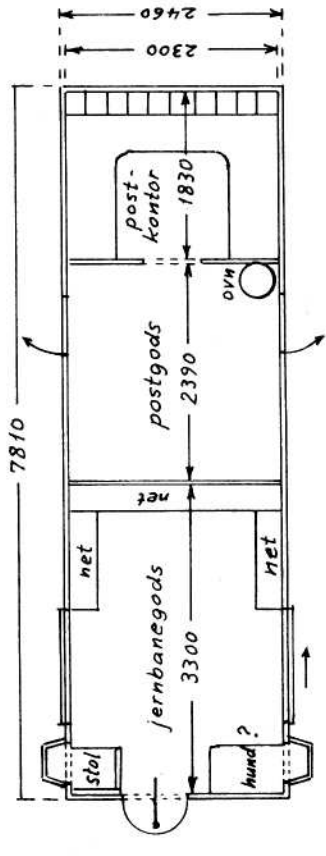
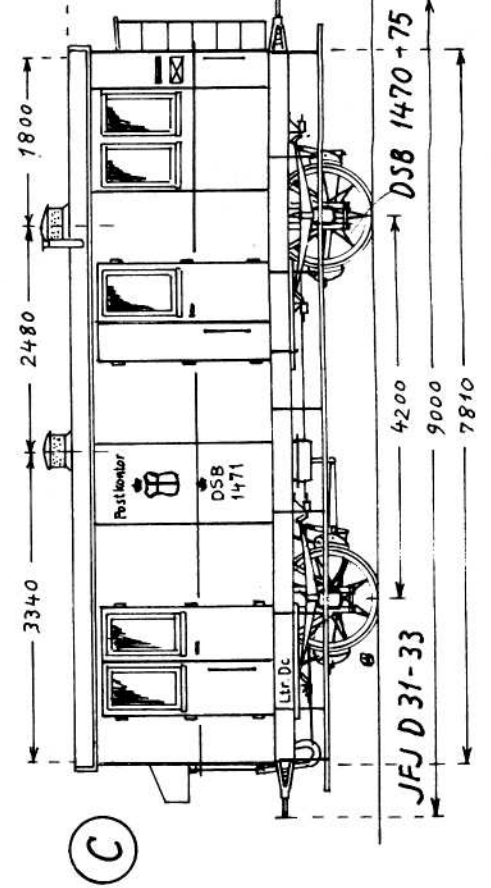




ØJJ's 14' postvogne

bygget 1876-77.

målestok 1:87

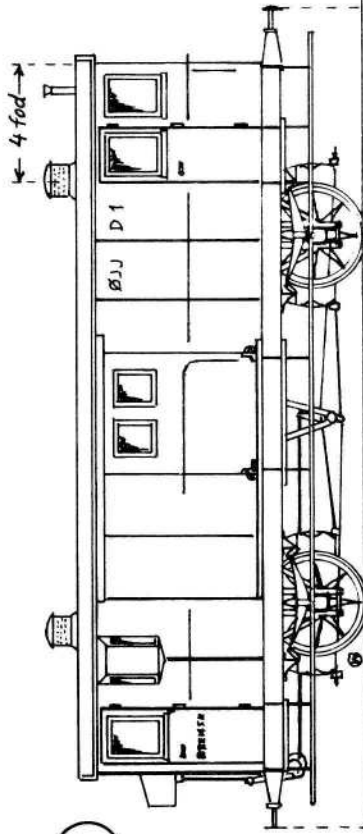


JFJ's 14' postvogne

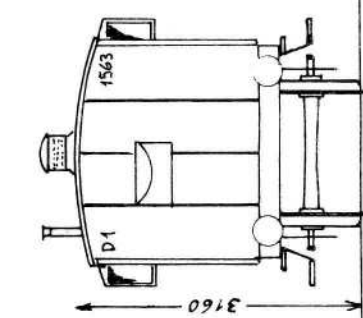
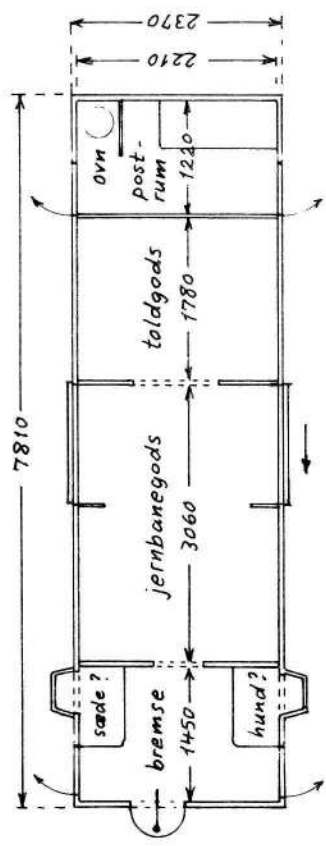
bygget 1882-84 (-98).

bygget 1863-71.

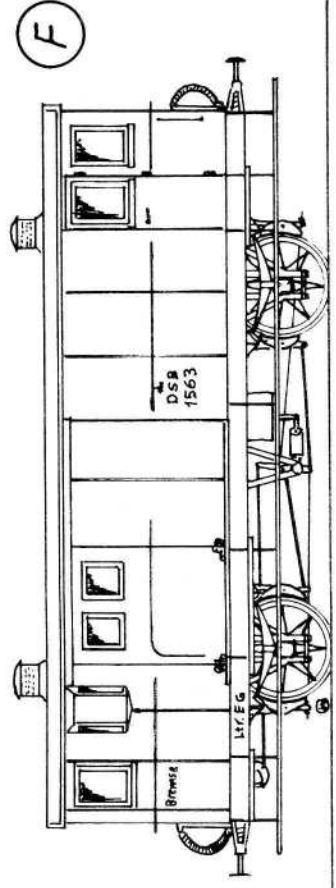
H. Pihlsen, 1867.



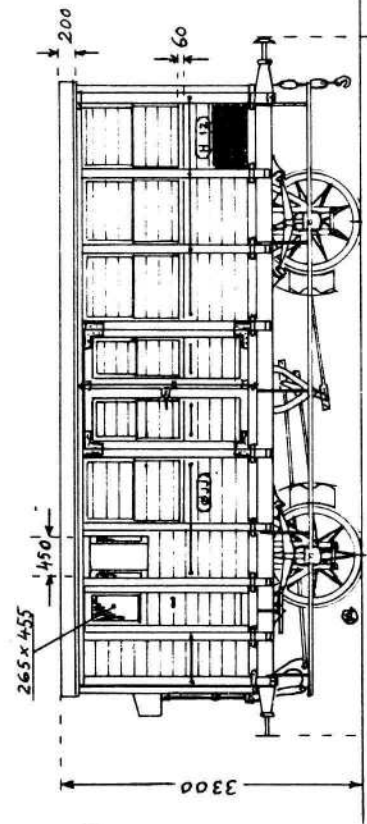
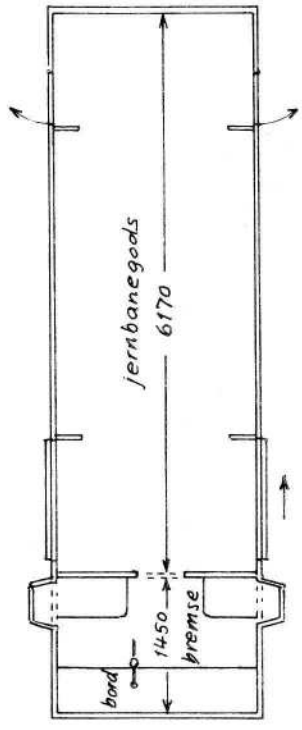
ØJJ D1-2 → 4116 → 9000 → DSB EB 1598-99



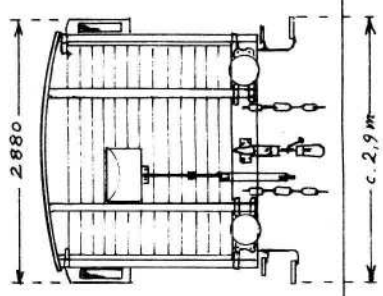
→ ombygget 1916 →



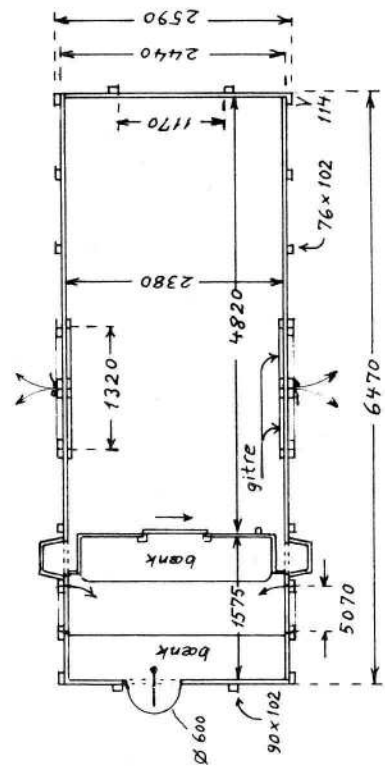
DSB EG 1563-64, nu ren rejsegodsvogn.



ØJJ H1-25 → 3660 → 7590/7700 →

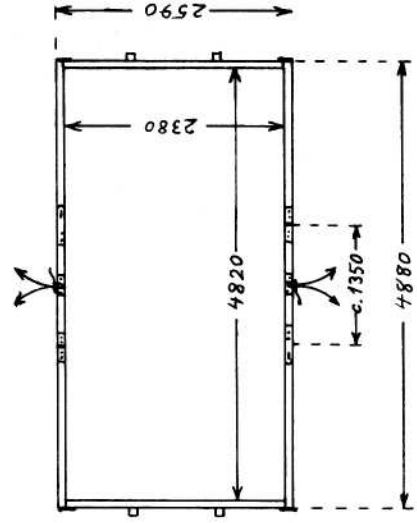
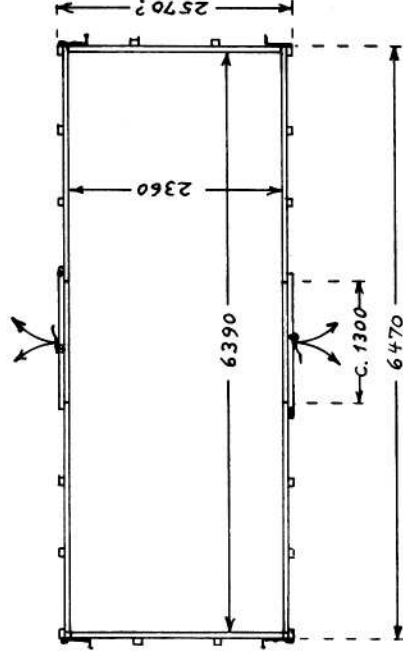
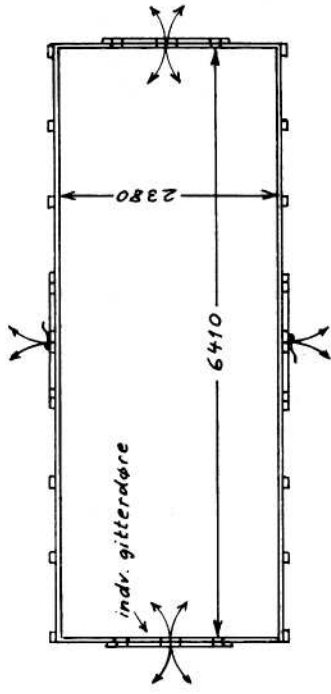


c. 2,9 m

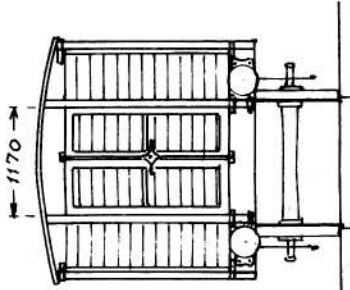


meter. 1:87 = H0

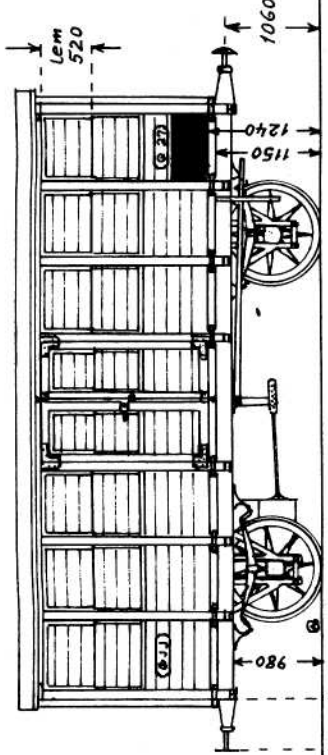
= DSB HB 2526-50



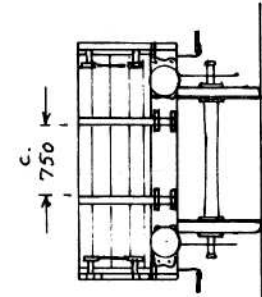
H. Andersen, juni '73



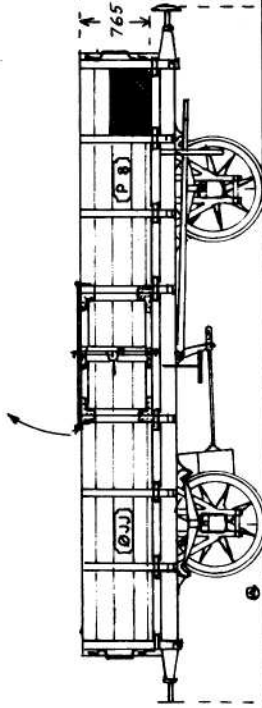
mål som ltr. H, (omregnet fra eng. fod)



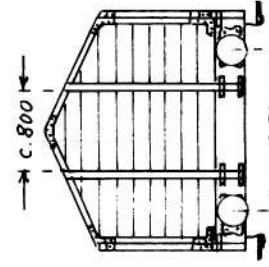
ØJJ Q 1-35 = DSB Q8 3227-61



= DSB Pc 6846-61

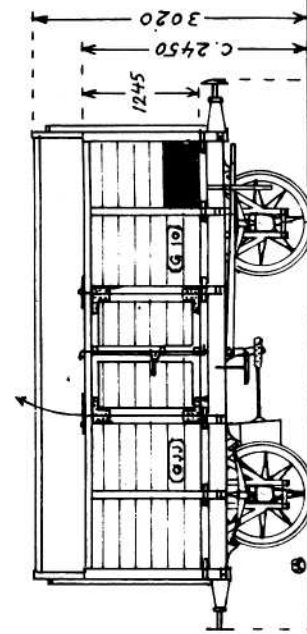


ØJJ P 1-16 3660 7590/7700



koblinger: se ltr. H

= DSB KF 5710-29

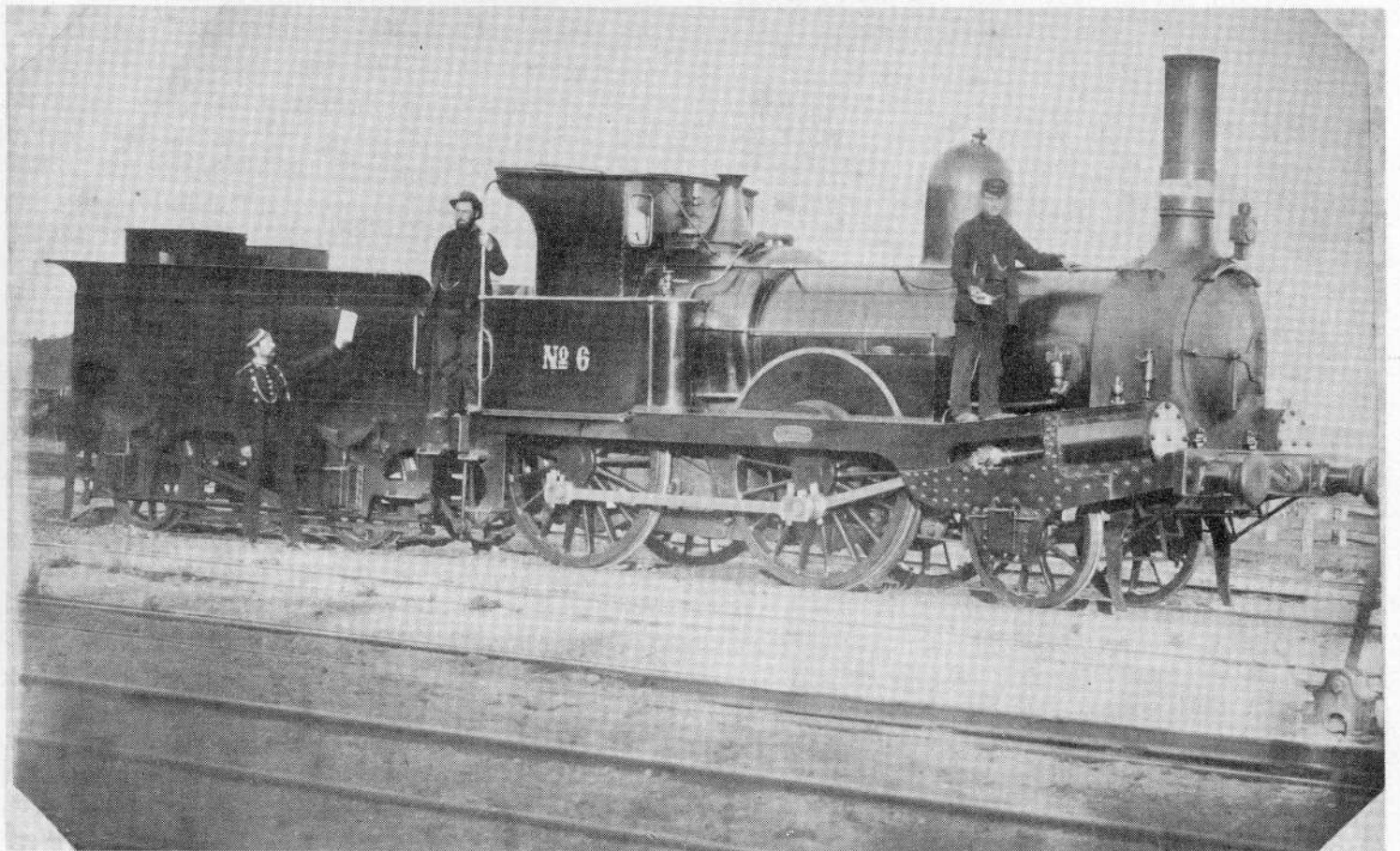
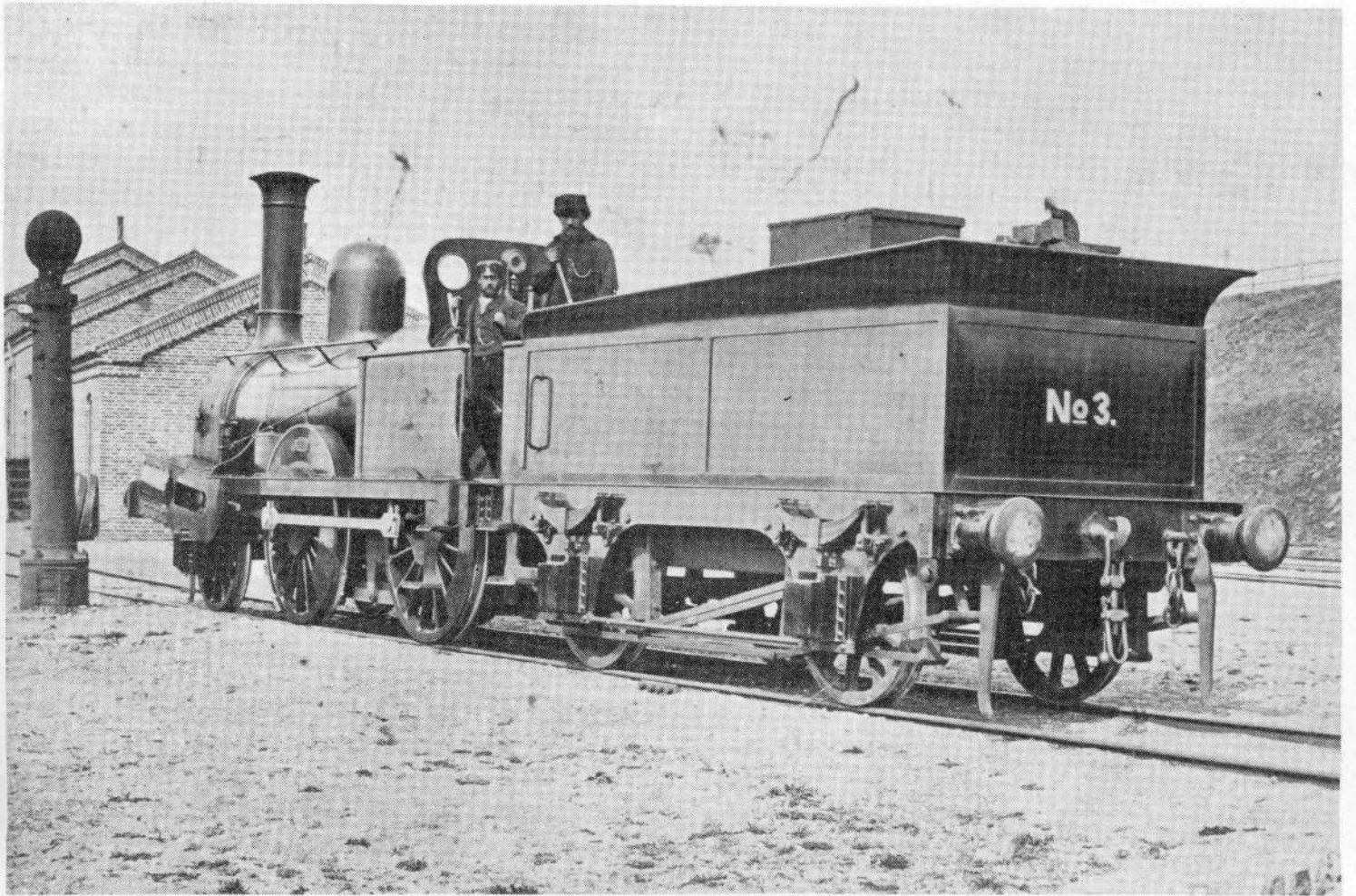


ØJJ G 1-20 2950 6000/6110

(H)

(J)

(K)



på siderne af gliderkasserne og disse var anbragt i røgkammerets nederste del. Dette var en stor forbedring, da afretning af spejlene derved blev lettet og gliderkassernes plads medførte tillige, at dampen blev tørret og lidt overhedet af varmen i røgkammeret. Men de store dæksler var vanskelige at holde tætte, skønt der var 32 møtrikker på hvert af dem, og når det blæste under kørslen kunne der ikke holdes damp, da der ikke blev vacuum i røgkammeret så længe dampen arbejdede. Det blev derfor ofte en meget dårlig kørsel, når et af disse dæksler blæste stærkt. Jeg tænkte den gang ofte på, at man burde have et vacuummeter, som altid viste røggammervacuummet, men fik først mange år senere lejlighed til at anbringe et sådant, den gang til stor ærgrelse for visse andre. Nu leveres ny maskiner fra visse fabrikker med sådant apparat.

Kedlerne var slemme til at løfte vandet, og resultatet var "spytning" fra skorstenen. Da der intet tag var over personalet, blev dette ideligt overklattet af sorte vanddråber, så at det efter længere kørsel ofte var kulsort på ansigt, hænder og tøj. I den retning var sidevind behageligst, men den yndes jo ikke af andre grunde.

Det var derfor ikke helt ubeføjet, at det øvrige personale i den første tid omtalte lokomotivpersonalet som "de Sorte".

Det er med fuldt forsæt, at dette citat er aftrykt, men jeg har fundet det rigtigst her at give læseren et indtryk af ikke alene disse maskiners udvikling, men også hvad den tids loko- og værkstedsfolk havde af problemer.

Oprindeligt havde disse loko ikke førerhus, kun en forskærm på fodpladen - det blev dog ret hurtigt ændret. Fra 1879 fik de litra A, men hed i jernbanekredse aldrig andet end Canadierne.

Det var gode små maskiner, der på grund af at hjulstørrelsen var en "blød mellemvare" var all-round anvendelige, i hvertfald i de første år.

Nr. 1-4 blev anskaffet til Århus-Randers, nr. 5-6 til Langå-Viborg, nr. 7-8 til Viborg-Skive, nr. 9-14 til Skive-Struer og Fyn og nr. 15-20 til Vamdrupbanen og Struer-Holstebro.

Indtil ny maskiner blev anskaffet sidst i 1860'erne bestred de al strækningstjeneste. I 1874 var fordelingen sådan, at Fyn havde 6, Langå-Holstebro 10 og de sidste 4 kørte lette

tog på hovedlinierne. Udrangeringen begyndte i 1883 og i foråret 1884 havde Nyborg 5 til persontog plus 3 i reserve, og Frederikshavn havde 2, der kørte sammen med litra B. Fra Langå-Struer forsvandt de i 1883. I 1886 var der kun 5 tilbage, heraf var de 4 i Frederikshavn og 1 i Fredericia.

Hvorfor disse loko fik en ret kort levetid kan ikke besvares; det kan ikke være et krav om kraftigere loko, da en del af de loko, man byggede i 1880'erne ikke var det (J 1-10) og nogle, de små P-maskiner, var væsentlig svagere. Som det fremgår af ovenstående citat har vedligeholdelsen af dem - selv om det håndværksmæssige fra fabrikantens side vist var upåklageligt - voldt værkstederne visse kvaler, især var opretning og planering af de lodretstående glidere et tålmodighedsarbejde, det ikke var enhver beskåret at udføre.

Ser man f.eks. til England, og det gjorde man flittigt på den tid, var det ikke sjældent at kassere et loko i stedet for at forny fyrcassen. Men de, der kunne give det virkelige svar på den tidlige kassation er forlængst væk, og når Rambusch intet har efterladt derom, kendte han det nok heller ikke. Vi må nøjes med at konstatere ...

Ja, disse første jyske loko har jeg dvælet ved - analogt med Sjællænderne - fordi der er skrevet så lidt om dem, og derfor bør dette lidet publiceres.

LEVERANCER FRA STEPHENSON, litra B, E og H

I 1868 åbnedes Fredericia-Århus og året efter Randers-Ålborg. Det blev derfor nødvendigt at give trækraften en kraftig forøgelse, og det skete ved i 1868-69 at anskaffe ialt 29 loko fra Rob. Stephenson & Co i Newcastle, fordelt på 11 persontogsloko af 1B-typen, 12 godstogsloko af C-typen og 6 lette blandettogsloko af B 1-typen.

Fælles for disse 3 typer var, at det var særdeles velkonstruerede og veludførte loko, men lad os se på dem hver for sig.

Litra B, nr. 21-26 og 45-49.

1-B persontogsloko (litra B fra 1879) nr. 21-26, bygget 1864, fabr.nr. 1880-86 og nr. 45-49, bygget 1869, fabr.nr. 1923-27.

Med en tjenstfærdig vægt på 25,5 tons var de kun 1 t større end Canada-maskinerne, men blev på grund af deres langt bedre kon-

struktion, samt de mindre hjul en væsentlig bedre maskine. Hjulstørrelsen var heldigt valgt og betød, at man selv på den østjyske hovedlinie med dens mange stigninger kunne fremføre ret store persontog. Det indvendige gangtøj og den ret store akselafstand mellem de koblede hjul og den deraffølgende gode vægtfordeling, gav maskinen et roligt løb og muliggjorde en maksimal hastighed på 90 km/t.

Medens A-maskinerne havde forhøjet fyrkasse, valgte man ved B-maskinerne, såvel som ved alle senere jyske loko, den cylindriske kedel. I de første år havde de en tvunget trukket fødepumpe i højre side og en injektor i venstre side. Kedeltrykket var 8,5 ato, men da kedlerne i tiden mellem 1888 og 1893 blev udskiftet med nye, bygget på værkstedet i Århus mellem 1883 og 1891, samt 2 fra Helsingør Skibsværft i 1892-93, blev det muligt at forhøje kedeltrykket til 10 ato - dette fandt dog først sted i 1894-96. Det var B 26 og 46 der fik Helsingør-kedler.

Ved leveringen havde lokomotiverne ingen bremses, dog havde tenderen en skruebremse, som det var fyrbøderens job at betjene. Den direkte vacuumbremse indførtes mellem 1881 og 1884 og blev fra 1897 og få år fremefter udskiftet med den automatiske vacuumbremse.

Maskinerne blev straks populære blandt personalet, ikke mindst på grund af at man havde forsynet dem med et ret stort førerhus med afrundet overgang mellem sider og tag og med et tag, der var svagt hævet bagtil. I forpladen var der ganske små runde vinduer. Styringen var vanskelig at "trække op" under kørslen, man måtte stemme imod med det ene ben, og smuttede det, ville føreren ryge ud gennem forvinduet, hvis de havde været større - sagde man!

I forhold til Canadierne fik man mange små, men for personalet betydningsfulde forbedringer såsom væsentlig bedre smøreapparater og de for B-maskinerne så karakteristiske sandkasser, der var anbragt på fodpladen foran forreste drivhjulsskærm og sammenbygget med den. 1868-maskinerne blev indsat på den østjyske bane og af 1869-maskinerne fik Fyn 3 og Østjylland 2, og således var fordelingen til A-maskinerne blev bygget i 1882.

I 1883 kørte 5 litra B persontog Fredericia-Ålborg og med 1 i reserve og med 5 i tur kørtes person- og blandede tog Langå-Struer.

Året efter havde Struer 5 i tur og 2 i re-

serve og de resterende 4 havde i Frederikshavn erstattet gl. litra A. 1886: 5 litra B kørte Langå-Struer og 4 litra B lette persontog Randers-Vamdrup, hertil var 2 i reserve.

1889 kørte 4 i tur og 3 i reserve Langå-Struer og 4 plus 2 Ålborg-Frederikshavn. Fra 1895 til ca. 1903 kørte litra B på Sjælland - og Falster - i 1895 nr. 24-25, fra efteråret 1896 også nr. 26 og 47-49, i 1897 nr. 24-26 og 45-49, og her har de kørt på Falster og fra 1898 B eller S på Frederikssundsbanen ligesom de en kort tid har kørt Klampenborgtog. I denne periode kørte de i Jylland værende litra B først Langå-Struer og i 1896 Esbjerg-Lunderskov sammen med litra J og i 1897 sammen med litra D(j). I 1902 kørte 3 loko sammen med litra J på Djursland og i 1904 er alle igen i Jylland.

3 af dem udrangeres, i 1907 nr. 22, i 1910 nr. 21 og i 1915 nr. 25, der er udbudt til salg allerede i 1910, sælges ikke, tilbydes Frichs i 1915, der ikke er interesseret, hvorefter den udrangeres.

Litra B-maskinerne kørte på Ribebanen i 1907-08, på Skanderborg-Skjern fra ca. 1905 til 1919, på Holstebro-Herning i 1907 og på Grenåbanen indtil 1908-09.

1918-21 kom de til Brande og kørte mest på Vejle-Brande. Her var man ikke glad for A-maskinerne. De fortsatte derefter fra Brande nordpå til Struer. Da Videbækbanen åbnede i 1920 fik den litra B og her endte de sidste af dem deres dage - de var dog ikke mere affældige, end at de, når de havde været til udvask i Esbjerg, kørte forspand for et iltog fra Esbjerg til Skjern!

I 1920'erne gjorde de af og til tjeneste i Sønderjylland og da mest i Tønder og på Løgumklosterbanerne. De udrangeredes således: 1922 nr. 48, 1924 nr. 24, 1926 nr. 26, 1927 nr. 23, 1928 nr. 45 og 49, 1931 nr. 47 og 1932 nr. 46. Nr. 45 er forbeholdt Jernbanemuseet.

Litra E, nr. 27-36 og 43-44

Litra E (fra 1879), C-godstogsloko, nr. 27-36 bygget i 1868 med fabr. nr. 1887-96 og nr. 43-44, bygget 1869 med fabr. nr. 1921 og 1923 (i 1912 omnummereret til 37-38).

Til de blandede tog og godstogene var især på den østjyske hovedbane med dens mange stigninger en 3-koblet maskine en nødvendighed, og med denne type med 1384 mm hjul og en tjenstfærdig vægt af 28 t havde man fået et

så godt loko, at man i realiteten byggede af dem lige til 1901, dog med visse variationer og som litra G, ialt 86 loko.

Førerhuset var som på litra B, udvendige cylindre, indvendige Stephenson-styringer. Kedlen lå lavt og alle 3 hjulsæt lå foran fyrkassen, men til trods for de tunge overhængende dele havde de et ret roligt løb, hvilket nok skyldtes det indvendige gangtøj.

Alle fik ny kedler i tiden mellem 1886 og 1893. 1 kedel fra 1893 var fra Helsingør Skibsværft og blev monteret på nr. 31, de øvrige kedler var fra værkstederne i Århus. Samtidig med kedelfornyelsen blev damptrykket hævet fra 8,5 til 10 ato. De fik direkte vacuumbremse i 1885-86 og automatisk vacuumbremse i 1897-98. Ved leveringen var cylinderdiametren 381 mm, men sidst i 1880erne fik alle 406 mm cylindre, bortset fra nr. 28, der i 1886 blev ombygget til 2-cylindret compoundloko (HT-cyl. 406 mm, LT-cyl. 584 mm). Da man var utilfreds med den ombyggede version, blev den i 1897 ombygget til almindelig højtryksmaskine.

2 af E-maskinerne blev den 26/12 1876 impliceret i Hansted-ulykken. Der var stærkt snefald, hvorfor et rydningstog skulle rydde banen. Toget bestod af sneplov foran E 44 og 35, og i nærheden af Hansted er koblingen mellem de 2 loko sprængt uden at nogen har bemærket det, eller at nr. 35 er kommet noget bagefter nr. 44, og da så sneploven og nr. 44 kører fast i en drive, braser nr. 35 op bag i nr. 44s tender og knuser den samt førerhuset på nr. 44. En ny tender til nr. 44 blev leveret i 1897 af Hanomag.

Alle 12 loko indsattes på den østjyske hovedbane, i 1878 overførtes 3 loko til Langå-Struer og i 1884 endnu 1. Samtidig rykkede E-maskinerne op til nordenden af den østjyske bane (man havde nu G til Århus-Fredericia). 1/6 1892 havde Frederikshavn 4 i tur og 2 i reserve til Frederikshavn-Langå og Struer havde 4 i tur og 2 i reserve til Struer-Langå. 2 litra E var fra september 1888 til hen i 1889 (27/4 og 3/9) udlånt til Sjælland.

Indtil 1896 kørte nr. 27-32 i Struer, de øvrige på østbanens nordende. I 1897 kom alle E-maskiner til sektionen i Struer og kørte nu Lunderskov-Esbjerg-Struer, ændret i 1898 til Esbjerg-Struer-Langå. Da Thy- og Sallingbanerne i 1904 havde fået sporet forstærket, blev E-maskinerne overført til disse 2 baner med

station i henholdsvis Thisted og i Glyngøre og ind imellem havde Struer og undertiden også Viborg en enkelt maskine til reserve.

De udrangeredes således: Nr. 28, hensat 10/12 1914, tilbudt Frichs, der ikke ville købe den, udrangeret 6/11 1915. Nr. 29 i 1923, nr. 32 i 1924, nr. 31 og 34 i 1925, nr. 27 i 1926, nr. 30 i 1927, nr. 35, 36 og 38 i 1928, nr. 37 i 1929 og nr. 33 i 1932.

Litra H, nr. 37-42

Litra H (fra 1879) nr. 37-42, B-1 blandetogsloko, anskaffet i 1868 med fabr. nr. 1897-1902.

Da vi (d.v.s. J. Steffensen, G. Wieneke og jeg selv) i sin tid gik igang med vor lokofortegnelse, undrede det os, at nr. 41 og 42 var leveret et helt år efter de første fire, da de havde fortløbende fabr. nr. Det fik os til at gå på jagt først i DSBs arkiver, senere i Rigsarkivet og mange andre steder, med det resultat, at det viste sig, at de sidste loko, da de blev sejlet hertil i skonnerten "Claudine" forliste på rejse fra Hull til Århus ved den svenske kyst nær Marstrand den 26/11 1868. Lokomotiverne blev bjerget og istandsat. Det kan her lige indskydes, at man dengang transporterede loko fra England til Danmark ved simpelthen at sætte dem ned i en last kul!

Litra H var væsentlig mindre end B og E, tjenstfærdig vægt var kun 19,3 t. Hjuldiametren var som på litra E og de havde ligeledes det "afrundede" førerhus, udvendige cylindre, indvendige glidere og Stephenson-styringer. Kedlen var uden dom, damprøret lå vandret i kedeltoppen og var forsynet med slidser på den opadvendende side.

Kedlerne blev udskiftet i 1885 og 1886, alle leveret af Hartmann i Chemnitz. De havde nu dom, men også de nye kedler arbejdede med 8,5 ato kedeltryk. De fik direkte vacuumbremse i 1885-86 og automatisk i 1897-98.

De var anskaffet til lette tog og blev straks indsat i de lokale tog Fredericia-Vamdrup. Men selv om det var udmærkede loko hvad konstruktion og udførelse angår, var de for små. De kom til at udføre en del rangering ved færgen i Fredericia, men kom omkring 1876-77 til Djurslandbanen og kørte her til omkring 1900-01. Derefter var de kun lidet anvendt, stod som reserve ved forskellige depoter, bortset fra at et par indsattes på Holstebro-Herning fra denne stræknings åbning i 1904 til ca. 1911.

Nr. 37 blev udrangeret og ophugget i 1903, nr. 38 i 1909. Nr. 42 blev solgt i 1910 til entreprenørfirmaet Fibiger & Villefrance, der tillige købte nr. 39 i 1914 (nr. 39 blev udrangeret i 1925, nr. 42 i 1929). Nr. 40 og 41 blev solgt i 1914 til VVGJ som nr. 4 og 5. Nr. 40 kørte lige til 1946, blev så solgt til DDPa og af dette selskab skænket til DSB i 1947 i anledning af 100-års jubilæet. Den blev udstillet på jubilæumsudstillingen i København som H 38, men er med nr. 40 tildelt Jernbanemuseet. Nr. 41 blev udrangeret af VVGJ i 1933.

Disse 6 loko burde have været anskaffet som E-maskiner, for på den tid var de fleste tog langsomtkørende blandede tog, men som vi skal se i næste afsnit fik man i det næste tiår rigeligt med lette 2-koblede loko, med det resultat, at de enten efter få års forløb blev ombygget til rangerloko eller udrangeret eller solgt.

Rangerloko med opretstående kedel.

Litra L nr. 1-4

I Jernbanernes første år foregik rangeringen enten med togmaskinerne eller med heste, og i mange lande anvendte man i stor udstrækning togloko, der af en eller anden grund var blevet uegnede til strækningskørsel.

Til rangering på havnebanen i Århus anskaffedes i 1869 landets første rangerloko. Selv om vognene dengang var små og lette kneb det for hestene at trække dem op ad den ret stejle havnebane. Men der var en bro over en gade ved navn Spanien, der var for svag til et togloko - eller blot et almindeligt tenderloko, derfor valgte man disse mærkelige små 2-akslede loko, der blandt personalet blev kaldt "kaffemøllerne" men officielt hed L 1-4 og fra 1879 desuden litra O.

De var bygget af Alex. Chaplin & Co, Cranstonhill Engine Works, Glasgow, L 1-2 i 1869 med fabr. nr. 1163 og 1162 og L 3-4 i 1872 med ukendte fabr. nr. De 2 sidste loko blev købt i anledning af åbningen af færgeforbindelsen over Lillebælt.

De var 2-koblede, havde en opretstående lille vandrørskedel på hvis top skorstenen sad. Foran kedlen var maskineriet, der bestod af 2 lodretstående cylindre, drivstængerne trak på en blindaksel, der gennem et sæt tandhjul trak på det forreste hjulsæt. Loko havde Stephenson-

styring, førerens plads, der var åben, var bag kedlen, hvor også kulkassen befandt sig, medens vandkassen sad foran cylindrene.

L 1, 3 og 4 var ens, men medens de var på 12-13 HK, var nr. 2 væsentlig mindre - kun ca. 8-9 HK. De fik kun et kort liv, idet L 1 og 2 blev udrangeret i 1884 og L 3 og 4 i 1886. Til midt i 1870erne havde Århus og Fredericia hver 2, derefter har de haft forskellig stationering - med sikkerhed vides, at de har rangeret i Århus ved maskindepotet, i Randers, Frederikshavn og Nykøbing M.

Fra maskinafdelingens kopibøger har jeg "sakset" følgende citater:

L 1: til hovedreparation 30/5-18/6 1881, til kedelprøve 27/10 1882, udrangeret i 1884, solgt for ca. 300 kr.

L 2: hovedreparation 30/6 1879 og 27/10 1881. Efter udrangeringen i 1884 blev den til 1889 anvendt som dampkedel i Frederikshavns værksted. 4/12 1889: indgået til Århus værksted og omdannet til brug som dampkedel i Nyborg værksted, hvortil den blev sendt 31/12 1889. 1/6 1896: "Lokomotivet anvendes midlertidig" i kedelsmedien som dampmaskine (kedel 1869, hedeflade 6 m², 4 ato, cylinderdiameter 134 mm, slaglængde 280 mm. Udrangeret 1884, vil ej mere kunne anvendes til rangering). 8/6 1896: Der forefindes 2 ældre uforandrede maskiner af samme type som L 2 - en af disse vil kunne anbringes på kedel L 2.

L 3: 6/2-10/3 1881 til reparation.

L 4: 22/11 1880 udgået fra værkstedet efter hovedreparation.

Da L 2 skulle tjene som kedel alene, blev maskindelene demonteret og henlagt på værkstedernes lofter. I 1928-29 genopbyggede man L 2 efter de gamle tegninger, hvorefter den blev hensat i Hellerup vognremise. I 1952 blev den udstillet på Østerport og er nu reserveret for Jernbanemuseet.

Red. anm.: Vi må desværre afbryde artikelserien her, men lover at fortsætte i et af de førstkommende numre med JFJs loko i tiden 1870-1880 og fra 1880-.

På side 191 bringes 2 fotos af Canada-maskinerne, øverst af nr. 3 og nederst af nr. 6.

Personerne på sidstnævnte er fra venstre: kond. Schütter, senere stationsmester i Tjæreby, lokofører C.P. Jørgensen, senere lokoformand i Langå og fyrbøder Larsen, senere lokofører i Langå (Jernbanemuseet).

RØGKAMMERsmuld

Lidt småsnak om lokomotiverne fra Esbjerg Jernstøberi & Maskinfabrik.
(Se fotos på udfoldningsarkene).

I en korrespondance i efteråret 1962 med Svend Jørgensen, Helsingørs bekendte maskinchef, nævnte han i forbifarten, at der vist var blevet bygget nogle helt særprægede lokomotiver i Esbjerg i begyndelsen af århundredet, og han bad mig prøve at efterspore realiteterne.

Det efterfølgende er lidt om detektivarbejdet i forbindelse hermed, og man vil altså ikke finde de tekniske specifikationer; disse blev i sin tid overladt Svend Jørgensen til videre behandling, og Jernbanenbladet har i julenummeret 1970 og i nr. 2/1971 bragt et par artikler om starutterne.

De eneste oplysninger, jeg fik, var: Malletlokomotiver fra esbjergensisk lokomotivfabrik, og det var jo ikke ret meget at gå efter. Omkring 1960 havde jeg på forespørgsel fra kedelpasser H. Jørgensen, Roskilde, gennemgået tilsynets dampkedelprotokol over entreprenørlokomotiver og herunder fundet ialt 57 små damplokomotiver, der var blevet repareret eller havde fået ny kedel hos Carl B. Hoffmanns maskinfabrik i Esbjerg.

Det var derfor naturligt at gå på besøg her på den gamle fabrik nede i Strandbygade, og det meste af formiddagen den 2. oktober 1962 stod tegnestuechefen og værkfører Olsen og jeg selv på hovedet i tegningsarkivet. Vi fandt en bunke interessante ting - bare om noget helt andet - og altså slet ikke noget om Malletlokomotiver. Til sidst rystede Olsen på hovedet og sagde opgivende, at nu måtte han vist sende mig op til konkurrenten i Smedegade.

På forhånd halvvejs uden håb lagde jeg vejen op til kontoret indenom hos Esbjerg Jernstøberi & Maskinfabrik A/S, alias Jensen & Olesen, alias Poulsen & Jensen, alias N.J. Poulsen og sidenhen kendt som Dan-Thor.

Næppe havde jeg antydnet mit ærinde, før værkfører Poul Andersen lyste op i et stort bredt vestjysk flir: Joh, nu skal hr. fabrikinpektøren høre! Lød hans hæse, buldrende stemme (Andersen var af den gamle skole med tiltalen i 3. person ental og så ovenikøbet med bestemthedsendelsen!), og så kom det:

"Da jeg var læredreng her på maskinsmedien kort efter århundredets begyndelse, var jeg med til at bygge et par af disse hersens lokmetif'er. De var på bogier, og de kørte rundt på en ring med 7 meter i diameter herinde på den skæve og skrå gårdsplads - huh-ha, tænk at det gik godt, pladsen hæld'te jen-på-ti, og sporet det lå løst ouenpå jorden.

I 1918 leverte vi 4 stk., nemlig 2 til Sverige og 2 til en entreprenør Strindberg (eller Steinberg) i Engesvang ved Pårup.

Det var 4-cylindrede højtryks-damplokomotiver med drivværket, der var meget simpelt, opdelt på 2 bogier med damprør igennem kugleskåle, som kedlen hvilede i, og de var bygget sådan fra fabrikkens side som originalmodeller.

Det var fabrikant Olesens bror, Georg Olesen, der var vendt hjem fra Amerika efter flere års ophold i staterne, og som havde taget ideen med sig hjem og havde givet udkast til maskinerne".

Efter at vi havde studeret kedeltegningen i en gammel "opskriftsbog" afslørede Poul Andersen en ganske fortrinlig hukommelse, idet han fortsatte: "De kørte med 10 ato, og var udført som elsvejste kedler i Tyskland (altså noget helt nyt og fremskridtspræget dengang). Sporvidden var 24 tommer engelsk (610 mm). Glidersystemet var som før sagt meget simpelt, og det blev trukket over krumtap (nej, for resten: hos Andersen hed det endnu "krumtap") og cylindrene vendte bort fra hinanden".

Der var altså ikke, som Svend Jørgensen havde antaget, tale om en Malletlokomotype, hvis bageste drivsæt er fast lejret, ej heller om et Meyer-loko, som jo nok har 2 bogiedrivværker, men som har cylindrene vendt ind mod hinanden.

Slægtskabet til Garratt- eller måske snarere Union-Garrattlokomotiverne - synes i princippet mere nærliggende, men rigtignok i en ganske anderledes beskeden udgave end tiltant. Sjovt nok er der også her tale om småsporede kategorier (jvf. Kap-spor på 1067 mm).

Ifølge Poul Andersen skulle de svenskejede lokomotiver endnu få år forinden have været i drift (d.v.s. i slutningen af 1950-erne), hvorimod de danske blev taget tilbage og hugget op, da man ikke kunne få pengene fra entreprenørerne - og der ikke var andre liebhavere til

mukkebikkerne på daværende tidspunkt. I dag havde situationen nok været en anden?

Sammen med maskiningeniør Fog-Hansen gik vi arkivet igennem oppe på kvisten og fandt på bunden af en mægtig trækiste en samling gamle gulnede fotografier, de fleste tillige blegget af ælde, men et par dog i fremragende, velretoucheret tilstand, forberedt til brochurefremstilling efter bedste amerikanermetoder, men desværre vist aldrig udkommet på tryk.

Det gamle, glemte materiale, der stod umiddelbart foran bortkørsel til lossepladsen, fordi loftet skulle ryddes, blev reddet i sidste øjeblik, da det blev påvist, hvilke skatte der var tale om. Maskinfabrikens direktør, Børge Iversen, sørgede for, at Svend Jørgensen fik lejlighed til at affotografere billeder, tegninger og andet materiale til videre behandling.

Rosinen i historien skal være, at da virksomheden for nogle år siden lukkede, blev den store kasse, sammen med et par andre af samme årsag reddet fra konkursoprydningen og overflyttet til Esbjergs byhistoriske arkiv, hvor det indgår som et værdifuldt kildemateriale, men som man endnu langt fra er færdig med at registrere.

Af billederne har vi lånt hosstående, og dermed kan man jo nok glæde sig over positive træk i tilfældighedernes spil: Hvad der dog kan komme ud af en tilfældigt henkastet oplysning i en tilfældig korrespondance mellem to, der lejlighedsvis og med års mellemrum udveksler erfaringer og fotos.

jgc.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNO
LOKOMOTIVNUMMERPLADE FRA DSB?

Originale nummerplader kan ikke købes i dag, men undertegnede leverer meget fine messingafstøbninger af pladen fra nr. 923 - en P-maskine.

Nummerpladerne leveres råstøbte eller pudsede og prisen er ca. kr. 150,-.

Bestillinger modtages indtil ca. 1. november og levering sker i december måned.

Svend Jørgensen
Blichersvej 3
3000 Helsingør.

NCEANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEA

ÆLDRE INDUSTRILOKO

For disse loko er der endel interesse, og en lille, sluttet kreds, der arbejder energisk og i det stille for at samle oplysninger om disse loko, har et enormt arbejde hermed, da mulighederne for eftersporing tit er små.

I min eftersøgning af nogle gamle Orenstein & Koppel loko, 1BT, ex. VLJ og VNJ er det - navnlig ved VLTJs hjælp - lykkedes at fremskaffe enkelte oplysninger om VLTJs første loko, der kun fik en kort levetid ved VLTJ og som derefter blev solgt til forskellige ingeniørfirmaer m.m.

Her er, hvad der kom frem:

VLJ 1, BT, 1879, Hanomag 1438 - VEMB solgt 27/5 1898 til ingeniørfirmaet Wätzold.

VLJ 2, BT, 1879, Hanomag 1439 - LEMVIG solgt 30/3 1900 til entreprenør Hoffmann & Hansen.

VLJ 3, BT, 1879, Hanomag 1440 - HARBOØR solgt 19/10 1890 til ingeniørfirmaet Gluud & Werner.

VLJ 3, BT, 1891, Krauss 2381 - RAMME solgt i 1910 til Farum grusgrav, oph. 1948.

LTJ 4, 1B, 1897, Orenstein & Koppel 226 - THYBORØN

solgt i marts 1910 til ingeniør Brink.

LTJ 5, 1B, 1897, Orenstein & Koppel 227 - HARBOØR

solgt i december 1910 til ing. Gummesen.

LTJ 6, 1B, 1897, Orenstein & Koppel 228 - VESTKYSTEN

solgt i december 1910 til ing. Wätzold.

VLJ 1, 1B, 1899 Orenstein & Koppel 422 - VEMB

solgt 27/5 1927 til Fugdal Tørvefabrik.

VLJ 2, 1B, 1900, Orenstein & Koppel 583 - LEMVIG

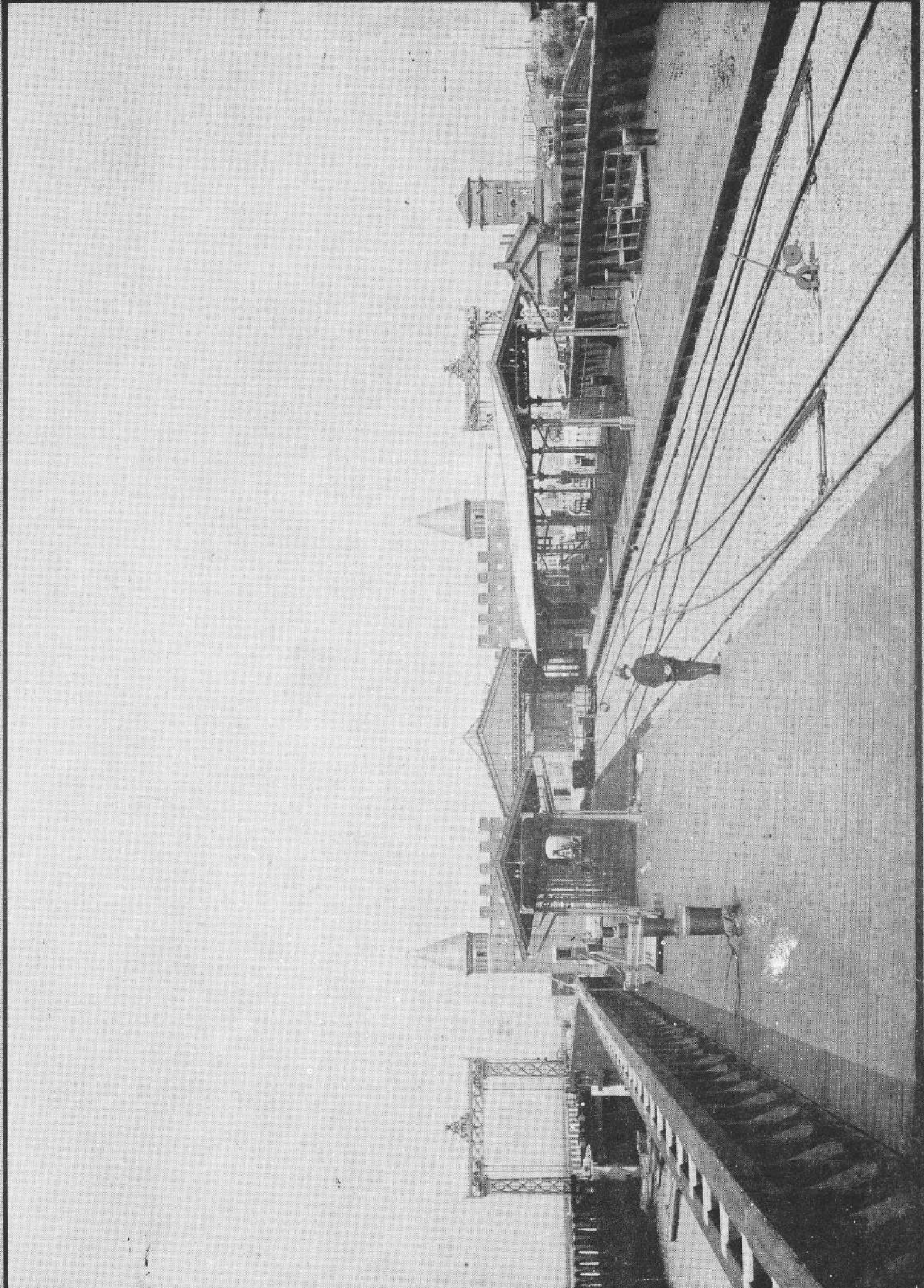
ophugget i juli 1927.

A.G.

BILLEDTEKSTER: Til byggetegninger, side 181: JFJ M 21, nederst med åbne døre, så interiøret kan skimtes. Side 183: JFJ A 23 og side 185: JFJ C 55. Alle fotos er fra Scandia, lånt på Jernbanemuseet. På udfoldningsarkene finder De 3 sæt tegninger af ØJJs post-, rejsegods- og godsvogne.

Til Esbjerg-loko: På udfoldningsarkene 2 stk. foto af de omtalte loko, hvoraf der på det ene er anført en del tekniske oplysninger.

SKJOLD, G 16, Gs 216, 1864 Esslingen, Fabr. nr. 655 (Jernbanemuseet).



P/73

projekt for modelbaneanlæg gb

- en idé
- fra nørrebro til gb
- indretning af lokalerne
- forudsætninger
- anlægsbeskrivelse
- borde og landskab
- sporbygning
- elektriske anlæg
- drift af anlægget

**js & dmjk 1973
signalpostens forlag**

JERNBANEHISTORISK SELSKAB & DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Formand: P. Adamsen, Anemonevej 64, 2820 Gentofte. (01-33) GE 1177.

Sekretær: Terry Rasmussen, Spentrup alle 20, 2770 Kastrup. (01)513787.

Kasserer: Erik Juul-Pedersen, Sønderengen 53 A, 2860 Søborg. (01-79) SØ 2713.

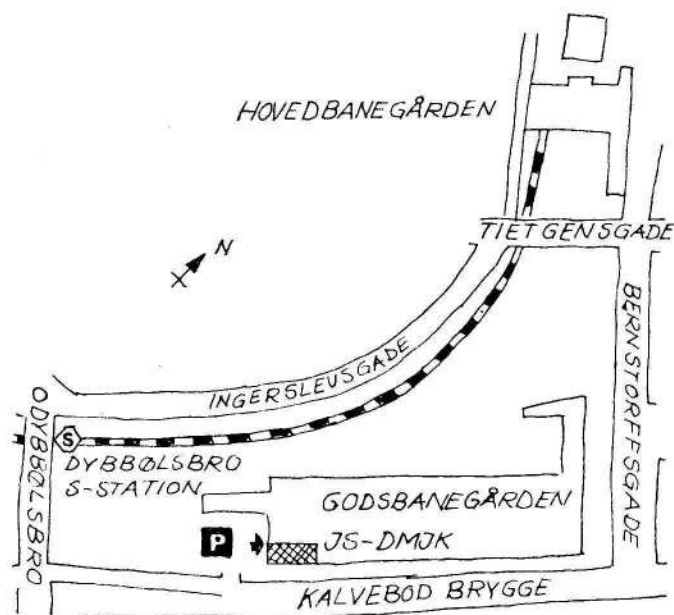
Modelbaneanlæg Godsbanegården (Gb):

Københavns godsbanegård, Kalvebod brygge 38 kælder J (se nedenstående kort). Post kan ikke sendes til denne adresse.

Byggeaften onsdag kl. 19.30-22.30.

Modelbaneanlæg Nørrebro: Nørrebro station, 2200 København N. Post til klubben incl. tegningsarkivet kan sendes til denne adresse.

Mødeaften tirsdag kl. 19.00-22.00.



Dette hefte er skrevet af Erik og Kaj Juul-Pedersen, udsendt på SIGNALPOSTENS forlag, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, og trykt hos Sven Jensen & Co., Brudelysvej 26, 2880 Bagsværd. August 1973.

1. EN IDE

Hvad er det mest fascinerende ved modeljernbanehobbyen? Er det planlægningen, hvor man skridt for skridt bygger banen op i hovedet og på papiret? Eller er det byggeperioden, hvor tankerne omsættes til virkelighed med værktøj i hænderne? Måske snarere det øjeblik, hvor det første selvbyggede lokomotiv ruller ud på den første tur. For slet ikke at tale om det store køreplansspil på det færdige anlæg, hvor ligesindede samles for at lade banens elementer virke som helhed.

Uanset hvad De svarer på ovenstående spørgsmål, tror jeg, at vi kan være enige om, at uden en grundig indsats i første fase - planlægningen - får man ikke det fulde udbytte af de øvrige.

En jernbanes eksistens betinges af det trafikgrundlag, som landskab, byer, befolkning og industrier udgør. Derfor må en planlægning af en modeljernbane starte med en beskrivelse af det tænkte landskab, og derpå kan så hænges alle øvrige egenskaber, som banen skal have.

Det er sjældent nødvendigt for private anlæg at nedfælde historien bag banen på papiret, men for en modeljernbaneklub - hvor 20-50 mand deltager i banens opbygning - kan det være fornuftigt at skabe et fælles grundlag for aktiviteterne i form af en skriftlig beskrivelse af det anlæg, der skal bygges.

Ideen med dette hefte er således at beskrive den bane, der skal bygges på Godsbanegården. Ikke således at forstå, at det hermed er slået fast i enhver detalje, hvad der skal laves i de kommende år, men mere som et mål, et grundlag for de beslutninger, som skal tages om banens endelige udformning. Samtidig håber vi, at heftet kan virke som inspiration for andre modelbyggere, som netop nu planlægger et anlæg.

2. FRA NØRREBRO TIL GB

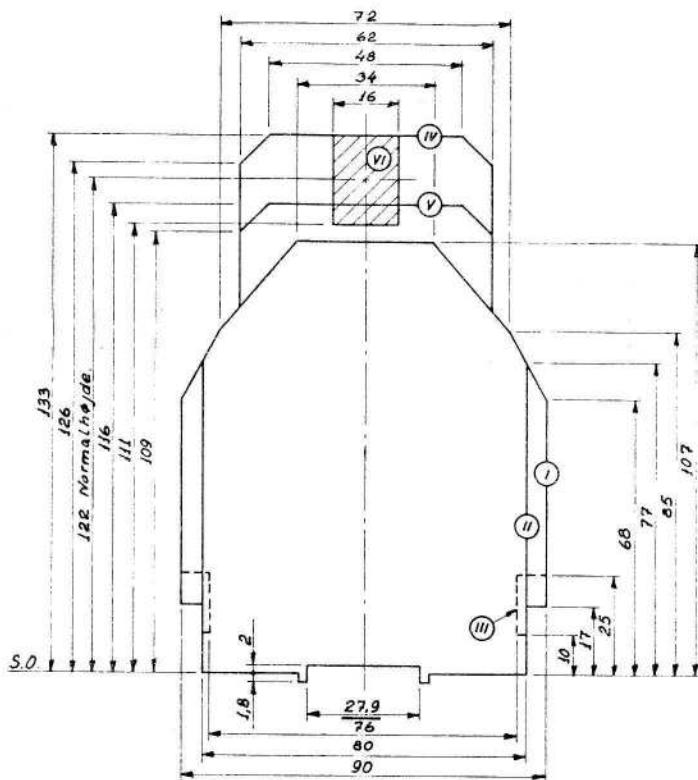
Foreningen blev stiftet i 1938, og året efter begyndte opbygningen af et modelbaneanlæg i spor 0 (1:45) i lejede lokaler på Nørrebro station. Anlægget var stort set færdigbygget i begyndelsen af 1950'erne. Utilfredshed med banens udformning, mangel på beskæftigelsesmuligheder for medlemmerne, mulighed for at fo-



Fig. 1: København Gb set fra sydvest.

retage en murgennemrydning førte til, at man i slutningen af 1950'erne planlagde en ombygning af anlægget. Det blev dog aldrig realiseret, og i stedet blev der lagt arbejde i at bygge et udstillingsanlæg i 1963.

I 1970 afholdt Det europæiske Modeljernbaneforbund - MOROP - kongres i Danmark, og DMJU, hvoraf JS/DMJK er medlem, lod bygge et udstillingsanlæg på Teknisk Museum i Hel-



- I: Spor på fri bane, samt hovedspor på stationer.
- II: Sidespor, Havnespor, Privathaner m. v.
- III: Perronferkanter.
- IV: Normalprofil for elektrificerede baner.
- V: Profil for broer m. v. på elektrificerede baner.
- VI: Placering af køretråd.

Fig. 2: Fritrumsprofil.

singør. Materialer fra det gamle udstillingsanlæg blev anvendt påny, og JS/DMJKs medlemmer deltog aktivt i bygningen af udstillingsanlægget. Efter udstillingen blev de udlånte materialer returneret til klubben, og det lykkedes at leje 300 m² kælderlokale på Godsbanegården til opbygning af et nyt modelbaneanlæg.

I de forløbne år er lokalerne sat i stand, der er indlagt elektricitet, vand og varme og nu er opbygningen af de første borde til anlægget i gang.

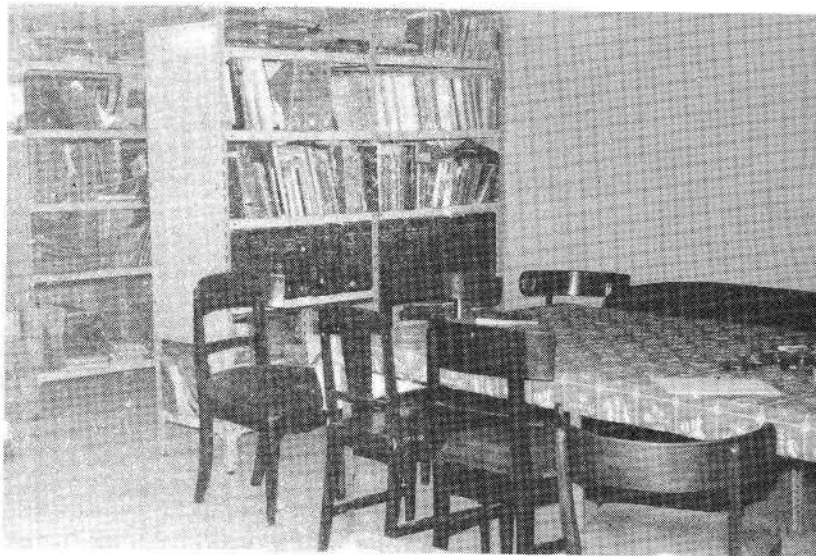


Fig. 3: Midlertidig indretning af lokale 1.

3. INDRETNING AF LOKALERNE

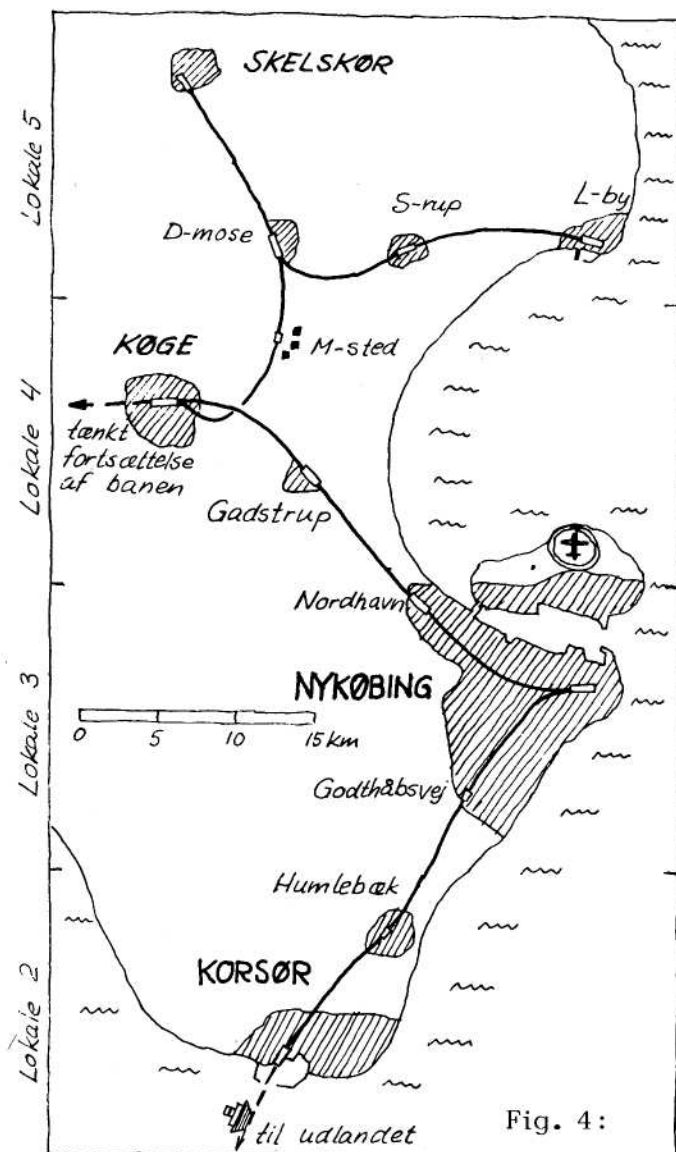
De 300 m² kælder er fordelt på 5 lige store lokaler, nummereret 1-5 fra nord, se midtersiderne. Adgangen til lokalerne er til lokale 3. Det lå fra starten klart, at det ene lokale skulle indrettes til køkken, klublokale og bibliotek, og da lokale 1 var det eneste, hvori der kunne indlægges vand, er klublokalet indrettet i dette rum.

Lokalerne 2-5 skal rumme modelbaneanlægget. For hurtigt at komme igang med kørslen er det besluttet at udbygge lokale 3 og 4 helt, inden vi starter i lokale 2 og 5. En medvirkende årsag hertil er, at der er visse problemer i lokale 5 med indtrængende fugt. I lokale 2 bygges foruden modelbanen et 4,5 m langt værkstedsbord med 5 arbejdspladser. 2 af pladserne udstyres til el-arbejde med måleinstrumenter og svagstrømsudtag.

4. FORUDSÆTNINGER

Ved planlægningen af en modelbane findes altid givne forudsætninger. Nogle vedrører lokalernes indretning og er nævnt i afsnit 3; dertil kan naturligt føjes ønsket om gode adgangsforhold til alle betjeningspladser (en gang på 40 cm bredde kan accepteres) og endvidere, at tilskuere skal have mulighed for at følge kørslen uden at forstyrre betjeningspersonalet fra en gang langs væggen ved indgangsdøren.

Teknisk skal banen være i overensstemmelse med klubbens standards, som blev udarbejdet i 1971. Som det vigtigste kan nævnes, at målestoksforholdet er 1:45 (spor 0), svarende til en sporvidde på 32 mm. Lokomotiverne drives elektrisk (kørespænding 20 V, jævnstrøm) med strømtilførsel gennem tredieskinne ved siden af sporet. Alt rullende materiel er forsynet med automatkobling.



Indholdsmæssigt skal banen vise et bredt udsnit af dansk jernbanetraffic, d.v.s. såvel DSB som privatbane og evt. industribane samt færgedrift. Klubbens medlemmer skal have mulighed for at bygge modeller af praktisk taget alt dansk jernbanemateriel - fra det ældste til det nyeste og fremtidige - og se det i drift i nogenlunde naturlige omgivelser. Der findes ingen, der som jernbaneentusiaster har øjnene åbne for anakronismer, så derfor må nogle stationer bygges old-timer-agtigt og nogle helt moderne (og nogle midt imellem). En del af banen forberedes til elektrificering ved køretråd.

Kørslen på anlægget skal ske så virkelig-hedstro som muligt, d.v.s. efter en køreplan, og hvert tog køres af en lokomotivfører fra den ene endestation til den anden (lokomotivførerkontrol eller cab-kontrol). Det skal også være muligt at køre togene fra de enkelte stationer; dels af hensyn til rangering og dels for senere at kunne betjene anlægget ved sektionskontrol.

Det er vigtigt, at der er mulighed for meningsfuld beskæftigelse for alle, som er interesseret i at være med i kørslen, hvad enten det er 3 mand eller 20.

5. ANLÆGSBESKRIVELSE

Denne beskrivelse skal give historien og landskabet bag banen og beskrive de enkelte baneafsnits faste anlæg. Mest indgående behandles Køge-Nykøbing-banen i lokale 3 og 4, mens beskrivelse og sporplan for lokale 2 og 5 må betragtes som skitser.

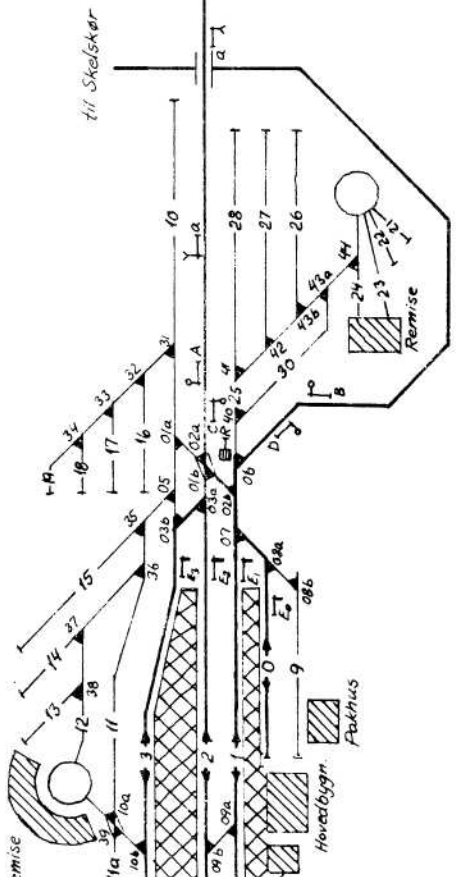
5.1 ALMENT

Modellandskabets geografi ses på kortet, som viser et udsnit af en større dansk ø med sjællandsk præg (stednavnene er valgt, fordi de pågældende byers stationsbygninger er brugt som forbilleder for modelstationerne).

Øens hovedby er Nykøbing, sæde for administration og en betydelig handels- og industriby samt center for højere uddannelse. Landets første bane blev bygget i 1850'erne fra Nykøbing til Køge og senere forlænget ind i landet (ikke med på modelbanen). Køge er en mindre provinsby, men med en betydelig handel i kraft af det store opland. Landsbyen Gad-

GADSTRUP

KØGE



NORDHAVN

NYKØBING

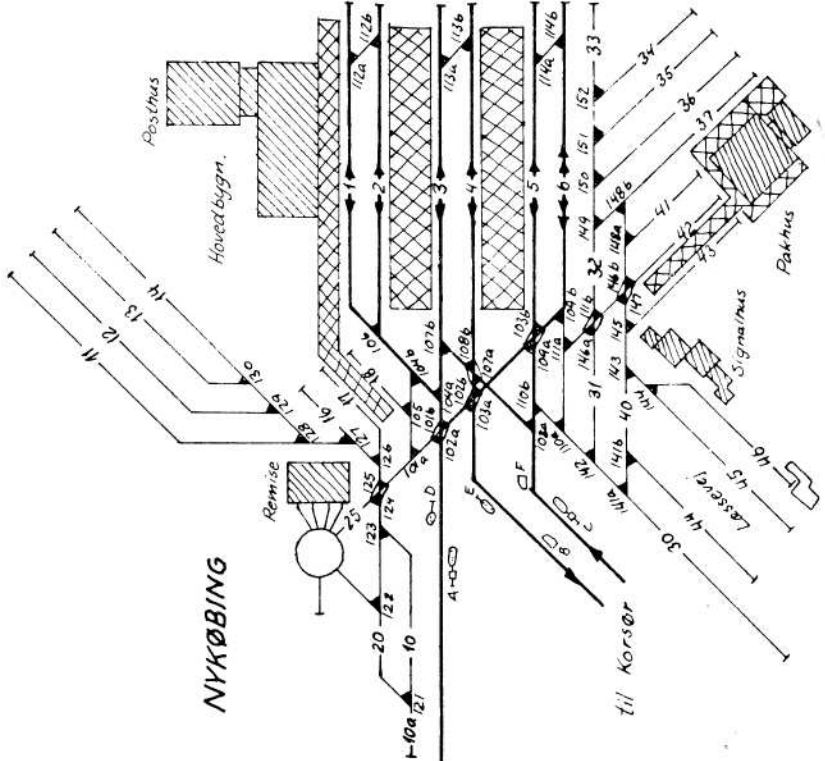
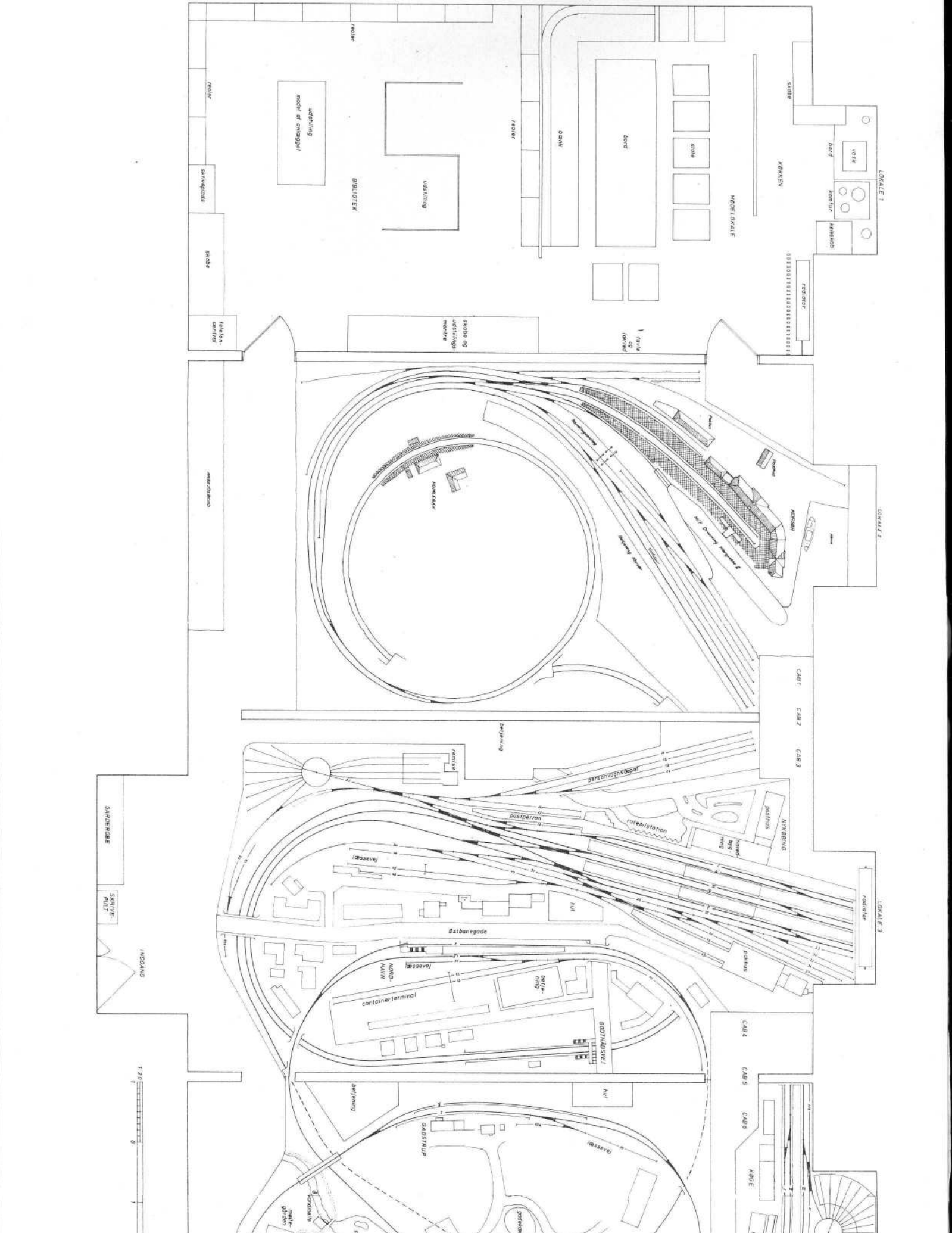


Fig. 5: Skematisk sporplan.



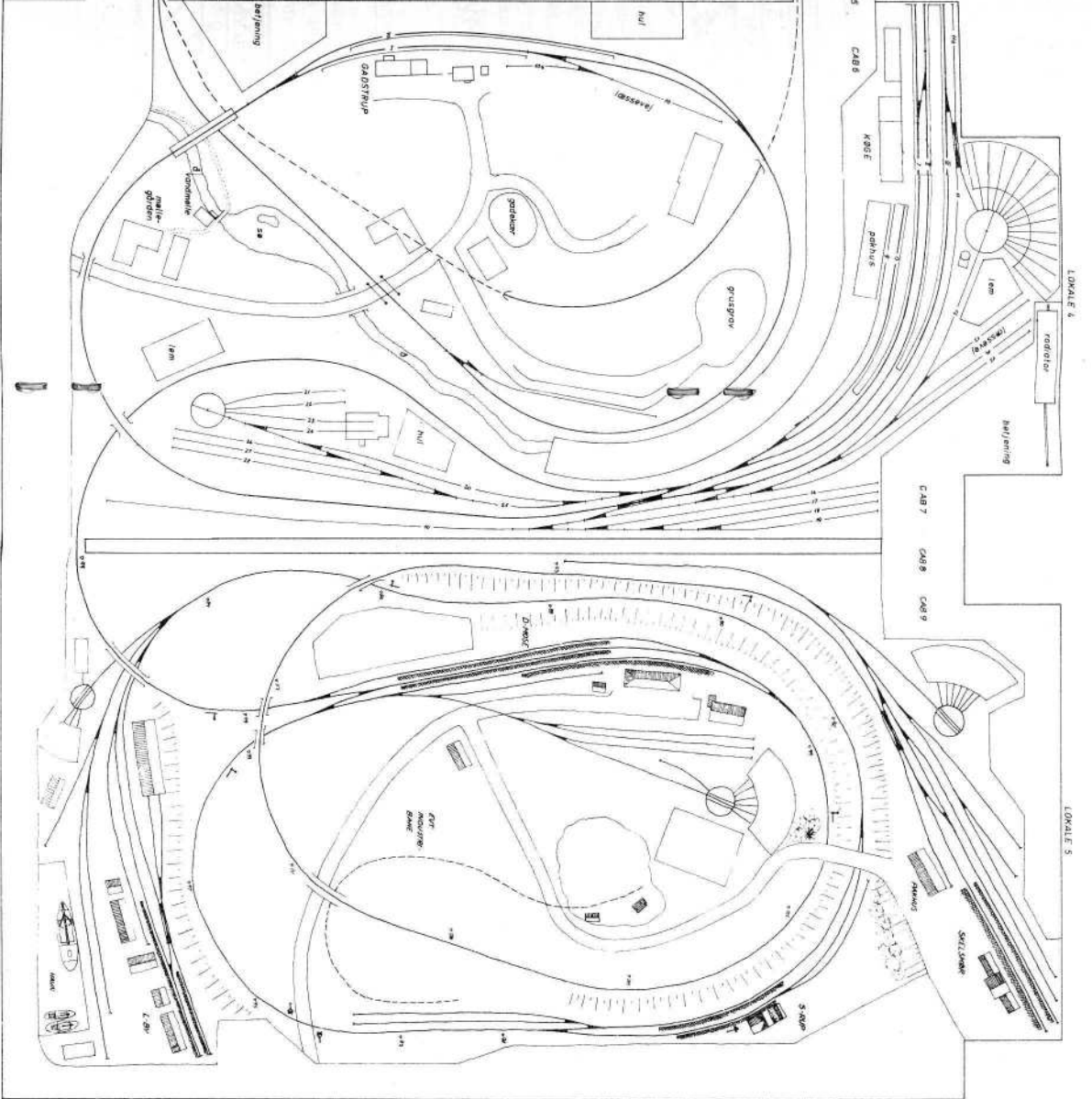


Fig. 6: Plan over Lokalerne 1-2-3-4-5.

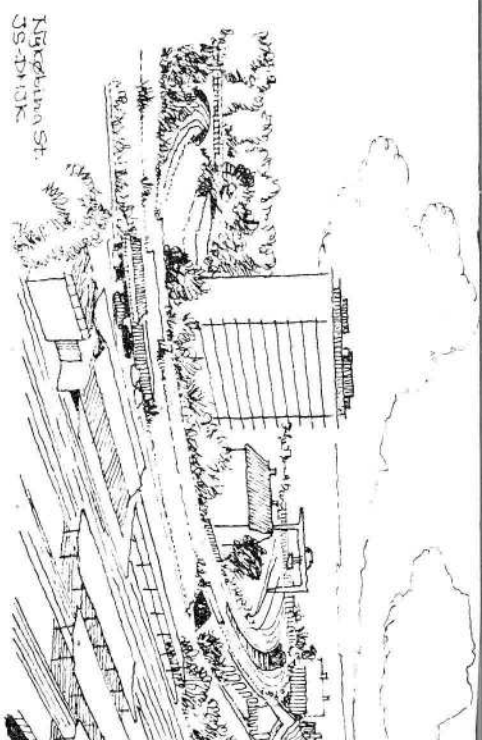


Fig. 7: Panoramategning o

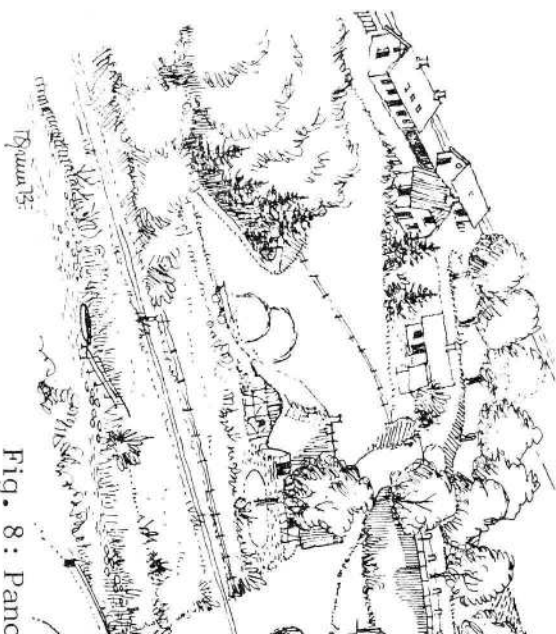


Fig. 8: Panor

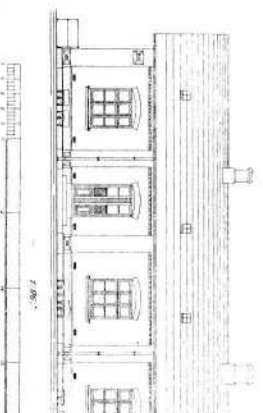
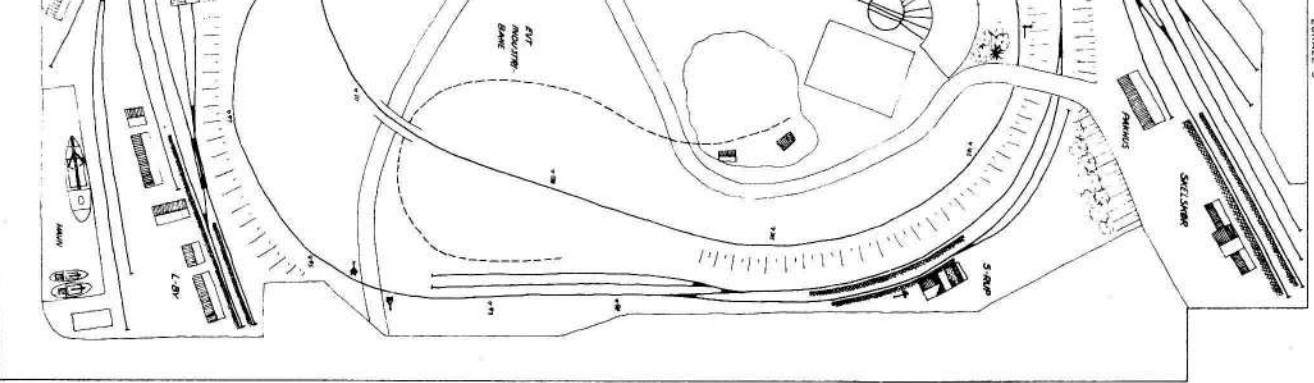


Fig. 9: Tegning af Gadstrup stationsbygning.



Lokalerne 1-2-3-4-5.

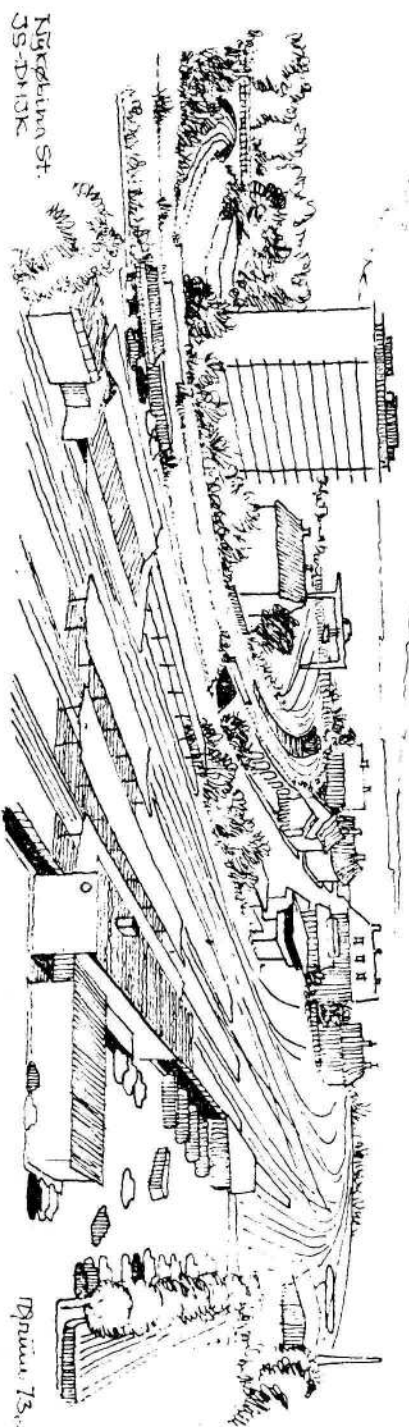


Fig. 7 : Panoramategning over Nykøbing.

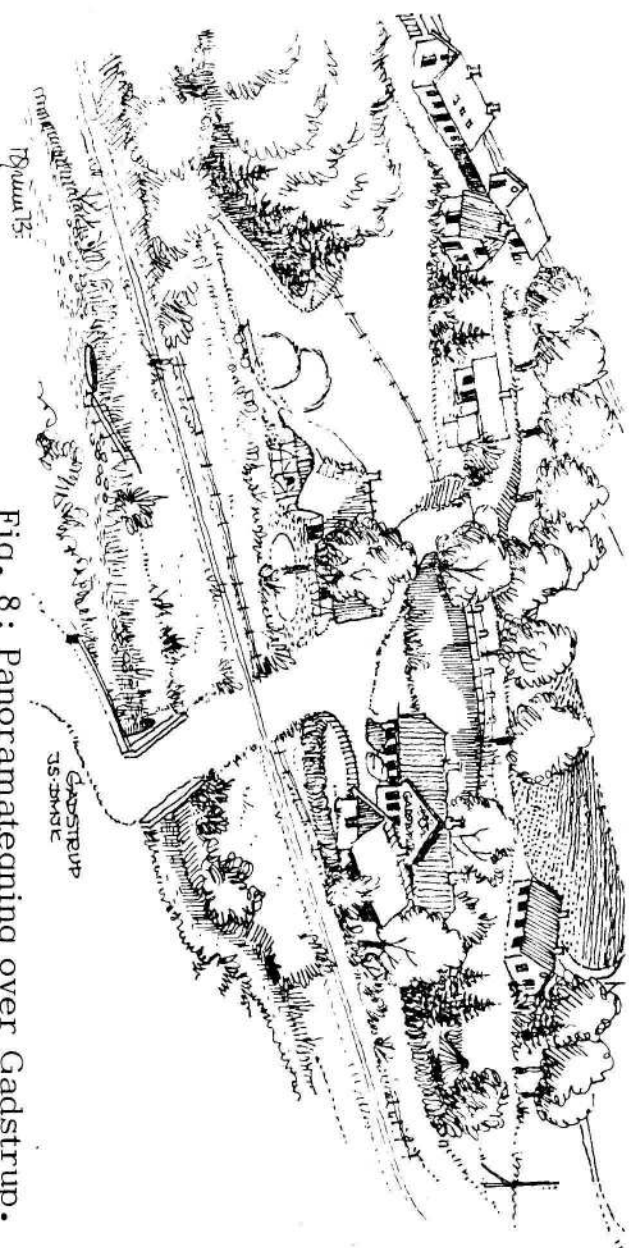


Fig. 8 : Panoramategning over Gadstrup.

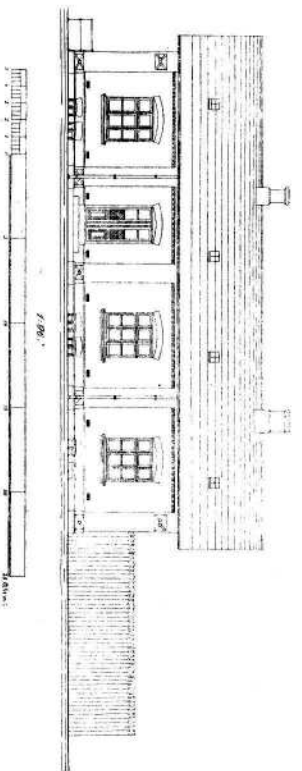


Fig. 9 : Tegning af Gadstrup stationsbygning.

strup er endnu den rene idyl med gadekær og gamle huse, men vil sikkert inden længe blive kvalt af parcelhuse, beboet af folk med arbejde i Køge og Nykøbing.

I 1880'erne blev den lille købstad Skelskør forbundet med hovedbanen med en DSB-sidebane via D-mose, og få år efter byggedes privatbanen fra D-mose over S-rup til L-by. I L-by findes en mindre fiskerihavn, hvorfra der også finder udskibning sted af kalkprodukter fra kalkbruddet i S-rup. L-by er nu ved at blive kendt som turist- og badeby, og mange nykøbingensere bor fast i L-by om sommeren og rejser frem og tilbage mellem L-by og Nykøbing hver dag.

Omkring århundredeskiftet byggedes en bane fra Nykøbing langs kysten til Korsør, hvorfra der oprettedes færgeforbindelse til udlandet. Siden er Korsør vokset til en stor industriby og havnen udvidet adskillige gange. Mange folk med arbejde i Nykøbing og Korsør bor langs kysten og nødvendiggør en tæt toggang mellem de to byer.

5.2. NYKØBING-KØGE BANEN

Banen er en første classes hovedbane i overbygning VII (60 kg skinner, træsveller) med max. hastighed 120 km/t Nykøbing-Nordhavn og 100 km/t Nordhavn-Køge (betinget af signalanlæg: fremskudte signaler kun 400 m før hovedsignal).

Nykøbing-Nordhavn området (lokale 3) er et bymiljø med tæt bebyggelse, mens Gadstrup-Køge området (lokale 4) er sjællandsk landskab.

Nykøbings forbillede er Nykøbing Fl. og alle faste anlæg er hentet herfra. Således er hovedbygning med posthus, rutebilstation og forplads, pakhus, signalhus med opholdsbygning samt remise med i fuld skala.

Nykøbing er anlæggets største station med 6 hovedspor (sp 1-6), som alle kan benyttes af Køge-banen, sp 1 og 2 udelukkende af Køge-banen, de øvrige også af Korsør-banen. Man kan undre sig over, at den enkeltsporede bane har adgang til flere spor end den dobbeltsporede, men det hænger sammen med driftsformen. På Køge-banen kører hovedsagelig lokomotiv (damp-)trukne tog, som har længere ekspeditionstid end den dobbeltsporede banes styrevognstog. Gennemgående tog, som rebrousserer, må benytte sp 3-5. Sp 5-6 anvendes af godstog.

Stationen er opdelt i en personside med betjeningen og en godsside mod Nordhavn. Personvognsudtrækket spor 10 kan nås fra alle hovedspor, og derfra er der adgang til opstillingssporene 11-14 for personvogne, 16(-17) for rejsegodsvogne og 17-18 for postvogne.

Maskindepotet rummer 4-8 damplokomotiver, og udenfor findes opstillingsplads til adskillige diesellokomotiver. Det er karakteristisk for moderne stationer, at remisepladsen er beskeden. Den dobbeltsporede bane har kun behov for enkelte opstillingspladser for diesel- og evt. el-lokomotiver.

Nykøbings godsside består af hovedsporene 5 og 6, hvorfra der er adgang til hovedudtrækket sp 30. Fra sp 30 er der via sp 31 og 32 adgang til 4 opstillingsspor 33-36. Gennem spor 40 nås pakhussporene 37, 42 og 43; samlet sporelængde ved pakhus er 440 cm, sv. t. ca. 20 vogne. Der er lagt vægt på, at få god plads ved alle pakhuse, idet stykgodsvognsløb er velegnede i model p.g.a. den korte omløbstid. Læssevejssporene vender samme vej som udtrækket sp 30, hvilket er upraktisk. Derfor er der tilvejebragt omløbsmulighed for sp 40 gennem sp 31 til rangerhovedet sp 41; længden af omløbssporet svarer til længden af læssevejsspor plus rangermaskine. Længden af læssevejsspor (ca. 6 m) er beskeden, men en forøgelse sker på bekostning af den bymæssige bebyggelse, som skal give lokale 3 liv.

Nykøbings sikringsanlæg skal være et moderne relæsikringsanlæg. I det hele taget skal stationen have et "rent" præg: ingen vognskure, kolonnehuse, svellestabler etc.

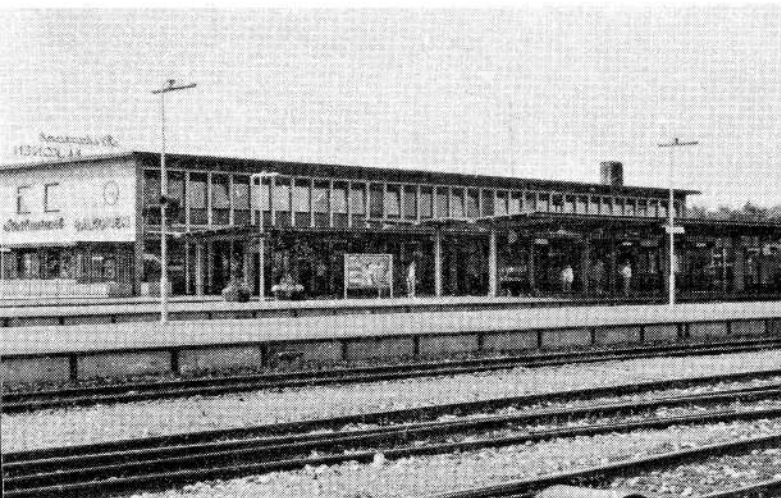


Fig. 10: Nykøbing Fl. stationsbygning.

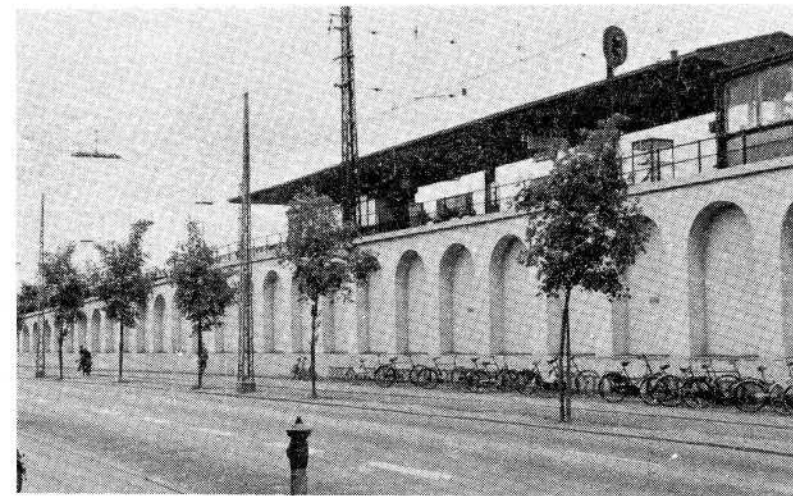


Fig. 11: Nordhavn station, støttemuren.

Nordhavn har Nordhavn st. som forbillede! Mod Nykøbing er der en støttemur ned til Østbanegade, som kommer fra anlægskanten ved indgangsdøren, går langs Nordhavn st. og ved Nykøbings signalhus går under Nordhavn, stiger og går over dobbeltsporet til Korsør ved cab 4, hvor station Godthåbsvej ligger.

Nordhavn har byområdets containerterminal (model Vasbygade). Når den er placeret på Nordhavn og ikke på Nykøbing, er det ud fra ønsket om at skabe lidt ekstra kørsel. De fleste containere kommer fra udlandshavnen Korsør og må nu videreføres fra Nykøbing til Nordhavn i særlige tog.

Nordhavn har moderne relæsikringsanlæg med daglyssignaler. Det kan fjernstyres fra Nykøbing.

Mellem Nordhavn og Gadstrup findes en overkørsel med gammeldags bomme og klokkeklemt.



Fig. 12: Gadstrup station.

Gadstrups forbillede er Gadstrup. Typisk landstation i sjællandsk landsby med kro, mejeri, gadekær etc. Gammeldags sikringsanlæg med armsignaler. Stationen kan være ubetjent ("automatisk gennemkørsel").

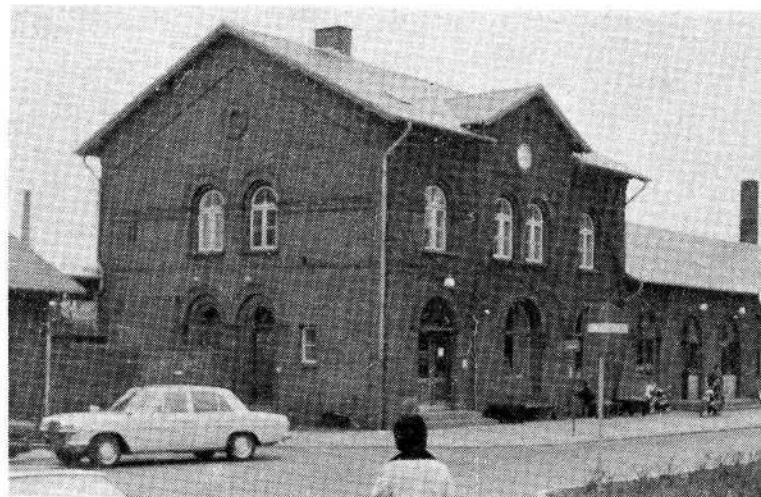


Fig. 13: Køge stationsbygning fra gaden.

Køge er hovedbanens endestation og samtidig tilslutningsstation for sidebanen til Skelskør. Køge har 4 hovedspor 0-3, hvoraf sp 0 fortrinsvis benyttes af sidebanen. Pakhuset ved sp 9 ligger på gadesiden. Fra hovedudtrækket sp 10 er der adgang til alle hovedspor, et langt opstillingsspor sp 11 og fire korte sp 16-19. Sp 13-15 er læssevej. Stationen har en 14-sporet rundremise af almindelig type.

Sidebanen har sit eget lille opstillingsterræn sp 20-28. Forbilledet for remisen er Skelskør.

5.3. KØGE-SKELSKØR BANEN

Banen blev anlagt i 1880erne som en let, uindhegnet sidebane, og siden er der tydeligvis ikke ofret én krone på den. Her er indbegrebet af alt, hvad modelbaneentusiaster forstår ved sidebaneromantik.

Skelskør st. kan evt. anlægges, som den så ud ved åbningen, hvis klubbens historiske afdeling kan skaffe den nødvendige information.

5.4 PRIVATBANEN

Privatbanen slutter sig til Køge-Skelskør banen i D-mose, som har 3 hovedspor for at kunne afvikle krydsning på statsbanen samtidig med tilslutning på privatbanen. Privatbanens værksted og remise ligger i D-mose, kan evt. være model Hårlev.

I S-rup findes et par opstillingsspor til mere eller mindre faldefærdige vogne, som ikke benyttes i den daglige trafik. Sporene kan også anvendes til overlevering af kalkprodukter.

L-by er ren havneidyl med et par fiskekuttere i havnen og en coaster af ældre type. Privatbanen har en del transport af fersk fisk, så der er basis for at bygge specielle fiske-transportvogne, som kan indkobles i skinnestog.

5.5 NYKØBING-KORSØR BANEN

Denne bane skal vise det nyeste og mest moderne DSB kan præstere, og den skal bygges med så højt fritrumsprofil, at den senere kan elektrificeres med køretråd.

På mellemstationen Humblebæk skal man kunne se rester af overhalingsspor og læssevej, men tilbage findes kun et par transversaller af hensyn til venstresporskørsel samt et industrisidespor.

Korsør station er en moderne færgestation med en stor tresporet færge i lejet. Samtidig ses en del af havnen med et par handelskibe ved kajen.

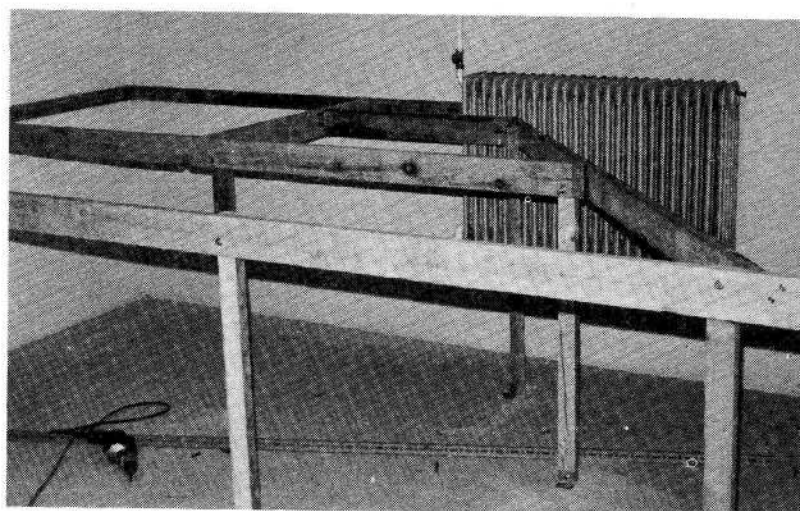


Fig. 15: Bordbygning på Køge station.

6. BORDE OG LANDSKAB

Bordkonstruktionen laves så simpelt som muligt bestående af en rammekonstruktion af træ (1x4") båret af bordben (taglægter).

Bordbenene er spændt fast i gulvet af hensyn til mulig påkørsel af rullefogne. Over rammekonstruktionen skrues 19 mm spåndex-plader på de steder, hvor der skal ligge spor, veje, åer eller i øvrigt er fladt terræn.

Landskabet mellem spånpladerne formes med galvaniserede jerptråde (Ø 2-5 mm), som spændes ud mellem pladerne med 5-10 cm mellemrum. Jerptrådene bindes sammen med tynd ståltråd og beklædes med kyllingenet. Over nettet spændes hessian og landskabet gives den endelige form med gips, afretningsmasse el.l. Til sidst kan dekoratørerne gå igang med maling, savsmuld, træer etc.

Denne landskabsbyggemetode har den fordel at den er hurtig og billig. Derfor kan vi dekorere også de dele af anlægget, som ikke fra starten får den endelige udformning.

7. SPORBYGNING

Som skinnemateriale anvendes 3,5 mm høje nysølvskinner. Skinnerne stiftes på træsveller (6x10x58 mm på højkant) så vi får sporrammer (fleksibelt spor) i 3 meters længder.

Ved udlægningen tegnes op på bordet, hvor sporet skal ligge og langsveller (2x10 mm) placeres på hver side af midterlinien. Derpå smøres lim oven på langsvellerne, og sporrammerne lægges på. Sporet sigtes ind, så det ligger smukt, og spændes midlertidigt fast til bordet ved hjælp af traverser, indtil limen er tør.

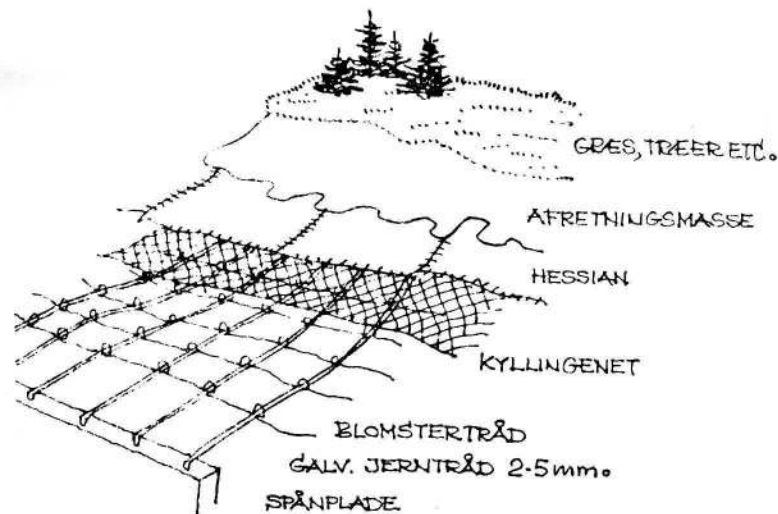


Fig. 14: Landskabsopbygning.

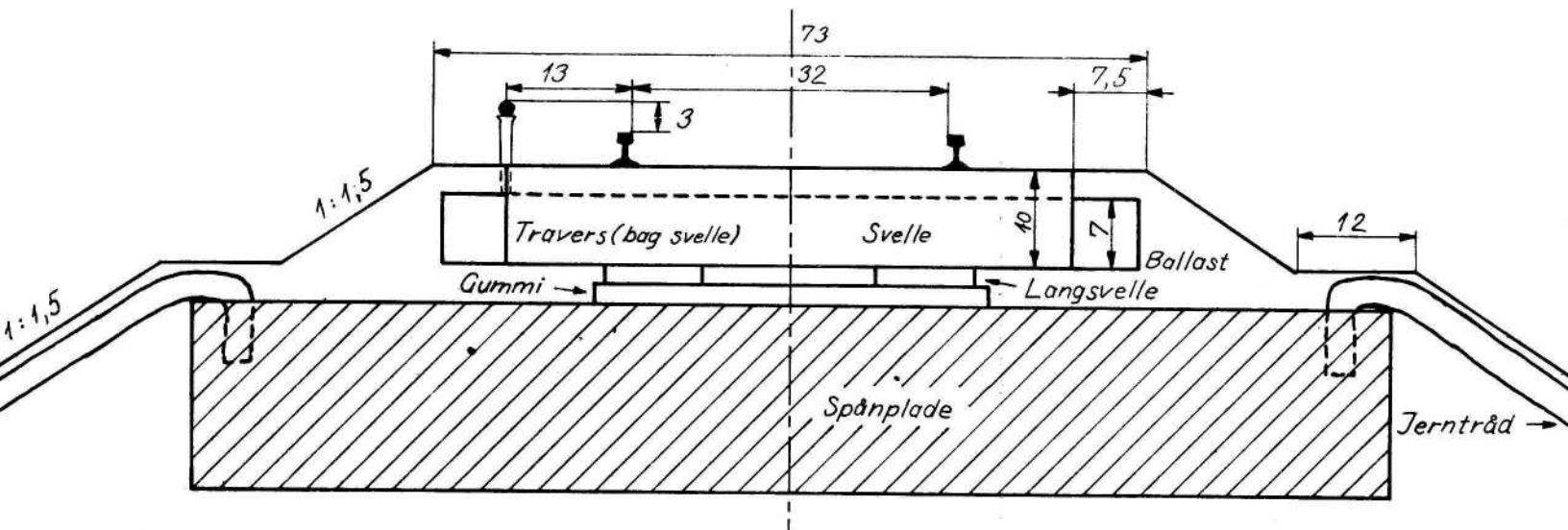


Fig. 16: Tværsnit af overbygning.

Derefter løftes sporet, og en skumgummimåtte (ca. 2 mm tyk) placeres under sporet og limes fast til både bord og langsveller. Dette skumgummiunderlag dæmper støjen fra kørslen ganske betydeligt.

Hvor tredieskinnen skal gøres fast, lægges trælist (7x5x70 mm) mellem svellerne og limes fast til langsvellerne. Herefter skrues fine messingskruer i mellemsvellerne, og tredieskinnen loddes på skruerne. Mellemsvellerne er 3 mm lavere end de normale sveller og bliver således helt dækket af ballast.

Som ballast anvendes Vermiculite fra SKAMOL (se iøvrigt Kaj Juul-Pedersen: Modeljernbane som hobby, Berlingske Forlag, 1971).

8. ELEKTRISKE ANLÆG

Da modelbanen drives helt med elektricitet er det nødvendigt at etablere ganske omfattende elektriske svagstrømsanlæg. Målet er at opbygge anlæg, som er så simple som muligt og lette at vedligeholde, samtidig med at betjeningen er enkel og logisk - for sikringsanlæggene så nær DSBs som muligt. Samtidig skal vi i så stor udstrækning som muligt benytte de materialer, vi har - eller kan få gratis (overskudsmateriel o.l.).

8.1 STRØMFORSYNING

Anlægget strømforsynes fra et strømforsyningsanlæg i lokale 3 nær ved døren til lokale 4. Det kan levere jævnstrøm til kørsel og relæer, som vist på tegningen, samt veksler-

strøm til sporskifteomstilling, lys i signaler og sportavler og lys i huse og på anlæg iøvrigt.

Fra den centrale strømforsyning føres kabler til alle stationer og cab-kontrollens relæanlæg.

Belysning i huse og på anlægget samt lokalebelysningen skal kunne tændes og reguleres fra en centraltavle anbragt bag cab 4. Senere skal den eventuelt kobles sammen med lysuret (se senere) så lokalebelysningen kan dæmpes og lyset på anlægget tændes i overensstemmelse med modeltiden.

8.2. KØRESTRØM

Kørestrømsanlægget bygges efter cab-kontrol-princippet, d.v.s. at hvert tog, som kører over strækningen, kontrolleres af en lokomotivfører, som alene har ansvaret for, at dette tog fremføres forsvarligt i overensstemmelse med køreplanen. For Køge-Nykøbing banen findes 3 lokomotivførerpladser, cab 4-5-6. Rangement på endestationerne sker fra lokale kørekontrollpulte.

Anlægget deles i sektioner (17 på Køge-Nykøbing banen), som er elektrisk adskilt fra hinanden, og til hver sektion kan kun forbindes én kørekontrol (cab) ad gangen. En sektion er typisk et hovedspor på en station eller strækningen mellem to stationer. De små sektioner, som findes i hver ende af en station (sporskifteområder), forbindes kørestrømsmæssigt til det hovedspor på stationen, hvortil sporskifterne er stillet. Det sker automatisk ved hjælp af kontakter på sporskifteomstillingsrelæet.

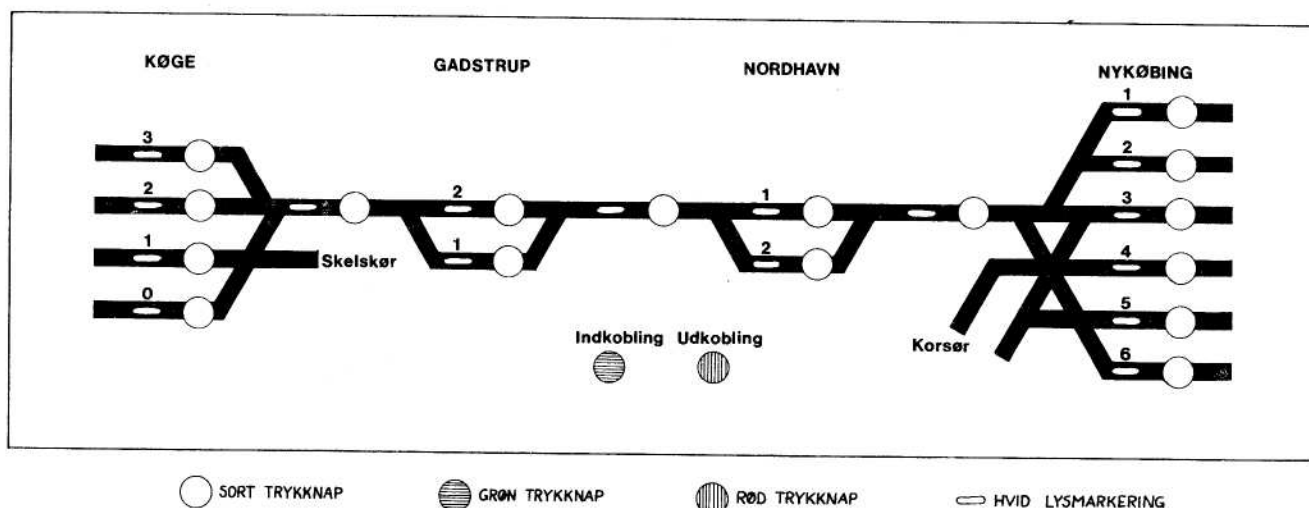


Fig. 17: Forplade til sektionsvælger.

Hver lokomotivfører råder - foruden kørekontrollen til regulering af togets hastighed - over en sektionsvælger (se tegning), hvorved han kan forbinde sin kørekontrol til anlæggets sektioner. I normalt tilstanden lyser alle sektionlamperne med svagt, fast lys. Lokomotivføreren kan nu koble sig ind på en sektion ved samtidig at trykke på den grønne indkoblingstrykknop og den sorte trykknop i sektionen. Indkoblingen markeres ved at lysmarkeringen skifter til kraftigt, fast lys, mens sektionslampen for den pågældende sektion i de øvrige cabs begynder at blinke svagt som tegn på, at sektionen er optaget, og at det ikke kan nytte at forsøge at koble sig ind på den. Relæanlægget garanterer, at kun en cab ad gangen kan være forbundet til samme sektion.

Når toget har passeret sektionen må lokomotivføreren koble sig fra sektionen. Det sker ved samtidig at trykke på den røde udkoblingsknop og sektionsknappen; herved skifter lysmarkeringen til svagt, fast lys.

Relæcabanlægget skal senere udbygges med nogen automatik. I første række således, at frakobling sker automatisk, når en sektion har været besat, og atter er blevet ubesat, men senere også således, at indkobling sker automatisk ved signalgivning.

Relæcabanlægget skal også give mulighed for at køre anlægget efter sektionkontrolprincippet (regulering af togene på stationer og fast spænding på linien). Af hensyn til sikkerheden må der så etableres bremsesektioner foran indkørselssignalerne (i afhængighed af

såvel ind- som udkørselssignaler), efterhånden som stationerne forsynes med sikringsanlæg.

8.3 SIKRINGSANLÆG

Hele anlægget forsynes med relæsikringsanlæg, også selvom nogle stationer tilsyneladende har gammelt sikringsanlæg med armsignaler, jvf. anlægsbeskrivelsen. Opstilling af signaler (se tegning) og virkemåde stemmer helt overens med DSBs signalreglement.

9. DRIFT AF ANLÆGGET

Et af de vigtigste formål ved at bygge et modelbaneanlæg er at køre med det. Derfor er det vigtigt at banen giver mulighed for en interessant og afvekslende køreplan.

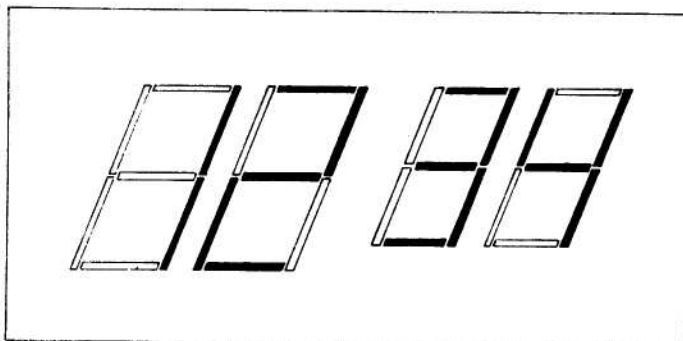


Fig. 18: Lysuret viser: 12.34!

Som eksempel på anlæggets muligheder er vist en grafisk køreplan for nogle af morgenmyldretimerne (angående signaturer henvises til f.eks. "Modeljernbane som hobby", side 82-99). Mellem Nykøbing og Korsør kører styrevognstog i stiv køreplan (0,5 times drift): togene 4020-. Enkelte myldretidstog kan forlænges udover Nykøbing til Nordhavn (tog 4026-109-108-4035). Tog 2100 er vogne til containerterminalen i Nordhavn. Tog 2104 er godstog Nykøbing-Køge - vogne til Skelskør og privatbanen fortsætter i tog 2804.

På privatbanen er tog med lave numre (f. eks. 2) lokomotivtrukne tog, mens 104-105 er skinnebus. Visse privatbanetog kan gennemfø-

res til Skelskør eller Køge. Privatbanelokomotivet fra tog 2 returnerer med godstoget 209 til L-by.

På en modelbane er det nødvendigt at fremskynde tiden, f.eks. 10 gange så 1 modeltime = 6 minutter (det er med denne tidsfremskyndelse, afstandene i km på den grafiske køreplan er anført). Modeltiden vises på lysure i alle lokaler.

Kørslen ledes af en køreleder, som på en pult i lokale 3 (bag cab 4) kan se alle togs positioner på en sportavle.

Kommunikationen under en køreplanskørsel sker ved hjælp af en automatisk telefoncentral anbragt i lokale 1.

JERNBANEHISTORISK SELSKAB
DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Lyn- og eksprestog | ————
Øvrige personførende tog | ————
Ikke personførende tog | - - - - -

D-mose - L-by Skelskør - Køge - Nykøbing - Korsør

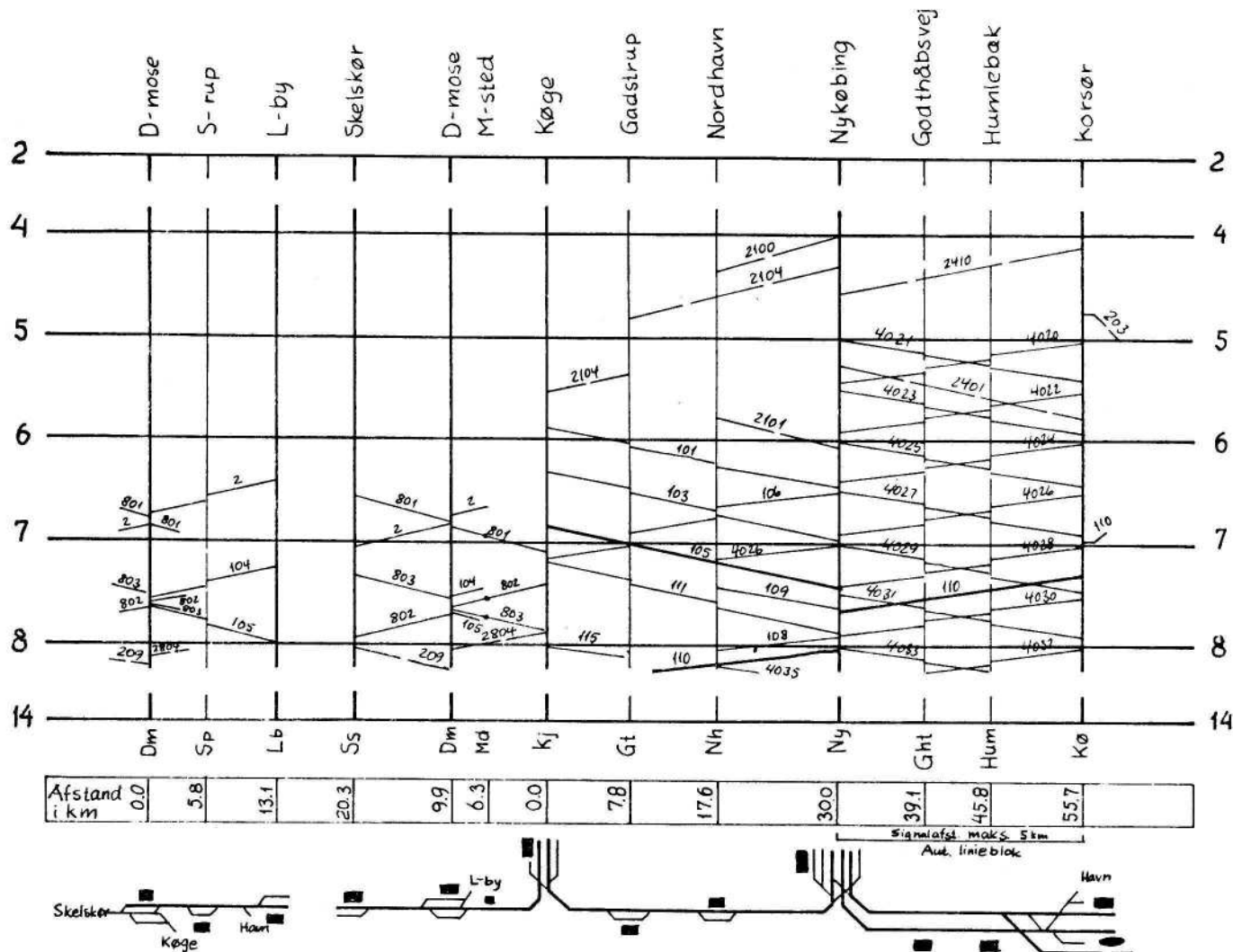


Fig. 19: Udkast til køreplan.