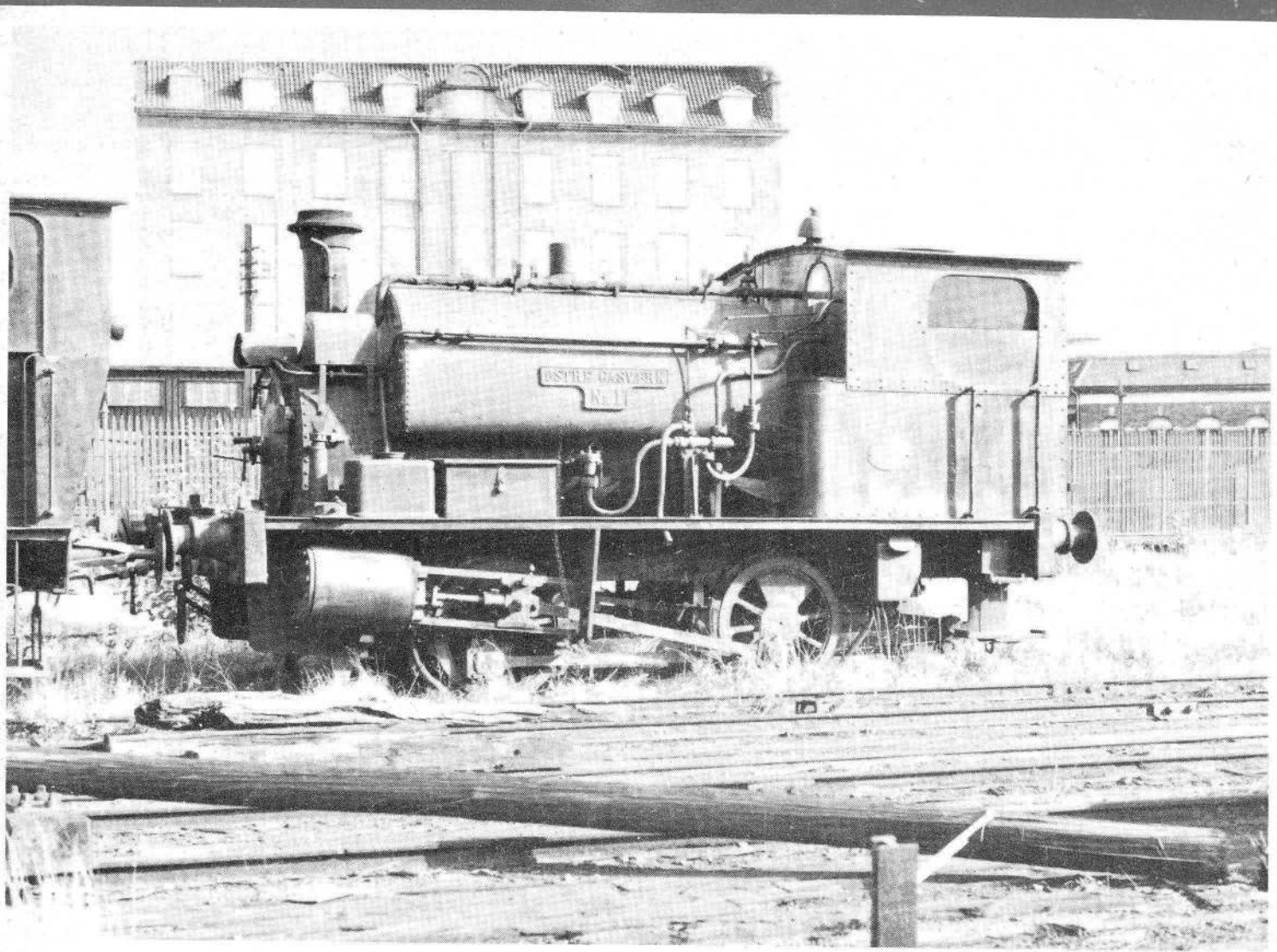
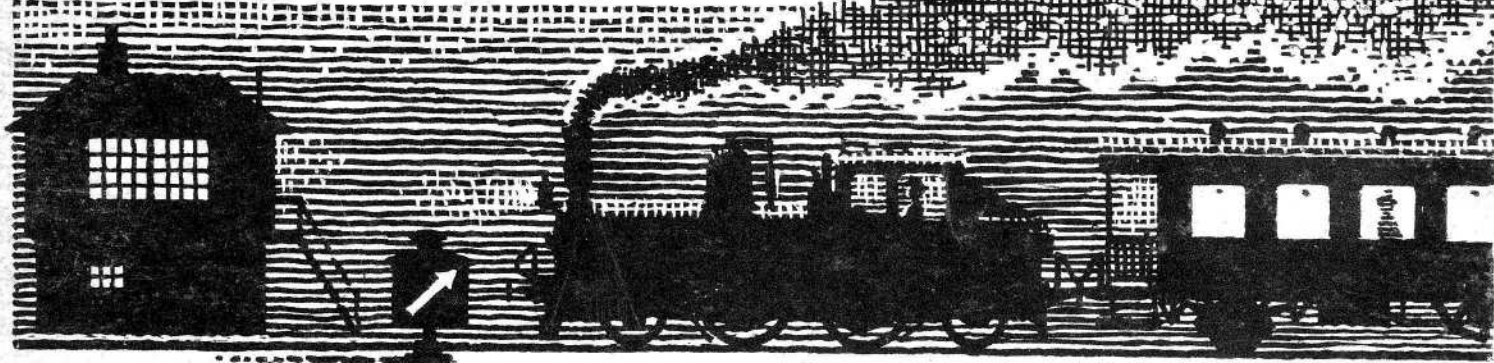


SIGNALPOSTEN



10 ÅRG
1974

NR
MAR 2

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Som De vel bemærkede, var det første nummer i 10. årgang en ordentlig "bamse", hvilket var ganske utilsigtet fra redaktionens side og derfor bør kommenteres.

De har hørt om energikrisen? En af dens følger var en hamstring af mange ting, og blandt hamstringobjekterne var - for mig ganske uforståeligt - papirvarer, herunder også af den kvalitet, vi ellers benytter til SIGNALPOSTEN. Da vi så "skulle på gaden", var der to muligheder: meget tyndere papir - eller lidt tykkere, og af to onder vælger man jo det mindste. Derfor blev de fleste ark i nr. 1 trykt på 115 g papir, hvilket vel ikke forringede bladets kvalitet, men til gengæld tog et "dybt sug" på knap 600 kr. af vor kassebeholdning.

Jeg ved endnu ikke, hvilket papir der kan skaffes til dette nummer, men jeg håber det bliver den gamle og lidt billigere kvalitet.

Nummeret er iøvrigt ikke ret stort denne gang, hvilket skyldes, at redaktøren i de sidste måneder ikke har været helt oppe på mærkerne; ramt af stress, siger lægerne. Derfor skal jeg tage den med ro et stykke tid, og derfor er der altså ikke helt så mange sider, som jeg ellers havde regnet med at der skulle være. Jeg føler mig dog i bedre og bedre form, og håber allerede til næste gang at være helt klar igen.

Af samme årsag har jeg midlertidigt stoppet arbejdet med håndbog nr. 2, om hvilken jeg iøvrigt kan fortælle, at jeg håber at kunne få prisen noget ned ved dels at nedbringe sidetallet lidt ved større nedfotograferingsgrad og ved dels at tilbyde bogen som løsblade i ringbind. Nærmere følger.

Indbetalingerne med abonnementsfornyelserne er kommet i hurtig takt, og vi er allerede her først i marts nået op på 775 direkte abonnenter! Heriblandt er knap 50 nye, som vi byder velkommen.

Siden jeg sidst havde en "Salgsliste" i denne spalte er der en del objekter, der er udsolgt. Derfor vil jeg her bringe en aktuell oversigt.

Hvor der efter emnet er anført et tal i parentes, angiver dette tal, hvor mange eksemplarer, der endnu er tilbage af emnet. Skulle jeg være leveringsudygtig på nogle punkter, returneres det indsendte beløb i frimærker.

SIGNALPOSTEN, gl. årgange.

3. årg., nr. 2 (25) á kr. 4,-.

4. årg., nr. 3 (6) og nr. 4 (11) á kr. 5,-.

5. årg., nr. 2 (35), nr. 4 (3), nr. 5 (18) og nr. 6 (22) á kr. 5,-.

6. årg., nr. 2 (12) og nr. 5 (7) á kr. 5,-.

7. årg., nr. 1 og nr. 6 (4) á kr. 6,50.

8. årg. kan leveres komplet á kr. 30,-, enkelte numre koster kr. 6,50.

9. årg. kan leveres komplet á kr. 35,-, enkelte numre koster kr. 7,-.

DSB OLD-TIMERE i model, kr. 79,50.

ROMANTIK I RØG OG DAMP, kr. 46,-.

DSBs S-TOG, kr. 14,-.

... og så kommer toget, Trine, kr. 18,-.

Fotohefte nr. 1, FFJ kr. 12,-.

Fotohefte nr. 2, AHB og AHJ, kr. 12,-.

Fotohefte nr. 3, TFJ, kr. 23,-.

Fotohefte nr. 4, NKJ, kr. 16,-.

Jubilæumsskrifter:

SVJ, 2. oplag (16), kr. 6,-.

Hirtshalsbanen, kr. 7,-.

Hornbækbanen, kr. 11,50.

Nordbanen, 100 år, kr. 3,-.

Bestilling sker ved indbetaling af det aktuelle beløb på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj. På bagsiden af venstre talon (kupon til modtageren) anføres, hvad beløbet dækker. Tilsendelse sker portofrit ved forudbetaling.

Hermed slut for denne gang. Nr. 3 håber jeg vi kan udsende i begyndelsen af juni måned. Skal vi sige omkring den 8/6 1974?

På genhør!

Holtrup

Odense Model Jernbane Klub

Kildemoservej 14^A

Odense

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

10. ÅRGANG, NUMMER 2

MARTS (APRIL) 1974

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Sidste tur - ophug - farvel og tak		62
Danske jernbanefærger, trésporede motorfærger (7. del)		67
Fotoarkivet		73
Damplokomotivet, JFJ 18 80-sammenslutningen		74
Adams hjørne		85
Tegningsarkivet		88
En sporplan		89
En industribane		89
Kupesnak		94
Billedgalleriet		95

Forsidebilledet: Østre Gasværk nr. 1 på ØG, 15/9 1969 (foto H.L.)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

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

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

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

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

ABONNEMENTSPRIS for 10. årgang andrager kr. 40,- incl. moms og tilsendes frit i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning eller check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD
TYDELIG KILDEANGIVELSE



SIDSTE TUR - OPHUG - FARVEL OG TAK

Lørdag den 29. september 1973 kl. 07.55 afgik det sidste af de gamle danske Frichs-lyntog på den sidste ordinære tur.

Det var med en vis hjertebanken, man før togets ankomst til perron på København H skævede ud af sporet, for når toget kom til syne, at se, om det eventuelt var erstattet af et MX-tog. Sagen var den, at de to andre tilbageværende lyntogsstammer (Ms 403/Aa 432/Ms 404 og Mb 409/Ab 435/Fj 447/Mb 410) ikke var i stand til at køre. Det blev således DSBs første lyntog, Ms 401/Aa 431/Ms 402, der også kom til at køre den sidste tur. Det kom hjem fra Berlin fredag eftermiddag, og fik i nattens mulm og mørke et hastigt eftersyn, inden det måtte afsted igen lørdag morgen.

En del jernbaneinteresserede var mødt op for at fotografere afgang, og DSB havde inviteret nogle pressefolk med, men derudover var begivenheden ikke markeret på nogen måde. Tilsvarende gjaldt ved togets ankomst fra Berlin til Gedser søndag den 30. september. Nogle enkelte fotografer modtog toget ved færgelæjet og fulgte det til København. Fra toget talte

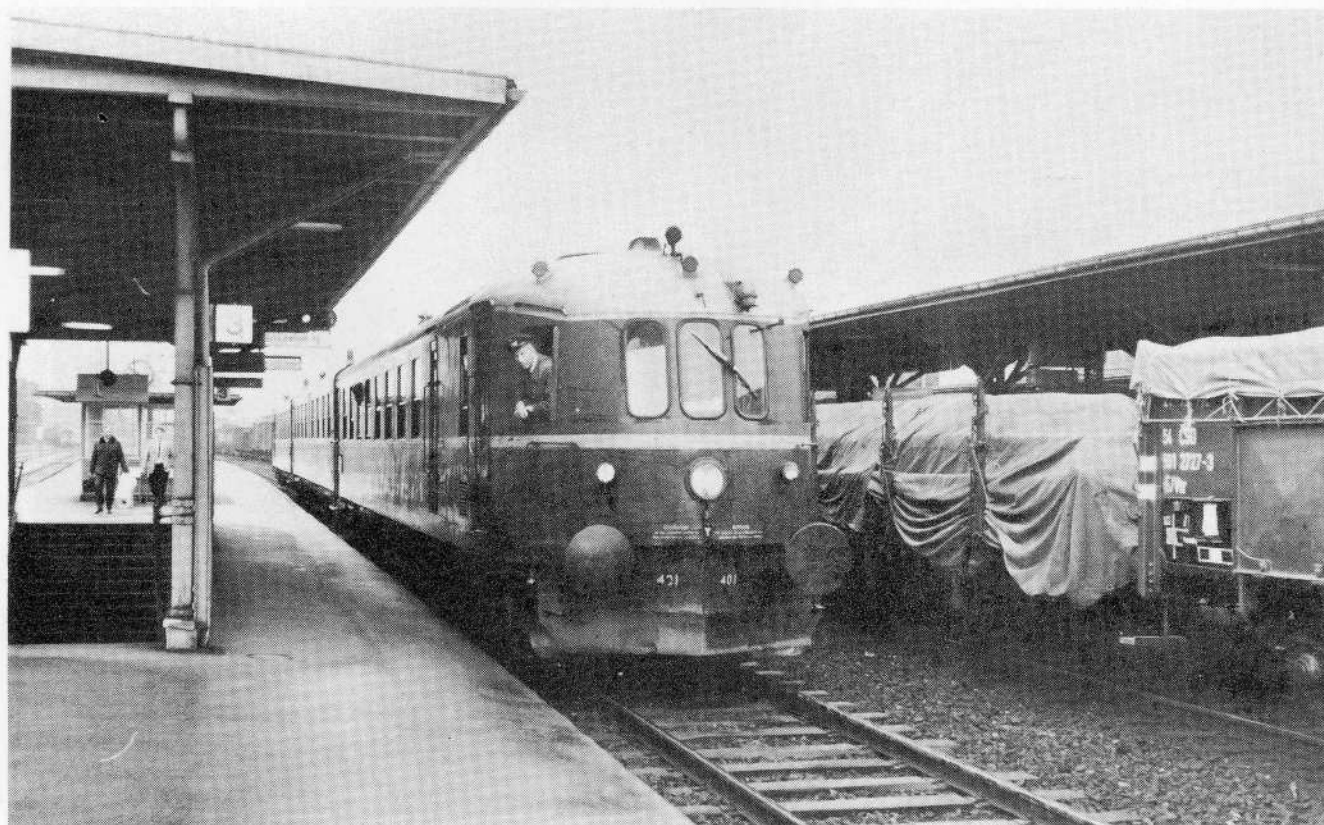
vi max. 20 fotografer på turen over Falster og Sjælland. Var der ikke mange jernbaneinteresserede, så var der til gengæld mange rejsende, hver en plads på 2. kl., og de fleste på 1. kl. var optaget og flere stod op, så turen var da ikke kørt helt forgæves.

Endelig på Kh kunne man se, at det ikke var en ganske almindelig ankomst. På den yderste spids af perron 1 stod en hel "mur" af fotografer og så snart toget holdt stille, var der en myldren af rejsende, modtagende familiedlemmer og fotografer. Mange rejsende har nok gjort sig sine tanker om, hvad dette egentlig skulle forestille, ikke mindst, da der blev sat en buket rød/hvide blomster op på navneskiltet.

Med velvilje fra DSB fik de 7-8 mand, der havde været med på turen fra Gedser, lov til at køre med helt til remisen på Helgoland. Ikke så snart var de kommet op i toget igen, før dette formelig blev stormet af de øvrige fremmødte, og med ca. 100 fotografer o.l. kørtes nu den sidste strækning til remisen. I det hastigt svindende dagslys blev taget endnu en del fotos, og dermed var en epoke i dansk jernbanehistorie slut.



Herover: Ms 401 m.fl. på Kh ved sidste afgang
29/9 73
Herunder: Ms 401 i Næstved 29/9 73

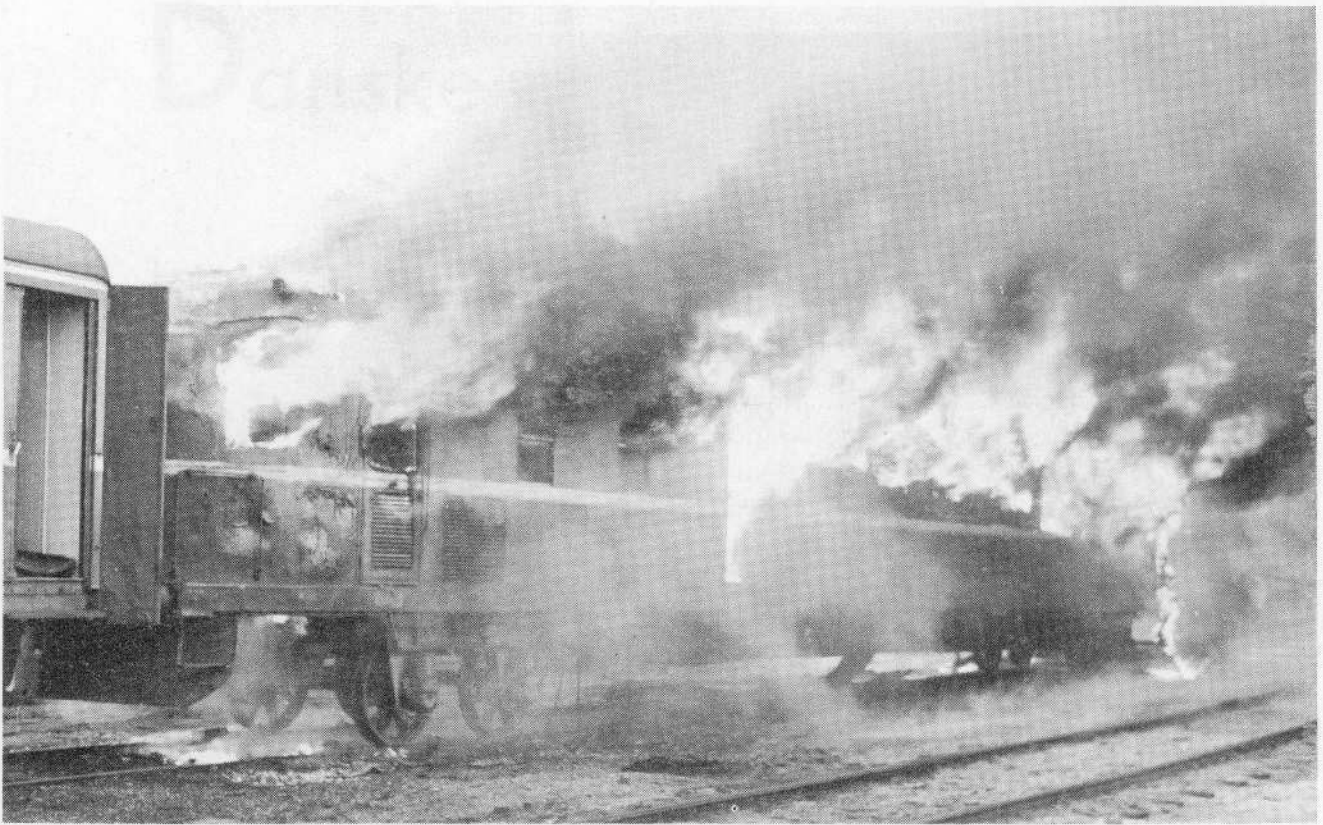




Herover: Ms 401 m.fl. på sidste tur til Berlin, her i Gedser 29/9 73

Herunder: Ms 410 under afbrænding, 6/11 73





Herover: Mb 410 under afbrænding, 6/11 73

Herunder: Ms 403 under afbrænding, 5/12 73





Herover : Ms 403 under afbrænding, 5/12 73
Tv: Ms 402 på vej mod færgen, 29/9 73



Sidst i oktober dukkede de første 4 adskilte og afmonterede vogne op på ophugningspladsen bag centralværkstedet på Gb. Det var 4-vognstoget, og efter at ophugningsfirmaet havde fjernet de for dem mest værdifulde ting, afbrændtes den 6/11 1973 vognene Mb 410, Fj 447 og Aa 435, medens Mb 409 reddede endnu nogle dage som arbejdsskur og "spisestue" for ophuggerne, medens de afbrændte vogne ophuggedes.

I mellemtiden var Aa 432 "klargjort" og den 22/11 bukkede den og Mb 409 under for flammerne. Medens disse ophuggedes, ankom Mb 403 og 404, og den 5/12 fordeltes en dunk petroleum også i disse vogne, og en time efter var også de totalt udbrændte. Dermed var der én, der var glad - det var føreren af containerkranen på terminalen ved siden af værkstedet. Vognene måtte kun afbrændes, når røgen blæste væk i én bestemt retning, og det var, uheldigvis for ham, netop der, hvor han skulle køre.

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (7. del).

M/F DANMARK

Fugleflugtslinien - færgeoverfarten mellem Rødby og Puttgarden - blev indviet den 14. maj 1963, og fra åbningsdagen blev overfarten besejlet af 3 færger, den danske M/F Kong Frederik IX, og de tyske M/F Deutschland og M/F Theodor Heuss. Sidstnævnte er en dobbeltdækkerfærge.

Trafikken steg meget hurtigt, og allerede i 1964 blev endnu en dansk færge - M/F Knudshoved - indsat på overfarten som assistancefærge i sommerkøreplansperioden. Den yderligere trafikstigning i 1965 blev muliggjort ved en udvidelse af antallet af færgeture til 28 i døgnet.

En yderligere udvidelse af overførselskapaciteten viste sig herefter ret hurtigt ønskelig, samtidig med at spørgsmålet om udrangering af den gamle og ikke længere tidssvarende S/F Danmark blev aktuelt. Resultatet af statsbanernes overvejelser blev, at det blev besluttet at søge bevilling til bygning af en ny dobbeltdækket jernbane- og automobilfærge til Rødby-Fehmarnoverfarten, hvorved S/F Danmark kunne udrangeres. Denne færge var fremdeles stationeret i Gedser, hvor den opretholdt sejladsen til Warnemünde. Ved overflytning af M/F Kong Frederik IX til denne overfart i den tid, sejladsen skulle udføres af dansk færge, og indsættelse af den nye færge på Rødby-Puttgardenoverfarten ville der fra dansk side i sommerkøreplansperioden kunne indsættes 2 dobbeltdækkede færger her med tilsvarende yderligere forøgelse af overførselskapaciteten.

Efter at den nødvendige bevilling var opnået, blev der den 26. april 1966 skrevet kontrakt med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri om bygning af den nye færge. Kølstrækningen skete den 10. august 1967 og søsætningen den 14. februar 1968, ved hvilken lejlighed færgen dog ikke blev navngivet, som traditionen ellers byder. Årsagen var den, at den

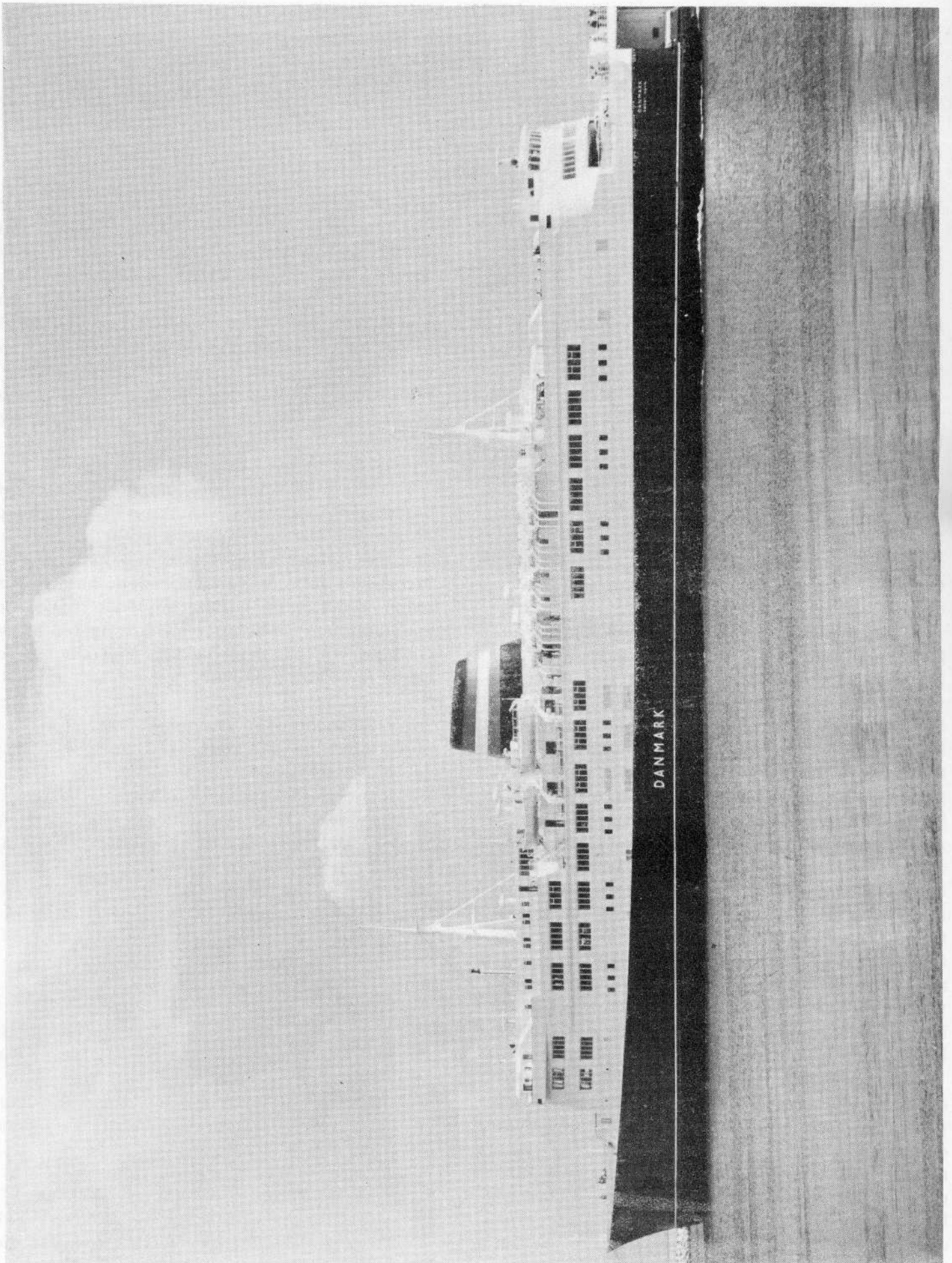
nye færge skulle overtage navnet "DANMARK" fra den gamle dampfærge. Denne sejlede imidlertid fremdeles på Gedser-Warnemündeoverfarten, hvorfor navngivningen i henhold til de danske skibsregistreringsbestemmelser først kunne finde sted efter at denne i april 1968 blev bortsolgt til udlandet. Den nye færge blev herefter navngivet den 6. maj 1968. Den officielle prøvetur fandt sted den 31. maj 1968 i Øresund og Kattegat, hvorefter færgen efter en række prøvebesejlinger af færgelejerne i Rødby og Puttgarden indgik i den daglige trafik.

M/F DANMARK blev bygget som et dobbeltskruet, helsvejst stålskib. Dog er en del af den øverste overbygning udført af aluminium, det gælder således alle huse på brodæk og brodækket selv, kommandobroen, hele øverste salon og det agten herfor liggende bådedæks- hus, agterste styrehus og sider og top af hele butikstorvet på salondækket. Færgen har følgende hoveddimensioner:

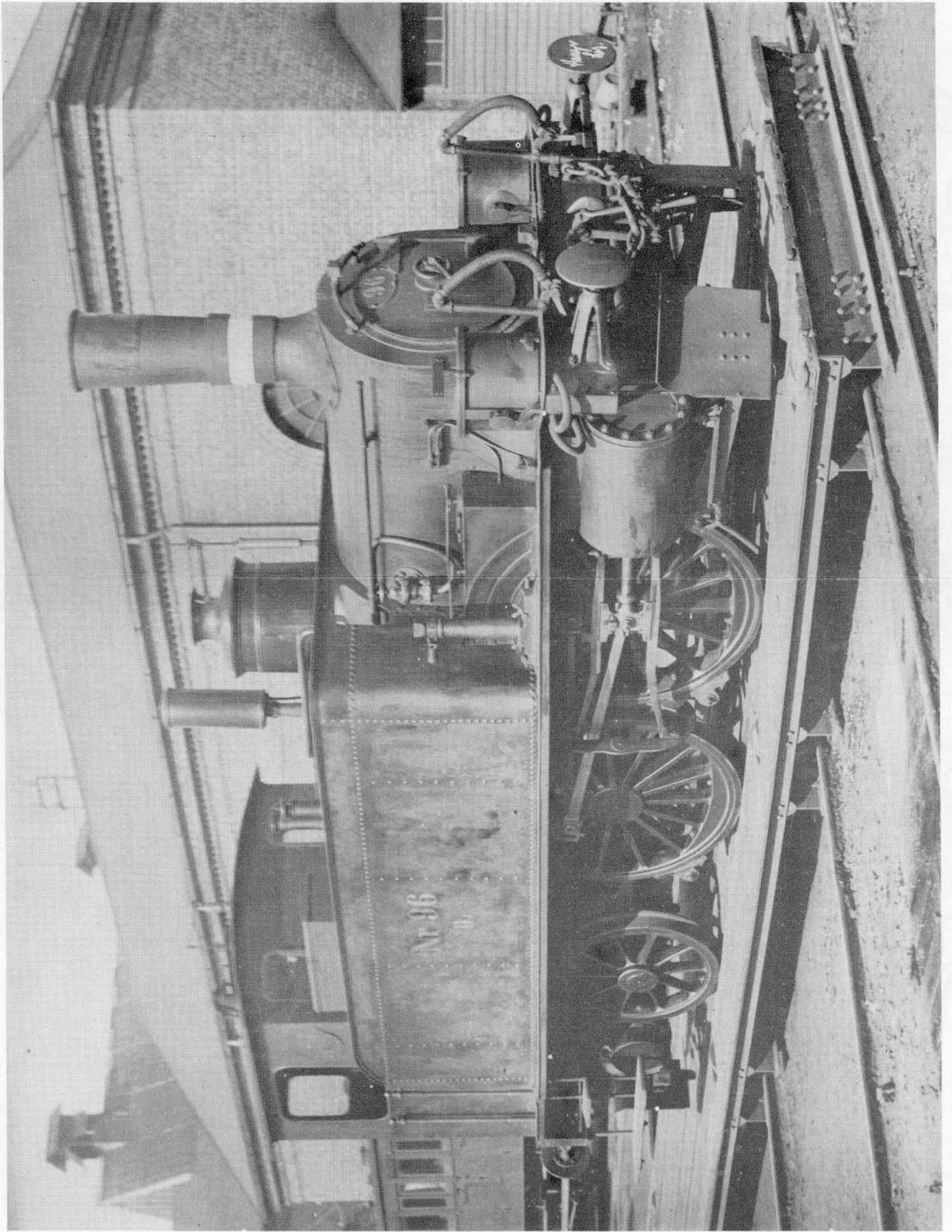
Største længde over stævnene: 144,50 m
 Største bredde på spant: 17,21 m
 do. på fenderlisten: 17,70 m
 Dybgang, middel på last: 5,50 m
 Sporlængder:
 Midterspor fra forbuf til agterbuf: 127,09 m
 Sidespor fra forbuf til agterbuf: 133,09 m
 Midterspor fra agterbuf til frispør for: 95,29 m
 SBSidespor fra agterbuf til forbuf: 133,09 m
 BBSidespor fra agterbuf til frispør for: 113,59 m
 Største effektive sporlængde: 341,97 m
 Bruttoregister-tonnage: 6352 tons
 Maskinanlæg:

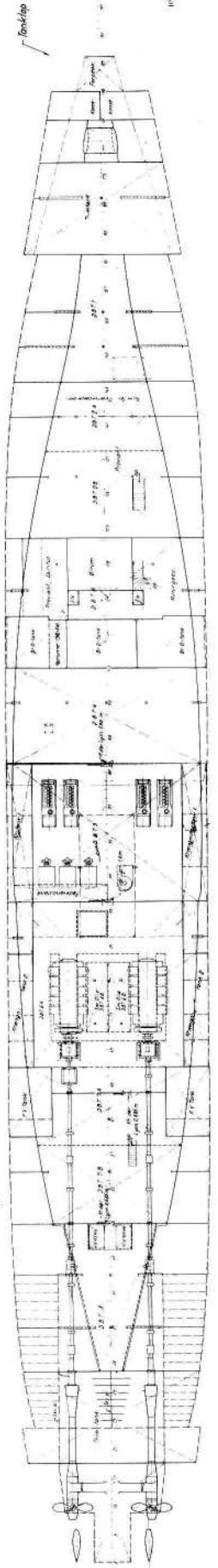
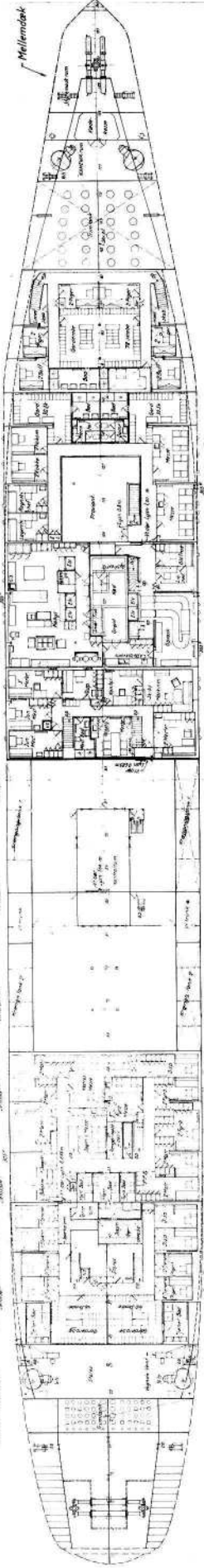
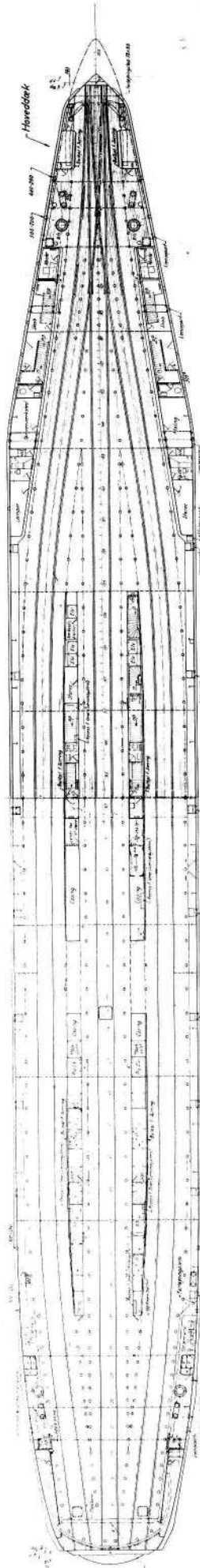
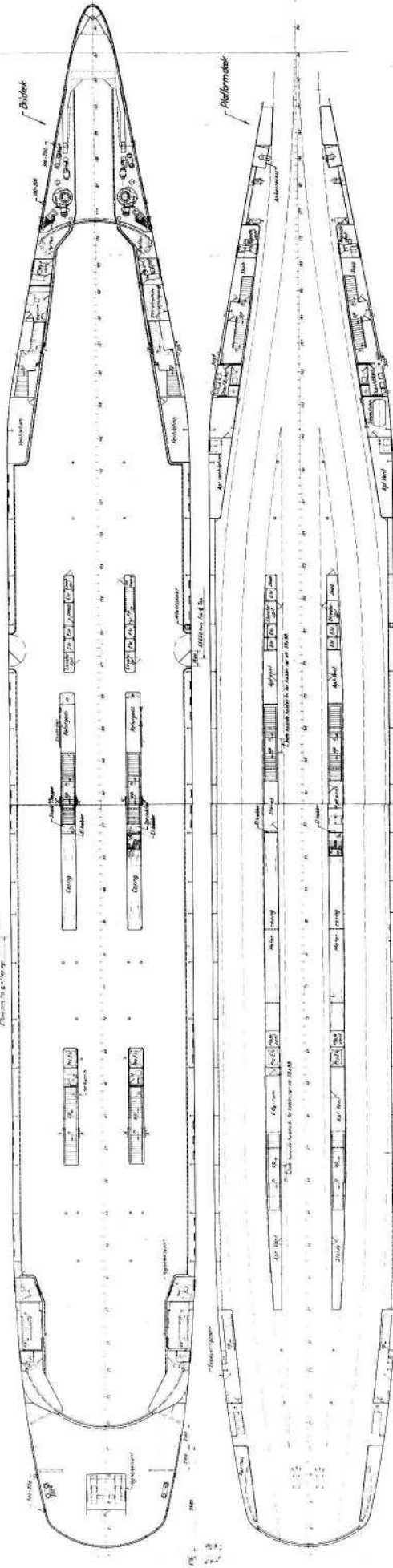
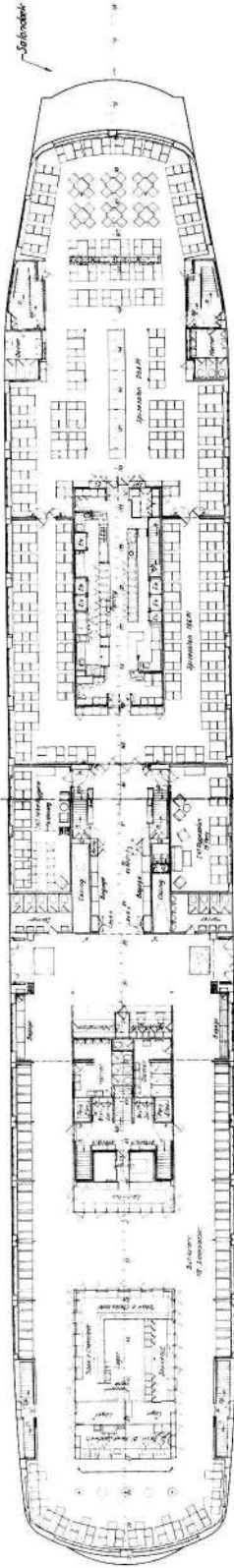
Fremdrivning: 2 stk. ikke gangskiftelige 10-cylindrede firetakts Burmeister & Wain dieselmotorer type 10 U 45 HU bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Cylinderdiameter 450 mm, slaglængde 540 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 475
 Samlet max. hestekraft: 11.000 ihk.
 Hjælpemotorer: 4 stk. 6-cylindrede ikke reversible enkeltvirkende firetakts die-

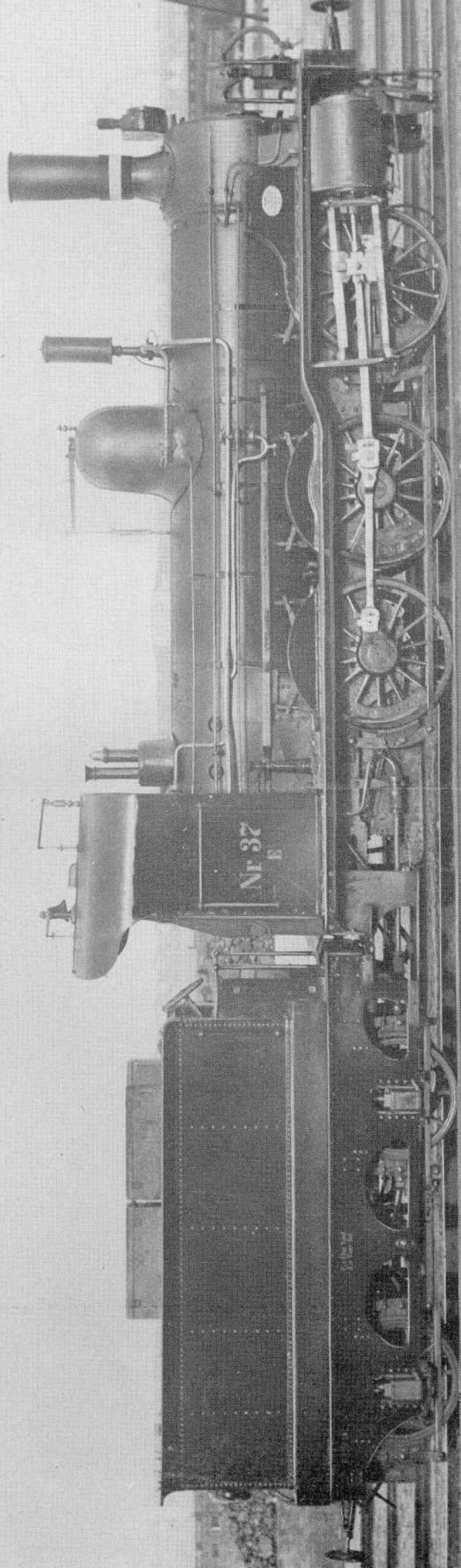


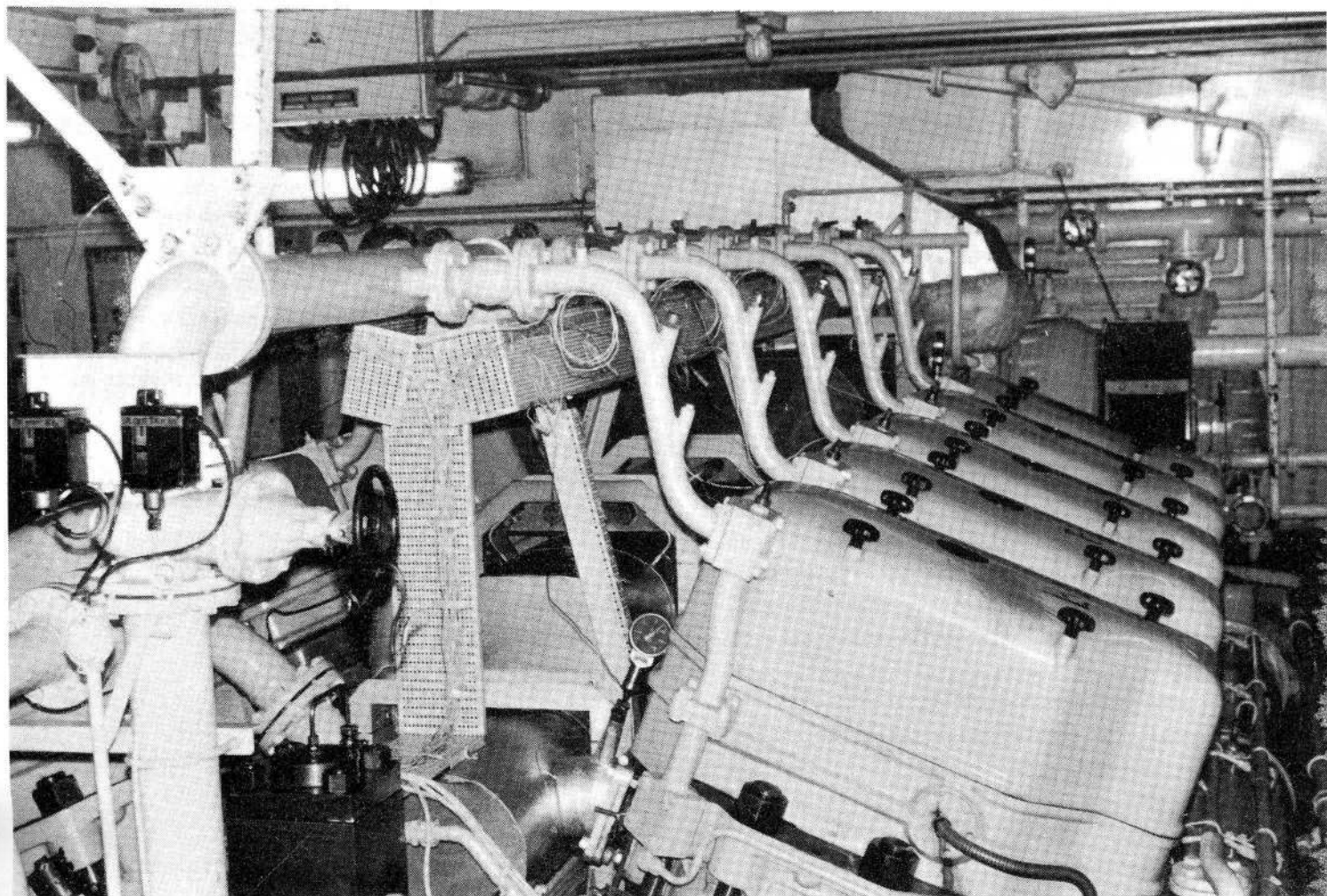
DANMARK





CONJECTURE 1900





Side 68: M/F Danmark (DSB reklame, foto Rodevang)

Herover: Fra maskinrummet (Ib V. A.)

selmotorer á 575 ehk ved 1000 o/m af Frichs fabrikat, type 6185 CUT med udstødsturboladere leveret af Brown Boveri direkte koblet til hver sin konstantspændingsgenerator 3 x 380/220 V. Som nødstrømforsyning findes i et separat rum på bådedækket et dieselagregat af Frichs fabrikat på 150 ehk, type CT 3185.

Max. fart: 19 knob

Overførselskapacitet: 12 store personvogne á 26,4 m eller ca. 30 godsvogne. Som bilfærge har færgen plads til 150 automobiler på nederste vogndæk og 160 på øverste vogndæk.

Max. antal rejsende: 1500

Byggeår: 1968.

M/F Danmark var ved afleveringen fra byggeværftet statsbanernes største færge. Ikke alene var den længere end nogen af de hidtidige færger, men den har også et passagerdæk mere end disse. Også på mange andre områder og ikke mindst hvad angår hovedmaskinanlægget var der i forhold til statsbanernes ældre færger tale om væsentlige ændringer og nykonstruktioner.

Mellemdækket under vogndækket er således indrettet, at der her ingen passageropretning findes. Forrest i skibet er indrettet kamre, garderober og omklædningsrum med bad for restaurationspersonalet samt messer for dette personale. Derefter findes kabyssen med tilhørende tilberedningsrum, lager- og kølerum. Denne placering giver større og bedre pladsforhold for passagererne på de øverste dæk, og har herudover en gunstig indflydelse på færgens stabilitetsforhold. Umiddelbart foran maskinrummet er indrettet kamre for maskinofficerer. Efter motorrum m.v. findes der

kamre for den menige dæks- og maskinbesætning, og helt agter er der kamre, omklædnings- og garderoberum samt bad for restaurations- og køkkenpersonale.

Færgens nederste vogndæk er som allerede nævnt forsynet med 3 jernbanespor og er helt lukket, for af en stor løfteport formet som en skibsstævn og agter af en elektrisk drevet rulleport. Her findes i forenden foruden nogle trappegange tillige enkelte tjenstlige rum. Endvidere er der trapper med adgang til bildæk og videre til passagerdækkene fra platforme mellem jernbanesporene ganske som ved statsbanernes ældre 3-sporede færger.

Ovenover nederste vogndæk findes bildækket, der er lukket i begge ender med elektrisk drevne rulleporte. Her er opsat signallamper, der adviserer bilisterne om, hvornår motorerne må startes. Såvel vogndæk som bildæk er forsynet med sprinkleranlæg af mest moderne type.

Færgens salondæk findes over bildækket. Forrest findes i forlængelse af hinanden 2 sto-

re restaurationer med henholdsvis 208 og 156 pladser, fordelt ved 4- og 6-mands borde. Forreste salon er fortrinsvis beregnet for "det store danske kolde bord", medens den bageste salon er beregnet for servering af varme retter. Midt i sidstnævnte salon findes et større pantry, der via 6 vareelevatorer står i forbindelse med kabyssen på mellemdækket.

Agten for spisesalonerne findes midtskibs en større hall, hvorfra der videre er forbindelse til færgens butikstorv agter. Fra hallen er der adgang til to relativt små saloner af ens størrelse. Om styrbord en I. kl. salon med 19 pladser og om bagbord en salon, som kan benyttes til separate selskaber, når sådanne forekommer. Sidstnævnte salon kan efter ønske opdeles i to ved et indbygget folde-skot.

Færgens butikstorv fylder den øvrige del af salondækket. Her er i 2 "blokke" indrettet kiosker for salg af spiritus, tobak, chokolade

Fra styrehuset (Ib V. A.)





Bådedæk, SBside (Ib V. A.)

og souvenirs m.v., ligesom der her findes vekselkiosk, telefonbox og informationskontor. Desuden er der her toiletter samt 2 personelevatorer til henholdsvis bil- og vogndæk og det ovenover værende bådedæk. Agterst findes en stor bar for salg af pølser, sandwiches samt øl og sodavand, der kan nydes stående ved høje borde eller ved bordarrangementer langs skibssiden, hvor de rejsende gennem store "panoramavinduer" kan nyde udsigten under sejlad- sen.

På det ovenover salondækket værende bådedæk er på forkanten indrettet en rygesalon med 270 pladser ved småborde. Endvidere findes der et pantry, der ligesom pantry'et på salondækket har elevatorforbindelse med kabysen på mellemdækket. I den agterste del af pantry'et er indrettet mandskabs-cafeteria, og desuden findes lidt længere midtskibs toiletter for de rejsende. Den øvrige del af apteringen på bådedækket optages blandt andet af motorca-

sing, nødgeneratorrum, kamre for overordnet restaurationspersonale og messe for restaurationspersonale m.v. Længere agter findes med opgang fra salondækket et soldæk i hele færgens bredde og helt agter agterste styrehus.

Færgens brodæk er indrettet efter de sædvanlige retningslinier med et stort rummeligt styrehus på forkanten og bag dette et stort dækshus med kamre for færgens fører og dæks-officerer, radiorum og officersmesse og bad. På agterkanten er indrettet en privatsalon for særligt prominente rejsende.

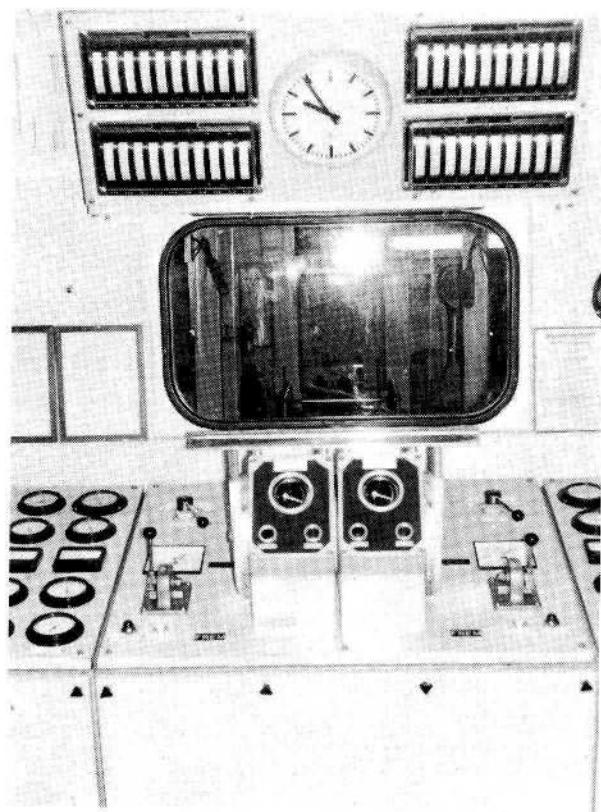
Udover de allerede nævnte 2 personelevatorer findes der 8 hovedtrapper, der forbinder færgens forskellige dæk med hinanden. For rejsende, der ikke kommer ombord i overførselsvogne eller automobil, sker ombordstigningen fra de høje landgangstrapper i land direkte ind på salondækket gennem en sideport.

Møblementet er for II. kl. vedkommende armstole betrukket med kunststof. På I. kl. er anvendt overpolstrede lænestole betrukket med stof. Panelerne er i alle rum fineret med pla-

sticlaminater og lofterne delvis beklædt med plasticlaminat, delvis med "Dæmpa"lofter, der giver en god akustik. Gulvbelægningen er dels vinyl og dels nylonnålefiltæpper. Herfra er dog undtaget privatsalonen, som har paneler af palisander og gulvtæpper af uld.

M/F Danmark blev udstyret med 2 fremdrivningsmotorer af en ny type. Motorerne er meget kompakte og hurtigløbende 4-takts V-motorer med skråstillede cylindre og særligt egnet til opstilling i de ret lave rum, der er til rådighed ombord i en færge.

Da motorerne som nævnt er hurtigløbende, geares de ned i hver sit Renk-gear imellem motor og skrueakser i forholdet 2,22:1. I bagbords reduktionsgear er der endvidere indbygget en akselgenerator på 900 kW, der kan afgive strøm til drift af en bovpropeller, der max. yder 1000 hk. En hjælpemotor kan i nødstilfælde levere den nødvendige strøm til bovpropelleren. Midt i motorrummet og delvis i hjælpemotorrum findes et lydisoleret kontrolrum, hvor alle de vigtigste kontrolinstrumenter er anbragt. Herfra kan maskinpersonalet overvåge maskinanlægget, starte og stoppe hovedmotorer og manøvrere skruestigning og motoromdrejninger.



Manøvreplads i maskinrum (Ib V. A.)

M/F Danmark er iøvrigt udrustet med vendbare skrueer af Kamewas fabrikat. Stigningen af skruebladene og hovedmotorernes omdrejningstal manøvreres direkte fra kommandobroen ved særlige reguleringshåndtag, men kan dog også varetages af maskinmestrene fra det netop nævnte kontrolrum. I så fald afgives manøvreordrene via en almindelig maskintelegraf.

Opvarmningen af færgen sker fra et centralvarmeanlæg i motorrummet bestående af 3 stk. oliefyrede kedler hver på 40,1 m² hedeplade af DFJs fabrikat, type Salamander II. Anlægget er endvidere tilsluttet motorernes kølevandssystem, hvorved kølevandet også kan anvendes ved færgens opvarmning. Endvidere er installeret en CLAYTON dampgenerator, der kan levere damp til opvarmning af 12 stk. jernbanepersonvogne til 20° ved minus 14° udenfor, uddampning af brændselsolietanke, genneblæsning af søventiler m.v.

M/F Danmark er iøvrigt forsynet med enhver form for moderne navigationsudrustning, ligesom der i brandteknisk henseende er truffet enhver tænkelig foranstaltning. Færgen er forsynet med ialt 12 vandtætte skot, og den kan holdes flydende selv om 2 ved siden af hinanden værende vandtætte rum ved en kollision skulle komme i forbindelse med søen.

Dobbeltbunden er inddelt i 12 tanke, men desuden har færgen 13 højtanke. Højtankene i færgens ender benyttes som dugningstanke ved anløb af fæргеlejerne under ugunstige vandstandsforhold, medens højtankene i motorrummets sider anvendes som krængningstanke. Kapaciteten af krængningstankene er 534 tons, de 3 højtanke til færgens brændselsoliebeholdning rummer 144 tons, medens højtankene til ferskvandsbeholdningen har en kapacitet på 126 tons. Af hensyn til færgens stabilitet medføres en permanent vandballast på ca. 1200 tons ferskvand.

Efter at M/F Danmark var blevet sat i fart, blev den ramt af en række maskinuheld, som i perioder medførte, at færgen måtte sejle med kun 1 motor i drift og endog en overgang tages helt ud af drift. En del uheld må betegnes som almindelige "børnesygdomme" ved nye færges, men nogle var også af alvorligere karakter. Således kan nævnes, at Renk-gæret til styrbords motor brød sammen, og senere opstod der vanskeligheder med en regulator til bagbords motor. I samme motor skete senere

en rivning i den ene cylinder, hvorved et hovedleje samtidig blev ødelagt; det var dette uheld, der medførte, at færgen fuldstændig måtte tages ud af drift.

De forskellige uheld er nu alle blevet afhjulpne, og M/F Danmark har derefter sejlet fuldt tilfredsstillende og derved opfyldt de forventninger, der ved færgens indsættelse på Rødby-Fehmarnoverfarten, blev stillet til den. Bortset fra ganske små ændringer i enkelte af passagerfaciliteterne er der indtil nu ikke foretaget videre forandringer af færgen, der hidtil kun har sejlet på den overfart, hvortil den i sin tid blev bygget.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

På udfoldningsarkene finder De tegningen af M/F Danmark, stillet til rådighed af DSB.

Redaktionen har - efter opfordringen i forrige nummer - fået en hel del billedmateriale om færger, og det vil vi da gerne takke for. En praktisk bemærkning: de billeder, vi skal affotografere, vil vi gerne have lov til at samle sammen til behandling under ét, og derfor kan der godt gå lidt tid, før de lånte billeder bliver retureret. Jeg håber læserne er indforstået hermed.

Men, der må være mange andre, der har materiale, der vil kunne nyttiggøres bl.a. her i bladet, så derfor vil jeg gentage vor opfordring til læserne om at stille billedmateriale til rådighed. Det sendes til redaktionen og skal nok blive behandlet omsorgsfuldt.

MODELJERNBANEBYGGERE KOM OG KIK NED

Vi har MJ-materiel i Rivarossi, Röwa, Lima, Jouef, Fleischmann, Märklin og meget andet, bl.a. reservedele fra Old Pullmann.

Vi giver 5% til medlemmer af modeljernbane-klubber og til SIGNALPOSTENS abonnenter.

HOBBYFORRETNINGEN

TOGET

ÆGIRSGADE 3, N.

Vort Motto: ren serviceforretning for modelbyggeren.



Tro det om De vil - der er endnu liv i Fotoarkivet, og vi vil herved genoptage udsendelsen af tilbudsliste med en række næsten aktuelle FARVE-fotos af DSBs gamle Frichs-lyntog.

TILBUDSLISTE NR. 30.

- A 1 07 F 006 Ms 401/Aa 431/Ms 402 ved peron på Kh i september 1973.
- A 1 07 F 007 Mb 410 under afbrænding, kort tid efter antændelsen, 6/11 1973.
- A 1 07 F 008 Ab 435 under afbrænding, medens branden er på sit højeste, 6/11 1973.
- A 1 07 F 009 Aa 432 under afbrænding, næsten udbrændt, 22/11 1973.
- A 1 07 F 010 Mb 410, udbrændt, venter nu kun på skærebrenneren, 7/11 1973.
- A 1 07 F 011 Ab 435, eller rettere de sidste rester af den under ophugning, 12/11 1973.

Farvebillederne leveres i størrelsen ca. 9 x 13 cm til en pris af kr. 15,- for hele serien plus porto. Enkelte fotos koster kr. 3,- plus porto - NB. gælder kun ved bestilling senest den 1. maj 1974. Efter denne dato vil billederne stadig kunne købes, men nu til kr. 4,- pr. stk. plus porto.

Vi minder iøvrigt om, at næsten alle tidligere offentliggjorte fotos stadig kan købes i sort/hvid for kr. 3,- pr. stk. plus porto.

Bestilling sker ved indsendelse af de aktuelle beløb på giro 12.53.05, Jernbanehistorisk selskab, Nørrebro station, 2200 København N. På bagsiden af venstre talon (kupon til modtageren) anføres, hvad bestillingen dækker. Såfremt De ønsker at afgive bestillingen direkte ved brev eller brevkort, bedes denne sendt direkte til undertegnede.

Erik V. Pedersen
Dyndsagervej 22
2750 Ballerup

DANSKE DAMPLOKO

1.del: statsbanerne

af A.Gregersen

3) 1880 til sammenslutningen.

I 1882 blev Otto Busse jun. - i en alder af kun 32 år - chef for den jysk-fyenske maskinafdeling, og blev hermed ansvarlig for udviklingen i de følgende mange år. Det medførte en vis standardisering, der var hårdt tiltrængt, men Busse dyrkede - som sin daværende tyske kollega - den lille maskines princip.

I hans regeringstid byggedes til Jylland-Fyn litra A, G II, J, P og dertil kom ekstraanskaffelser af litra N. Lad os se på disse loko i kronologisk rækkefølge. Der var noget af en arkitekt i Busse - han havde en vis skønhedsans, kombineret med en sans for det enkle - og det kom til at præge de lokotyper, der blev bygget til Jylland-Fyn, til det efter 1892 samlede net - samt til adskillige privatbaner.

De baner, man hidtil havde anlagt, havde 22,5 kg/m skinner, der tillod et akseltryk på 10-11 tons - men først i 1880'erne anlagde man tre baner: Thybanen, Sallingbanen og Assensbanen, alle med 17,5 kg/m skinner, og på disse baner sattes det maksimale akseltryk til 7 t. På disse tre baner kunne de små K(j)-maskiner have været anvendt, hvad akseltryk angår, men der var for få af dem og dertil var de uegnede til disse baners ret store stigninger og endelig var der vel allerede på det tidspunkt fremskredne planer om ombygning til tenderloko. Under alle omstændigheder var det nødvendigt med nyanskaffelser og den nyudnævnte Busse ville vel også benytte lejligheden til at vise, hvad han duede til.

Litra P, nr. 103-105 og nr. 120-128.

Han valgte et letbygget loko B 2 T - de omtales undertiden som halvtenderloko - litra P nr. 123-128, bygget af Hohenzollern i Düsseldorf i 1882 med fabr. nr. 196-201 og nr. 103-105 og 120-122, bygget i 1883 af Esslingen med fabr. nr. 2003-2008.

Nr. 103-105 blev bygget for Assensbanens regning, nr. 120-122 for Sallingbanens og nr. 123-128 for Thybanens regning.

De 2 sammenkoblede hjul lå under kedlen, bag cylindrene og foran fyrkassen og der lå en 2-akslet bogie bag maskinens bagende, d.v.s. den med lokoet sammenbyggede "tender", indeholdende hele vand- og kulbeholdningen. Der var således, af hensyn til vægtfordelingen, hverken side- eller rammevandkasser.

Hvor original denne konstruktion var, som Busse gjorde til sin egen, kan man intet vide om, men selv om kommunikationen mellem de forskellige jernbanestyrelser på den tid nok ikke har været særlig udbredt, kan jeg dårlig tænke mig, at Busse har været uvidende om de på den tid nyeste Engerth- eller støttetenderloko, der kørte i Schweiz og Østrig-Ungarn. Han gik imidlertid sine egne veje med en forenklet konstruktion og lod bogierne forsyne med et system af styrestænger fastgjort i rammen på en sådan måde, at bogierne i kurver svingedes ud til siden samtidig med at den foretog en svag drejning, og når lokoet forlod kurven virkede dette armsystem med til at bringe bogien tilbage i normal stilling.

Busse tog patent herpå, hvilket markeredes ved at anbringe et stort messingskilt på hver side af førerhuset mærket "Busses Patent". Man gik med disse loko over til at anvende udvendige glidere og Tricks-styringer og det var de første, der blev leveret med vacuumbremse, ganske vist den direkte, men i 1898/99 fik de alle automatisk vacuumbremse, og dertil havde de skruebremsen.

Førerhuset var meget lille idet man havde påtænkt énmandsbetjening, men det blev dog ikke til noget. Sandkassen sad inde i førerhuset, og på førerhustaget var anbragt en håndbetjent klokke. Kedlen var lille, hvad der gjorde sit til, at de hurtigt viste sig at være utilstrækkelige, men ved kedelfornyelserne hævedes hedepladen fra 30 til 38 m², hvilket vil sige, at den store kedel havde været mulig at installere fra anskaffelsen. Men det var Busses evindelige forsyndelse med de for små kedler. Man påregnede normalt at køre baglæns hvorfor kofangeren blev anbragt i tenderenden og

man havde kun vacuum- og varmeslangekoblinger ved røgekammerenden.

Maskinerne var i og for sig gode nok, men alt for svage til formålet. Først da de ovennævnte baner fik 22,5 kg/m skinner blev det dog muligt at udskifte dem. Det skete først på Assensbanen, der i 1886 fik litra N og året efter litra L (ingen af delene var dog vist en forbedring!). De kørte på Sallingbanen til 1899 og på Thybanen til 1903. Fra 1886 til 1888 var de også på Ribebanen og nr. 103 og 104 kørte på Skelskørbanen fra 1893 til 1898 og ganske kort på Veddebanen lige efter dennes åbning.

De fik alle nye kedler med større hede-flade: nr. 128 i 1898, nr. 121 i 1899, nr. 122, 124 og 125 i 1900, nr. 103, 104 og 127 i 1901, nr. 105 og 126 i 1902, nr. 120 i 1903 og nr. 123 i 1904.

Da de med Thybanens sporforstærkning i 1902-03 blev overflødige, blev de solgt til forskellige privatbaner. TFJ købte i 1904 nr. 103-105 og nr. 120 (de blev til TFJ nr. 1-4) og helt elendige har de nok ikke været, når det konstateres, at de i ca. 10 år var ene om at klare hele banens trafik. De blev udrangeret i 1915, 1923, 1923 og 1928. KSB købte i 1906 nr. 122 og 125 (KSB nr. 5-6), og her blev de mest anvendt som kombinerede ranger- og nedbrudsmaskiner på Nørrebro station (Lygten). Nr. 122/KSB 5 udrangeredes i 1933, nr. 125/KSB 6 fik i 1923 ny cylindre (diameter 265 mod før 305 mm) - den gjorde tjeneste til den "bitre" ende. En dag var jeg med den i Bagsværd som erstatning for et af de små dieselloko, vi (jeg kørte) klarede den fint og tabte kun et par minutter på hver tur! Da DSB overtog KSB blev den udrangeret og som P 125 hensat til Jernbanemuseet.

HH(G)B købte nr. 124 og 126 i 1905 som nr. 2 og 3. En af banens gamle førere var meget begejstret for dem til de mange lette persontog. De blev udrangeret i 1918 hhv. 1936.

RHJ købte nr. 123 i 1904 (RHJ nr. 1) og den var denne banes kraftigste loko til 1918. Den blev mest anvendt i persontog og blev udrangeret i 1925.

HJJ købte i 1905 nr. 121, 127 og 128 (de blev litreret hhv. HJJ 7, 5 og 6). De blev mest anvendt til lette persontog, senere som reserve for motorvognene. Uddrag af skrivelse fra DSB af 24/10 1904, j.nr. 5944: Nr. 121 og 128 overlades HJJ for henholdsvis 8100 og 7600 kr. i repareret og tjenstdygtig stand. HJJ skrivelse

af 21/10 1915: Påtænker at lade et af de gamle P-loko (5/127) forsyne med ny fyrkasse. 2/8 1916: skrivelse angående ny fyrkasse til nr. 7/121.

Nr. 127/5 var under 2. verdenskrig udlånt til Vandelbanen. Her blev lokoet saboteret i Vejle Nord remise, det blev ikke repareret, men udrangeredes i 1947.

Nr. 128/6 blev solgt i 1916 til RGGJ som denne banes nr. 4. I 1923 gik det videre til ing. Rambøll (stadig mærket RGGJ nr. 4) og blev udrangeret i 1928.

Nr. 121/7 blev solgt til TKVJ i 1917 (TKVJ nr. 10), og blev her anvendt på strækningen Gesten-Vejen. Det blev videresolgt i 1927 til RGGJ (som denne banes nr. 4) og udrangeret her i 1951. Det blev hovedrepareret hos Frichs i 1929. Det ses af ovenstående, at i 1927-28 har to loko været mærket RGGJ nr. 4!

(Så er det vist et meget åbent spørgsmål hvilket af de to loko det er, der ses på et billede fra Hellerup i 1928. Man påstår at det er ex. P 121 - men mon ikke det er ex P 128? Er der nogen læsere der ved, hvor nr. 128 blev ophugget?)

Skal vi lige se tilbage på, hvad der er sket siden 1868 og se på udviklingen. Persontogsloko: En lille forøgelse i antal, absolut ingen i størrelse og styrke. På samme måde er det gået med godstogsmaskinerne, blot var G I i modsætning til C og D en god maskine, men i realiteten ingen forbedring i forhold til E. Derimod har man i 1870'erne bygget løs af blandetogsloko, der - bortset fra J 50-58 - alle var ringere end litra H.

Med stigende trafik, tungere vogne og krav om større hastighed stod Busse over for først og fremmest at skaffe et større persontogsloko og dernæst at forøge antallet af godstogsloko og det gjorde han ved at lade A og G II bygge .

Litra A, nr. 129-159

A-maskinen var et 2 B persontogsloko, bygget af henholdsvis Borsig og af Hartmann i Chemnitz. Borsig byggede i 1882 nr. 129-134 med fabr. nr. 3850-55 (skulle oprindeligt have haft litra A nr. 117-22), i 1883 leveredes nr. 135-139 med fabr. nr. 3895-99 og i 1884 nr. 140-44 med fabr. nr. 4017-21. Fra Hartmann kom i 1884 nr. 145-148 (fabr. nr. 1381-84), i 1886 nr. 149-154 (1452-57) og i 1888 nr. 155-59 (1530-34).

A-maskinen var i sin opbygning enkel og af udseende harmonisk. Det var en maskine med såvel gode løbe- som køreegenskaber og den var "god ved sporet", men dens igangsætningssevne lod meget tilbage at ønske. Det skete endda ikke så sjældent, at man måtte hjælpe den igang med en brækstang under drivhjulene. Det var en økonomisk maskine, hvilket skyldtes den lille kedel - den kunne simpelthen ikke forbrænde store kulmængder. Man fik med andre ord en god maskine til strækninger uden større stigninger og ikke for store tog, derimod tålte den kun dårligt store stigninger og overbelastning, hvilket forstærkedes yderligere, da man forsynede den med overheder. Især blev de, der fik smårørsoverheder, sarte.

Sammenlignet med den 14-15 år ældre B-maskine var fremskridtet i ydeevne kun lille, derimod stod det bedre til med hastigheden - A-maskinen løb let 100-110 km/t mod B-maskinens 90-100 km/t.

Kedlerne blev fornyet mellem 1902 og 1917. Bortset fra nr. 139, 143, 147, 150 og 156 fik de alle overheder mellem 1924 (148) og 1932 (158), og damptrykket forøgedes fra 10 til 12 ato imellem 1924 og 1926, men det skete ikke samtidig med at overhederne blev indbygget. Imellem 1927 og 1931 blev tendernes vandbeholdning forøget fra 7 til 10 m³ for nr. 131-140s vedkommende.

A-maskinen kom til verden med direkte vacuumbremse samt skruebremse på tenderen, og alle fik i 1897-98 automatisk vacuumbremse. Nr. 133, 157, 158 og 159 fik i 1943-45 trykluftledning, i 1948-49 desuden pumpe og førerbremseventil og endelig fuldt trykluftudstyr (nr. 157 i 1950, nr. 159 i 1951 og 133 og 158 i 1953), hvorefter vacuumbremsen blev fjernet. Disse loko fik også sandkassen flyttet op på kedelryggen under samme dæksel som domen.

I 1880 begyndte man at udskifte de gamle 22,5 kg/m skinner med 32 kg/m stålskinner og også nogle af de gamle 10 m lange drejeskiver blev udskiftet med 12 m drejeskiver - en nødvendighed for at kunne dreje en A, men ikke en G-maskine.

På Sjælland kom A-maskinen kun på gæstetopræden, men ellers var anvendelsen nogenlunde således: I 1883 havde Fyn 3 og Østjylland 5, i 1884 3 på Fyn og 13 i Østjylland, i 1885 8 hhv. 12. I 1889 havde Fyn 13 (til alle tog Nyborg-Strib) (nr. 128-141) og Østjylland 18 (nr. 142

-159 til Vamdrup-Ålborg). I 1892: Fyn 14 (alle tog) og Århus 17 (Frederikshavn-Vamdrup). I november 1892 kom nr. 156-159 til Sjælland. 1893: Nyborg 14 (129-142) til alle tog Nyborg-Strib, Århus 13 (142-155) til Ålborg-Vamdrup og nr. 156-159 er fortsat på Sjælland - i løbet af foråret 1894 vender disse fire dog igen tilbage til Jylland. I 1896 var nr. 129-138 stationeret i Nyborg og nr. 139-159 i Århus. I 1897 var alle i Jylland, Fredericia havde 5, Århus 7 i tur - de øvrige var i reserve. I 1898 var nr. 129-134 i Struer (4 i tur og 2 i reserve til Struer-Langå), af de øvrige var 12 plus 7 i Århus til Fredericia-Frederikshavn og 4 plus 2 i Fredericia til Fredericia-Vamdrup og endelig i 1902 var der 5 i fast tur i Langå og 10 i fast tur i Esbjerg, alle øvrige i reserve.

De mange K- og de små P- og R-maskiner fortrængte dem efterhånden ud i lette persontog på de jyske sekundære hovedbaner og sidelinier og her kom de til at gøre god nytte indtil de efterhånden blev erstattet med motorvogne. Vi tager først perioden indtil 1932, da udrangeingen begyndte: På Fyn kørte en enkelt i Nyborg i sommeren 1916. I Esbjerg var der nogle stykker i årene 1899-1909 (Fredericia og Ringkøbing) og igen fra 1914 til 1921. I de mellemliggende år (1909-14) anvendtes de efter behov som forspandsloko for hurtigtogene Fredericia-Esbjerg. Den 26/7 1913 var A 154 impliceret i Brammingeulykken. I Struer kørte de til omkring 1908 i de lette persontog, derefter var de disponible. I Langå var der nogle stationeret fra ca. 1898 og til op sidst i 1920erne (her var undertiden tillige Cs eller Fs som erstatning). I Skanderborg erstattede de litra B omkring 1920 og kørte på Skivebanen til først i 1930erne. På Djursland var de fra 1908 (Århus Ø-Grenå) til ca. 1918 i alle tog, derefter kun i persontog til ca. 1931-32.

1918-1931 kørte de alle tog på Ryomgård-banen (fra Randers). Efter at Vejle-Give banen var overtaget af DSB og Give-Herning var åbnet i 1914 og der kørtes direkte Vejle-Struer, blev de en del anvendt nord for Brande - op gennem Grejsdalen anvendte man dem nødigt (hertil benyttedes både S, B, Cs og Fs) - og igennem 1920erne blev de sammen med Cs, undertiden Fs, anvendt i de fleste persontog Langå-Brande-Bramminge (Esbjerg).

Sønderjylland: Det første tog mellem Vamdrup og Padborg efter genforeningen blev fremført af en A-maskine, og de kørte her til

sporet var bragt i blot nogenlunde ordentlig stand. Undertiden blev de anvendt på Ribebanen mellem 1903 og 1908, desuden kørte de mellem Tønder og Bramminge/Sønderborg i midten og slutningen af 1920'erne. Indtil ca. 1912-13 skete det at man lånte 1-2 A-maskiner på Sjælland under højtider.

Fra 1932 betød det udrangering, hensættelse, reserve - kort sagt: aftægt. De første udrangeredes som følger:
 1932: 141, 143, 150 og 156. Rest 27
 1935: 132 og 139. Rest 25
 1936: 135, 142, 144, 145, 146, 147, 149 og 155. Rest 17
 1937: 130 og 134. Rest 15
 1938: 129, 131, 136, 137, 138, 140, 148, 151 og 152 og 154. Rest 5 - nemlig nr. 133, 153, 157, 158 og 159.

Stationeringen var den 1. april i året
 1932: Århus 13, Langå 3, Randers 3, Struer 4, Sønderborg 1, Brande 1 - hensat 6
 1933: Århus 12, Langå 4, Randers 1, Viborg 1, Struer 2, Sønderborg 1, Brande 1 - hensat 5
 1934: Århus 10, Langå 3, Randers 2, Viborg 1, Struer 2, Brande 1 - hensat 8
 1935: Århus 5, Langå 2, Randers 2, Viborg 2 - hensat 13
 1936: Århus 2, Langå 1, Randers 2, Viborg 1 - hensat 12
 1937: Langå 1 (158), Viborg 1 (131) - hensat 13.

De fleste af de ikke hensatte loko stod i 1930'erne som reserve - eller kørte kun lidt, enten som erstatning for motortog - eller i et enkelt fast løb.

Nr. 133: I 1938 hensat urepareret i Langå med tender nr. 151. Til Århus værksted i maj 1940, ud herfra i oktober 1940. Var 31/12 1940 i Århus, 1/4 1941 i Horsens, 1/6 1941 i Esbjerg, i oktober 1941 til Nyborg (reserve). I oktober 1942 i Viborg fra april til oktober, hvor den kørte Viborg-Herning og var i reserve, derefter på værksted. Hele året 1943 i Nyborg (som reserve og for kørsel på Assensbanen). Efter et kortere ophold i Fredericia i 1944 tilbage til Nyborg, hvor den var til midten af 1947 (var udlånt til SFJ fra 13/3 1947 til hen i maj), i resten af 1947 var den i Sønderborg. Efter en tur i Århus værksted fra februar til november 1948 kom den igen til Fyn i december 1948, idet den

afvekslende var stationeret i Nyborg og Odense. Den anvendtes på de sydfynske baner og hensattes i Svendborg 1/7 1956 og udrangeredes i september 1956.

Nr. 153: Var hele 1938 og frem til november 1942 hensat i Korsør. Var fra 1943 til midt i 1946 stationeret i Slagelse og mest anvendt på Skelskørbanen. Den stod som reserve på Godsbanegården fra sommeren 1946 til sidst i 1948, kom efter reparation i Århus til Fyn, men var dog kortvarigt i Fredericia (marts 1949) og i Esbjerg (januar 1950). Den blev hensat i Århus den 4/12 1952 og udrangeret i oktober 1953.

Nr. 157: Hensat hele 1938. Repareret i 1939 og derefter stationeret ved Skelskørbanen frem til januar 1943. Efter et kort værkstedsophold blev den udlånt til TFJ i perioden 10/4-2/9 1943 og kom derefter til Fyn, hvor den var resten af sit liv. Den blev hensat 22/9 1955 og udrangeret i september 1956.

Nr. 158: Hensat i Langå i tiden 1938 til december 1942. Var til marts 1943 i Viborg, derefter i Esbjerg til januar 1946. Så i Skelskør indtil 31/5 1946, så Nyborg og Odense i resten af 1946. Hensat i Skanderborg i februar 1947, på værksted i tiden november 1947 til januar 1948, igen til Fyn, hvor den blev hensat 1/7 1956 og udrangeret i september 1956.

Nr. 159: Hensat til december 1942. Kom efter reparation til Esbjerg i juli 1943 og til Fyn først i 1944. Den forblev her til den blev udrangeret i september 1956.

Slagelse/Skelskør-maskinerne kørte på Dalmo-se-Skelskør banen eller var disponible i Slagelse. På Fyn kørte de på de sydfynske baner og på Assensbanen. I Fredericia og Esbjerg var de reserve og kørte lokaltog.

Litra G, nr. 160-173

Til godstogene byggede Busse en moderniseret G-maskine. De blev leveret i 1884 fra Hartmann med fabr. nr. 1312-1319, og fik litra G nr. 160-167, og i 1888 kom G 168-173 fra Maffei med fabr. nr. 1474-1479.

Kedlen var af samme størrelse som G I, de vejede 1 t mere og havde udvendigt gangtøj (Tricks-styringer). Kedlerne blev fornyet mellem 1911 og 1915, enkelte noget senere. Den

MÅLSKEMA - del 1

Litra			Canada	B gl. kedel	B ny kedel	C	D
Type			1 B	1 B	1 B	1 B	B 1
Cylinderdiameter	d	mm	381	381	381	381	381
Slaglængde	s	mm	508	560	560	560	560
Drivhjulsdiameter	D	mm	1676 1)	1524/1534/1544		1524/1556	1524/1556
Løbehjulsdiameter	DI	mm	1066	1066	1066	1100	1100
Kedeltryk	p	kg/cm ²	7,7	8,5	8,5/10	8,5	8,5
Ristestareal	R	m ²	1,2	1,29	1,29	1,0	0,97
Hedeflade, fyr	Hf	m ²	-	-	6,73	6,64	5,11
do., rør	Hr	m ²	-	-	48,03	65,82	56,46
do., overheder	Ho	m ²	-	-	-	-	-
Hedeflade, total	Ht	m ²	87	68	54,76	72,46	61,57
Rør, antal	Ra	stk.	-	121	106	157	120
Rørlængde	RI	mm	-	-	3170	3140	3524
rørdiam., indiv.	Rd	mm	-	-	45,5	42,5	42,5
do., udvendig	RD	mm	-	-	51,0	48	48
Vægt, tom	Go	t	-	22,6	22,6	23,0	19,2
do., adhæsion	GA	t	16	15,0	15,0	15,2	18,2
do., tjenstfærdig	Gd	t	24,6	25,2	25,2	25,6	21,9
Tender, aksler	Ta	stk.	2	2	2	2	2
Tender, vægt	GT	t	20,1	16,5	20,6	15,9	17,5
Vandbeholdning	V	m ³	6	4,7	7	5,4	5,7
Kulbeholdning	K	t	5 (koks)	3	3	2	3,6
Akselafst., fast	Af	mm	2356	2838	2838	1980	1650
do., loko	Al	mm	4267	4218	4218	3885	3450
do., tender	Ak	mm	2825	2438	2438	2438	2850
do., total	At	mm	9500	9016	9016	8633	8623
Længde o. puffere	L	mm	12879	12816	12816	12313	12483

1) nr.
1-3:
1524 mm

direkte vacuumbremse blev i 1896-99 udskiftet med automatisk vacuumbremse. Damptrykket blev hævet fra 10 til 12 ato i 1926-27, for nr. 168 dog først i 1941. Nr. 162 og nr. 168-173 blev forsynet med overheder i årene 1926-32, og nr. 160 og 168-173 fik 10 m³ vandrum i tenderen i midten af 1920'erne. Nr. 163, 166, 168 og 169 fik trykluftledning i 1944.

Nr. 160 og 168 fik desuden pumpe og bremseventil i 1946, nr. 163 og 166 komplet

trykluftudstyr i 1949. Det var gode og robuste maskiner, økonomiske og driftssikre; de løb let 70 km/t, men var så også ret urolige i sporret og baneafdelingen var ikke særlig glad for dem.

I den jysk-fynske tid gjorde de udelukkende tjeneste på den østjyske hovedbane. Efter sammenslutningen af de 2 maskinafdelinger blev nr. 169-173 afgivet til Sjælland (Nord- og Vestbanen) og i 1895 yderligere nr. 168 og i

MÅLSKEMA - del 2

Litra	A	A	E	E	G I	G I	G II
Type	2 B	Smårørs- overheder 2 B	gl. kedel C	ny kedel C	77-81 gamle C	106-109 kedler C	våddamp C
d mm	406	406	381	406 2)	381/406	406	406
s mm	560	560	560	560	560	560	560
D mm	1710	1730	1372/1384	1372/1384	1372/1384	1372/1384	1372/1384
DI mm	796	796	-	-	-	-	-
p kg/cm ²	10	12	8,5	10	10	10	10/12
R m ² m ²	1,3	1,3	1,28	1,28	1,3	1,3	1,31
Hf m ²	7,07	7,07	-	6,47	7,07	7,07	7,07
Hr m ²	65,87	53,53	-	66,22	76,75	76,75	76,75
Ho m ²	-	28,0	-	-	-	-	-
Ht m ²	72,94	87,6	77,8	72,67	83,82	83,82	83,82
Ra stk.	140	70	105	110	135	135	125
Rl mm	3524	3410	-	4210	4300	4300	4300
Rd mm	42,5	-	-	45,5	45,5	45,5	45,5
RD mm	48,0	-	-	51,0	51,0	51,0	51,0
Go t	28,8	28,8	25,4	25,4	25,0	25,0	27,5
GA t	19,6	19,6	28,4	28,4	28,0	28,0	30,5
Gd t	31,6	31,6	28,4	28,4	28,0	28,0	30,5
Ta stk.	2	2	2	2	2	2	2
GT t	20,1	24,2	20,7	20,7	17,3	18,6	20,1/24,2
V m ³	7,0	10,0	7,0	7,0	5,9	7,0	7/10
K t	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5
Af mm	2440	2440	4276	4276	4276	4276	4276
Al mm	4938	4938	4276	4276	4276	4276	4276
Ak mm	3000	3000	2438	2438	2438	2438	3000
At mm	11498	11498	9524	9524	9702	9702	9785
L mm	14068	14068	13484	13484	13677	13677	13848

2) som
compound
406/580

1897 også nr. 166-167, samtidig blev nr. 77-81 og 106 stationeret i Struer (Langå-Struer).

Efterhånden som alle G nr. 601-51 var leveret og man også fik en hel del D-maskiner, gik alle G II til de vest- og nordjyske baner, særlig Struer og Skanderborg. Omkring 1910 dukker de også op på Sjælland, hvor de anvendtes Næstved-Slagelse-Kalundborg i en årrække. I slutningen af 1920'erne kom de igen til Jylland, i Brande fra 1915, i Holstebro havde man G II,

evt. G I fra 1908/09, men dog mest i Struer.

Udrangeringen skete således: 1931: 162 og 165, 1936: 161, 167, 170-173, 1937: 164. Nr. 160, 163, 166, 168 og 169 blev der god brug for under krigen, hvor de kørte Nyborg-Odense-Assens og i Viborg-området, og de var desuden ofte udlånt til forskellige jyske privatbaner, og efter overtagelsen af SFJ var Fyn deres arbejdsområde. Udrangering: 1954: 160 og 166, 1957: 163 og 168, 1958: 169.

MÅLSKEMA - del 3

Litra		G II overheder	F I gl. kedel	F I ny kedel	H gl. kedel	H ny kedel	L 1887	L 1896
Type		C	C	C T	B 1	B 1	B 1	B 1
d	mm	406	381	381	305	305	305	305
s	mm	560	559	559	560	560	508	508
D	mm	1372/1384	1219	1219/1252	1372/1384	1372/1384	1372/1384	1372/1384
DI	mm	-	-	-	926	926	926	926
p	kg/cm ²	10/12	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
R	m ²	1,31	1,00	1,00	0,9	0,9	0,9	0,9
Hf	m ²	7,02	6,64	6,17	4,6	-	3,81	4,6
Hr	m ²	65,03	65,82	48,46	41,2	-	37,25	43,25
Ho	m ²	35,2	-	-	-	-	-	-
Ht	m ²	107,25	72,46	54,63	45,8	42,2	41,06	47,85
Ra	stk.	-	157	108	102	96	90	108
RI	mm	4250	3140	3140	3024	3024	3100	3000
Rd	mm	-	42,5	45,5	42,5	-	42,5	42,5
RD	mm	-	48,0	51,0	48	-	48	48
Go	t	27,5	23,1	25,7	17,7	17,7	15,1	15,1
GA	t	30,5	25,7	30,6	16,6	16,6	13,4	13,4
Gd	t	30,5	25,7	30,6	19,3	19,3	16,5	16,5
Ta	stk.	2	2	-	2	2	2	2
GT	t	20,1/24,2	15,9	-	11,4	11,4	11,0	11,0
V	m ³	7/10	5,4	2,0	3	3	3,2	3,2
K	t	3,5	2,0	0,5	2	2	2	2
Af	mm	4276	3808	3808	1753	1753	1480	1480
Al	mm	4276	3808	3808	3506	3506	3000	3000
Ak	mm	3000	2438	-	1980	1980	2000	2000
At	mm	9785	8326	3808	7436	7436	7268	7268
L	mm	13848	12092	8124	10856	10856	10903	10903

Om stationeringer har jeg fundet følgende:

Nr. 160: 1937 i Skjern og Viborg, 1938 i Viborg, 1939 til forår 1941 i Nyborg, derefter værksted og Sønderborg. 1942 var den om sommeren i Tønder og derefter i Nyborg. 1943 i Nyborg, om sommeren i Fredericia (rangering i Middelfart og lokalgoods) derefter igen i Nyborg. 1944 først i Fredericia, derefter Esbjerg og udlånt til VNJ. 1945 værksted og i Nyborg, 1946 en lille tur i

Esbjerg, derefter på Fyn (Nyborg og Odense) bortset fra et par korte afstikkere til Fredericia. Hensat i december 1953 og udrangeret den 25. juni 1954.

Nr. 163: 1937 til sommer 1939 hensat i Langå, repareret, og resten af 1939 i Århus og Randers. 1941-1944 i Århus (vistnok til rangering). 1945 OT (Værnemagten), i Brande og Århus, 1946-1947 i Århus og hele året 1948 i

MÅLSKEMA - del 4

Litra	J 50-58 ny kedel	J 1-20 våddamp	J 1-20 overheder	K(j) gl. kedel	K(j) ny kedel	P 1887	P 1896
Type	B 1	B 1	B 1	1 B	1 B T	B 2 T	B 2 T
d mm	305	380	380	279	279/305	305	305
s mm	559	508	508	508	508	405	405
D mm	1384	1384	1384	1219/1232/1282		1092	1092
Dl mm	926	926/966	926/966	926	926	796	796
p kg/cm ²	9/10	10	12	8,5	8,5	10	10
R m ²	0,9	0,9	1,03	0,68	0,68	0,66	0,58
Hf m ²	4,6	4,6	5,4	3,3	3,74	3,05	4,0
Hr m ²	41,2	43,25	42,6	31,6	36,48	25,6	25,6
Ho m ²	-	-	25,0	-	-	-	-
Ht m ²	45,8	47,85	73,0	34,9	40,22	28,65	29,6
Ra stk.	(110)102	108	16/60	94	108	96	96
Rl mm	3024	3000	3000	2518	2530	2425	2425
Rd mm	42,5	42,5	-	42,5	42,5	35	35
RD mm	48,0	48,0	-	48	48	40	40
Go t	19,7	20,8	23,1	15,0	18,2	17,4	17,4
GA t	16,6(16,1)	18,4	21,8	11,0	13,4	11,8	11,8
Gd t	21,3(20,4)	22,4	26,0	16,4	20,7	22,3	22,3
Ta stk.	2	2	2	2	-	-	-
GT t	11,1/13,4	15,5	17,8	11,4	-	-	-
V m ³	3,6/ 5,0	5	7,5	3,0	2,0	2,5	2,5
K t	2	2	2	1,0	0,2	1,5	1,5
Af mm	1575	1575	1575	1675	1675	1600	1600
Al mm	3200	3200	3200	3200	3200	1600	1600
Ak mm	2135	2135	2135	1980	3200	(1600)	(1600)
At mm	8090	8030	8030	7110	-	5700	5700
L mm	11685	11910	12265	10621	7182	8900	8900

(-) gælder
gl. kedel

værksted. 1949-1957 på Fyn, hensat 19. august 1957 og udrangeret i oktober 1957.

Nr. 166: 1937-1939 hensat, først i Struer, så i Skanderborg. 1940 i værksted, Ålborg (rangering i Nørresundby), derefter i Nyborg. 1941-1944 i Nyborg, dog udlånt til VGJ fra oktober 1944 til januar 1945. 1945 i Esbjerg, i værksted og derefter på Fyn til foråret 1952. Hensat i Århus og udrangeret 25. juni 1954.

Nr. 168: 1937 i Viborg, Brande og Tønder. 1938 hensat i Tønder. 1939: hensat i Århus til december. 1943 i Nyborg, 1944 i Esbjerg, fra oktober i Fredericia. 1945 i Esbjerg, i april til Fyn, hvor den bliver til den hensættes 12. juli 1955, udrangeres i oktober 1957.

Esbjerg-G-maskinen var reserve for rangering, lokaltog og muligt også tyske tog til Nørre-Nebelbanen.

MÅLSKEMA - del 5

Litra	M		N		Dj	L
	gl. kedel	ny kedel	97-102	180-188		
Type	B T	B T	B T	B T	B 1 T	B 1 T
d mm	254	254	305	305	381	305
s mm	508	508	508	508	559	508
D mm	1014/1034	1014/1034	1219/1232/1253		1550	1384
Dl mm	-	-	-	-	-	926
p kg/cm ²	8,5	8,5	9/10	10	8,5	8,5
R m ²	0,55	0,55	0,66	0,66	0,97	0,9
Hf m ²	2,74	2,88	3,05	3,05	-	-
Hr m ²	29,85	28,84	22,66	22,55	-	-
Ho m ²	-	-	-	-	-	-
Ht m ²	32,79	31,72	25,71	25,6	55,1	41,2
Ra stk.	120	114	70	70	-	-
Rl mm	2270	2300	2425	2425	3524	3100
Rd mm	35	35	42,5	42,5	-	-
RD mm	40	40	48	48	-	-
Go t	17,9	17,9	13,4	15,4	23,6	21,7
GA t	14,9	14,9	15,9	17,9	22,4	18,0
Gd t	14,9	14,9	15,9	17,9	30,4	26,7
Ta stk.	-	-	-	-	-	-
GT t	-	-	-	-	-	-
V m ³	1,1	1,1	1,4	1,4	3,5	3,0
K t	0,35	0,35	0,35	0,35	0,6	0,75
Af mm	1830	1830	2138	2138	1650	1480
Al mm	1830	1830	2138	2138	3450	3000
Ak mm	-	-	-	-	-	-
At mm	1830	1830	2138	2138	3450	3000
L mm	6100	6100	6735	6735	8090	7525

Nr. 169: 1937 i Glyngøre, Struer og Sønderborg (Als). 1938 til januar 1941 i Sønderborg, derefter i værksted og så i Nyborg. 1942-1943 i Nyborg, 1944 i Nyborg, i sommeren udlånt til VVGJ, resten af året i Fredericia. 1945 hensat i Langå, 1946 i værksted, derefter Fyn. Hensat 28. juli 1955 og udrangeret juni 1958.

N nr. 180-185 er allerede omtalt - under 2. periode.

Litra J, nr. 1-20

Den sidste af Busses typer før sammen slutningen var 20 stk. lette loko til sidebaner

(havde man ikke nok af dem i forvejen?), litra J, nr. 1-20, type B 1.

J nr. 1-8 var bygget i 1886 af Borsig med fabr. nr. 4173-76 og 4205-08. Nr. 9-12 i 1888 af Nydqvist med fabr. nr. 257-260. Nr. 13-18 i 1892 af Henschel med fabr. nr. 3622-3627 og nr. 19-20 i 1893 af Henschel med fabr. nr. 3790-3791.

Som A- og G-maskinerne havde de udvendigt gangtøj og kørte med 10 ato kedeltryk. Man kan sige, at de erstattede Canadierne, og de fik som disse numrene 1-20. En kort tid i 1886/87 havde man 2 loko med nr. 6 - en Canada og en J.

De blev leveret med direkte vacuumbremse, men fik automatisk vacuumbremse i 1897-1898. Mellem 1942 og 1944 fik nr. 1, 2, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 16, 17 og 19 trykluftledning og pumpe; vacuumbremsen blev fjernet, men man bibeholdt dog ejektor og vacuumledning samt et fælles bremseagregat for begge bremseser. I 1946-47 fik nr. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17 og 19 komplet trykluftudstyr.

Omkring 1920 var kedlerne i en temmelig dårlig forfatning og man besluttede da at modernisere hele maskinen. De fik nye kedler med smårørsoverheder og 12 ato kedeltryk, de nye kedler blev løftet, røgekammeret blev gjort dybere og fik en renseluge samt en ny spids røgekammerdør, desuden blev den gamle regulator (spjæld-) erstattet med ventilregulator. Alle loko undtagen nr. 17 fik tenderen ombygget, så vandrummet blev forøget fra 5 til 7,5 m³. Denne ombygning fandt sted således: 1921 nr. 3, 5-8, 1924: 1-2 og 9, 1925: nr. 11 og 12 1926: nr. 4, 10, 15-16 og 18, 1927: nr. 13-14 17 og 20 og i 1929 nr. 19.

Det var økonomiske og letløbende lokomen svage. De viste sig hurtigt at være for små til de lange baner i vest- og midtjylland, men de kom til at gøre ret god nytte på de mindre baner. De kørte på Sjælland i Slagelse fra 1914-15 til 1936, i Skelskør 1919-1934, i Sorø 1919-1933. Dertil havde Korsør fra midten af 1920'erne til 1932 en J-maskine til nedbrudsreserve og Godsbanegården havde undertiden et reserve loko. Man forsøgte også at indsætte de ombyggede loko på Frederikssundsbanen, men dertil var de for svage.

De første J-maskiner indsattes mellem Esbjerg og Lunderskov, i 1889 kom de på Struer-Esbjerg og i 1890 havde Esbjerg nr. 1-8 og Struer nr. 9-12. I 1893 var alle 20 maskiner i Esbjerg, Lunderskov og Struer, men nr. 1 afgives i 1897 til Djursland. I 1899 var nr. 2-20 stationeret i Struer, Esbjerg, Ribe og Himmerland.

I 1902 var der i fast tur: Glyngøre 4, Assens 3, Ribe 2, Århus Ø 7 (J- og B-maskiner), og nu var J-maskinen kommet i sit rette element: små lette tog.

På Assensbanen blev de så at sige til den bitre ende, ganske vist afløst af motoriseringen i 1930'erne, men så kørte de godstogene og under 2. verdenskrig kørte de i rundtur med G-

maskiner alle banens tog samt et lokaltog Odense-Nyborg-Odense. Det var slut i 1948.

I 1925 kørte en Nyborg J-maskine en daglig tur Nyborg-Svendborg-Nyborg, vestgående post og aviser, østgående persontog (oprangering: Eh, Bn, Ck - gl. litra!).

På Ribebanen kørte de til ca. 1903 og igen i 1920-21.

Indtil 1908 kørtes alle tog på Djursland af loko fra Århus Ø, men i 1908 oprettedes strækingsdepot i Randers. Ryomgårdbanen havde da J-maskiner i alle tog til 1918 og på Grenåbanen kørte de til 1908.

På Langå-Silkeborg kørte J-maskiner i 1907-1909.

Bramminge-Grindsted-Brandestrækningen, åbnet 1916 og 1917, havde J-maskiner til 1920. 2 var stationeret i Bramminge (2 af nr. 12-15).

På Thy- og Sallingbanerne erstattedes J-maskinerne allerede i 1905/06 med E- eller GI-maskiner, men kom hertil igen i persontog i Thisted 1919-1935 og Glyngøre 1921-1932.

På strækningen Herning-Viborg-Løgstør kørte J-maskiner i 1913-1929 og 1935-1953.

De kørte fra Struer til 1934 (reserve), Brande 1918-1920, Skanderborg 1917-1921 og Videbækbanen havde J-maskiner i 1930-1933 hvor de udveksledes i Esbjerg for udvask.

Assens havde J-maskiner til 1939, derefter flyttedes de til Nyborg, hvor de kørte til 1948. I 1947-48 lånte SFJ 1-2 J-maskiner, som efter at SFJ var blevet overtaget af DSB blev i Fåborg til 1950. Også Svendborg har i ganske kort tid haft en J-maskine.

Alsbanen var fuldt motoriseret (MT/MO) men da krigen kom, indsattes J-maskiner i alle tog fra 1940 til 1950 - den sidste tid var J-maskinerne dog reserve for motortogene.

I krigsårene rangerede J-maskiner undertiden i Middelfart (stationeret i Fredericia) ligesom en del privatbaner lånte dem: VNJ i 1943-44, TKVJ i 1945, TFJ i 1943-46, VGJ i 1943, RHJ i 1943-44, NFJ i 1943-46, KS i 1945-1946.

De nye lette motorvogne erstattede i stigende grad J-maskinerne i mellemtogetsområderne; man begyndte derfor at hensætte dem omkring 1927 og i 1937 var 9 hensat, og 2 var udrangeret (nr. 6 og 10). Alle kom midlertidigt igang igen i 1940-41, men da krigen var forbi og motorvognene igen kom igang, hensat-

tes de atter. I 1951 og 52 var kun 2 i brug i Viborg og den sidste hensattes først i 1953.

Udrangeringen skete således: 1932 nr. 15. 1937 nr. 6 (efter et sammenstød med en svær lastbil ved Ålestrup den 20/4 1937) og nr. 10. 1938 nr. 18. 1939 nr. 4 (blev fra 1939-1956 benyttet på Kulprøvestationen i København). 1950 nr. 9. 1951 nr. 11, 16 og 20. 1952 nr. 2, 3, 5, 7 og 8. 1953 nr. 12. 1954 nr. 13, 14, 17 og 19. Nr. 1 er forbeholdt Jernbanemuseet.

MÅLSKEMAET, se siderne 78-82.

Det var dog en mærkelig måde den mand har sat det målskema op på? - måske!

Men der er en bestemt hensigt dermed. For det første at samle maskinerne efter anvendelsen: person, gods, blandet, ranger, sidebane, men allermost for at vise, at

Canada, B, C og D er næsten ens - og kun lidt mindre end A,

E, G I og G II er næsten ens,

de forskellige B 1 loko er næsten ens, samt de to rangerloko M og N er ens.

Anskaffelsesoversigt.

Ser vi så på det næste skema vil vi se at 1870erne intet fremskridt bragte, tværtimod. Disse mange små B 1 loko viste sig hurtigt at være for små, derfor blev de så tidligt udrangerede. K-maskinen blev ombygget til rangerloko og tjente dermed et formål, og P-maskinerne var man så heldig at kunne få solgt!

B- og E-maskinerne var så gode loko, og havde et akseltryk, der tillod anvendelse på alle baner (indtil man anlagde Thy-, Salling- og Assensbanerne med 17,5 kg/m skinner), så man kunne have klaret sig med dem til 1875-76.

Det hele havde været klaret med 35 B- og 35 E-maskiner i 1868-1877, dertil 12 B 1 loko i 1870erne, f.eks. af litra H med lidt større kedel. Endvidere fra 1882 35 A- og 35 G-maskiner, thi man var allerede dengang ved at lægge 32 kg/m skinner, d.v.s. at 12 t akseltryk var muligt (de kunne godt have vejjet op til 36 t), og til rangering 15 B T loko (litra N med 1 m hjul samt 12 lette C T loko over 30 t.

ANSKAFTELSESOVERSIGT

Litra	1868	1869	1871	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1882	1883	1884	1886	1888	1889	1892	1893	total
B	6	5																11
C				4														4
D						5												5
E	10	2																12
F				4														4
G I						5			4									9
G II												8		6				14
A								6		6	5	9	6	5				31
H																		6
J																		9
J													8	4		6	2	20
K																		8
L							8											18
M							4											4
N							2											12
P							2						6					12
F, omb.										6	6							12
K, omb.															4			4
																		8

Næste gang ser vi på udviklingen af egentlige DSB-typer.

Adams Hjørne

Forhåbentlig har man uden større savn noteret sig, at Adams Hjørne har været fraværende for et længere stykke tid. Skulle der trods alt være en eller anden, der har gjort sig bekymringer herom, - tror at jeg er faldet i unåde på højere sted, tabt lysten og/eller interessen, eller af andre årsager skulle være gledet ud i mørket, så kan jeg forsikre vedkommende om, at det ingeni er tilfældet.

Fraværet skyldes ganske enkelt, at jeg - i min egenskab af formand for JS/DMJK og med de med klubbens lejemaal af lokalerne på Gb forbundne større arbejdsopgaver - fandt det nødvendigt foreløbigt at afstå fra forpligtigelser til anden side.

Selvfølger har det ind imellem kriblet i fingrene efter at komme igang igen, især da jeg som neutral læser af SIGNALPOSTEN i omtalte periode, må erklære mig enig med redaktøren i hans betragtninger over bladets påfaldende mangel på modelbanestof. Tilsyneladende volder det ikke de øvrige medvirkende på redaktionen større vanskeligheder at ryste en mængde belærende og underholdende jernbaneartikler ud af ærmerne, hvorimod det er yderst sparsomme glimt, der øjnes på områder af særlig interesse for modeljernbanens tilhængere - de egentlige pionerer blandt den store skare af interesserede og aktive jernbaneamatører.

Beslutningen om at vende tilbage til folden igen, omend det nok ikke kan blive så regelmæssigt som tidligere, var derfor ikke så svær, og da den ufrivillige pause giver muligheder for at starte en ny linie, så har Erik V. Pedersen og undertegnede i denne forbindelse lagt vore spekulatorer i blød - forhåbentlig kommer der noget godt ud af det.

For år tilbage, og det vil sige en tyve til femogtyve stykker, var det sædvane blandt DMJKs medlemmer på eget initiativ og i min-

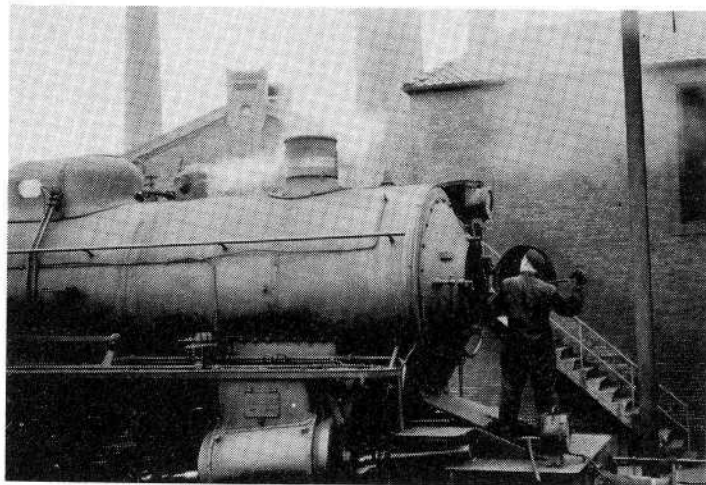


Foto 1

dre grupper, at drage ud for at opleve hvad man dengang havde at byde på af skinnébåren trafik og transport. København og Sjælland med nærmeste omegn snuppede vi på diverse frisdage. Længere udflugter var naturligvis betingede af week-end og ferieperioder, og selv om målet for vore anstrengelser ikke altid var det helt store og sindsoprivende, så kan ingen vel være i tvivl om, at vi havde det aldeles fornøjeligt i hinandens selskab.

Nu er årene gået, og jernbanerne er ikke hvad de har været, nok føler jeg mig overbevist om, at de som i dag dyrker de nedlagte baner og det som iøvrigt måtte være tilbage, oplever samværet og udflugten på samme udbytterige

Foto 2

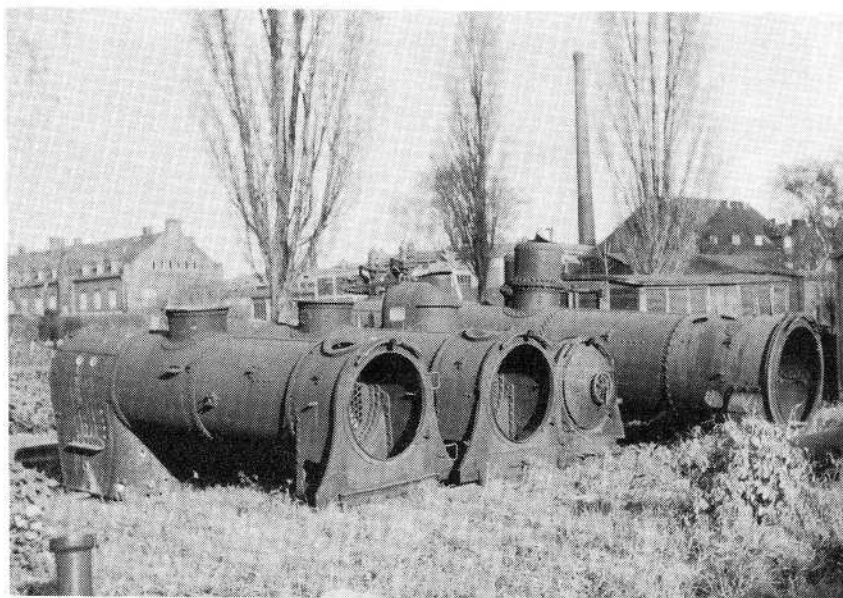




Foto 3

måde som vi andre gjorde det, men det er altså bare ikke lige sagen for os "gamle" at gense svunden storhed som tilgroede viadukter og rutebilstationer.

Heldigvis er samværet og det kammeratlige i klubben som altid ved det gode gamle, og SIGNALPOSTENs redaktionsmøder en glimrende række mindstuer for ærværdige veteraner, men Erik og jeg har altså stadig bevaret lysten til at komme ud på egen hånd, og da ingen af os føler den store trang som gravmonumentbeskrivere, så må vi søge ad andre veje. Det

Foto 5

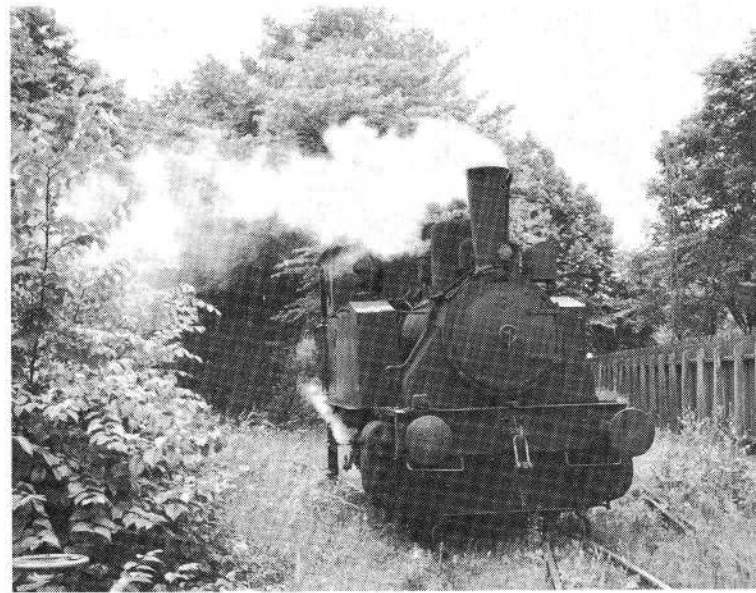
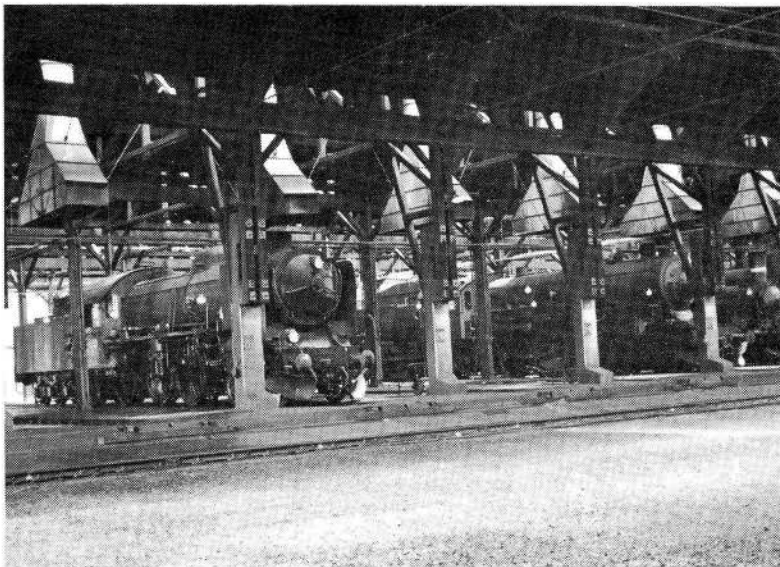


Foto 4

skal selvfølgelig stadig have noget med jernbaner at gøre, helst noget som vi ikke tidligere er blevet præsenteret for, og da vi føler os overbeviste om, at der rundt omkring findes en mængde modeljernbaner, som SIGNALPOSTENs modelinteresserede læsere kunne have fornøjelse og gavn af at høre nærmere om, så vil vi gerne have kontakt med så mange som muligt under interesseområderne: modeljernbane (alle sporvidder), elektrisk drevne, urværkstrukne, samlere af tin-plate (amk. udtryk for modeltog af årgang 1925 eller derom-

Foto 6



kring), live steam og i det hele taget alt, hvad der hører hertil, og som kan føres ind under denne series titel:

vi besøger en kollega

Det første besøg er allerede aflagt og det næste blandt den håndfuld vi råder over planlægges for tiden, men for at give os selv, og dermed læserne, en passende variation af stof-fet behøver vi din hjælp, - du ringer blot til én af os, meddeler din interesse og støtte for emnet - så kommer resten af sig selv.

Næste gang vi mødes, bliver på
GEELSKOV-BANEN.

Erik (01) 65.24.17 og
Adam (01-33) GEntofte 1060.

Herunder foto nr. 7.

PS. For nu at sprede teksten lidt, har jeg drysset et par billeder ind hist og her. Det burde have været billeder med tilknytning til modeljernbaner, - det havde jeg ikke, i stedet blev det et tilfældigt udvalg af "mindelser", der med en enkelt undtagelse ikke er af særlig gammel dato.

De to første er fra Godsbanegården, København. Ku' man ikke finde på andet at fordrive en søndag formiddag med, så kunne man da i alle tilfælde altid få fornøjelse af at lægge vejen om ad Otto Bussesvej.

Nummer tre er forbindelsessporet mellem DSB og Amagerbanen med mange muligheder for pudsige motiver.

Billede nummer fire. Valby Gasværks loko nr. 5, fabrikat O&K, på "tjæresporet". Dette spor var ikke tidligere slet så tilgroet som det her giver indtryk af.

Fem og seks. Remise og smalsporet kulforsyningsanlæg i Århus. Blandt deltagerne ved det-



te besøg var også vor højt skattede redaktør af SIGNALPOSTEN. Synderlig populære nåede vi ikke at blive med alle vore bevægelser på tværs af sporene, mon ikke de gode Århusfolk åndede lettet op, da vi omsider forlod terrænet? Syveren er et billede af ældre dato fra Sæby havn, overladt mig af Holger Jørgensen, Roskilde. Selv mener han at det er en tidligere VLTJ-maskine (af nr. 1-4). Da billedet blev taget i 1909 tilhørte den entreprenørfirmaet Hoffmann & Sønner og blev kaldt META. Mon andre skulle vide bedre??

ADAM

Tekst til foto på udfoldningsarkene:

DJ 96 på værksted i Århus i 1926 (foto: Emil Ebbesen, Århus - Jernbanemuseet).

E 37 fra 1869. Billedet viser maskinen i en senere, dog kun lidt ændret skikkelse (foto: Emil Ebbesen, Århus - Jernbanemuseet).

Canada nr. 7 (fra 1864) og sneplov nr. 1 på Århus station (foto: J.E. Bøgh, Århus - Jernbanemuseet).

L nr. 5 (Hanomag 1877) (fotograf ukendt - Jernbanemuseet).

Canada nr. 3, her fotograferet ca. 1866 ved varehus og kulhus på Randers station (fotograf ukendt - Jernbanemuseet).

TEGNINGSARKIVET

Sig ikke, at bønner ikke hjælper! Sandelig om ikke der kom nyheder fra Tegningsarkivet (og andet sted ser De også tilbud fra fotoarkivet!).

Nyhederne er:

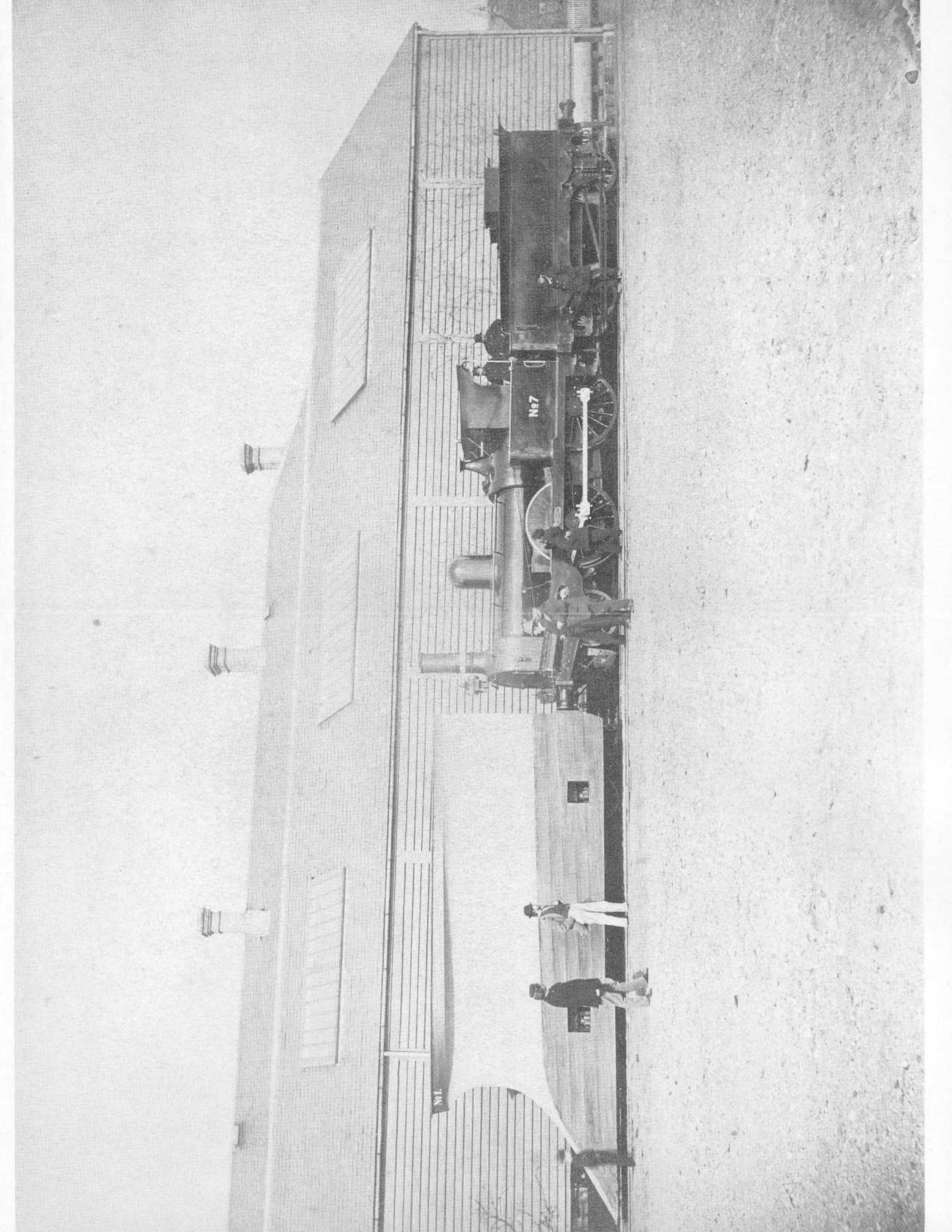
- A 3 05 T 019 SJ, YB06 (OHJ S 36 m.fl. "Dad-
nedfot. delæske"), sb, ls.
kr. 5,- 1:45
- A 3 05 T 020 SJ, YB04 (HTJ S 29 m.fl.)
nedfot. sb, ls.
kr. 5,- 1:45

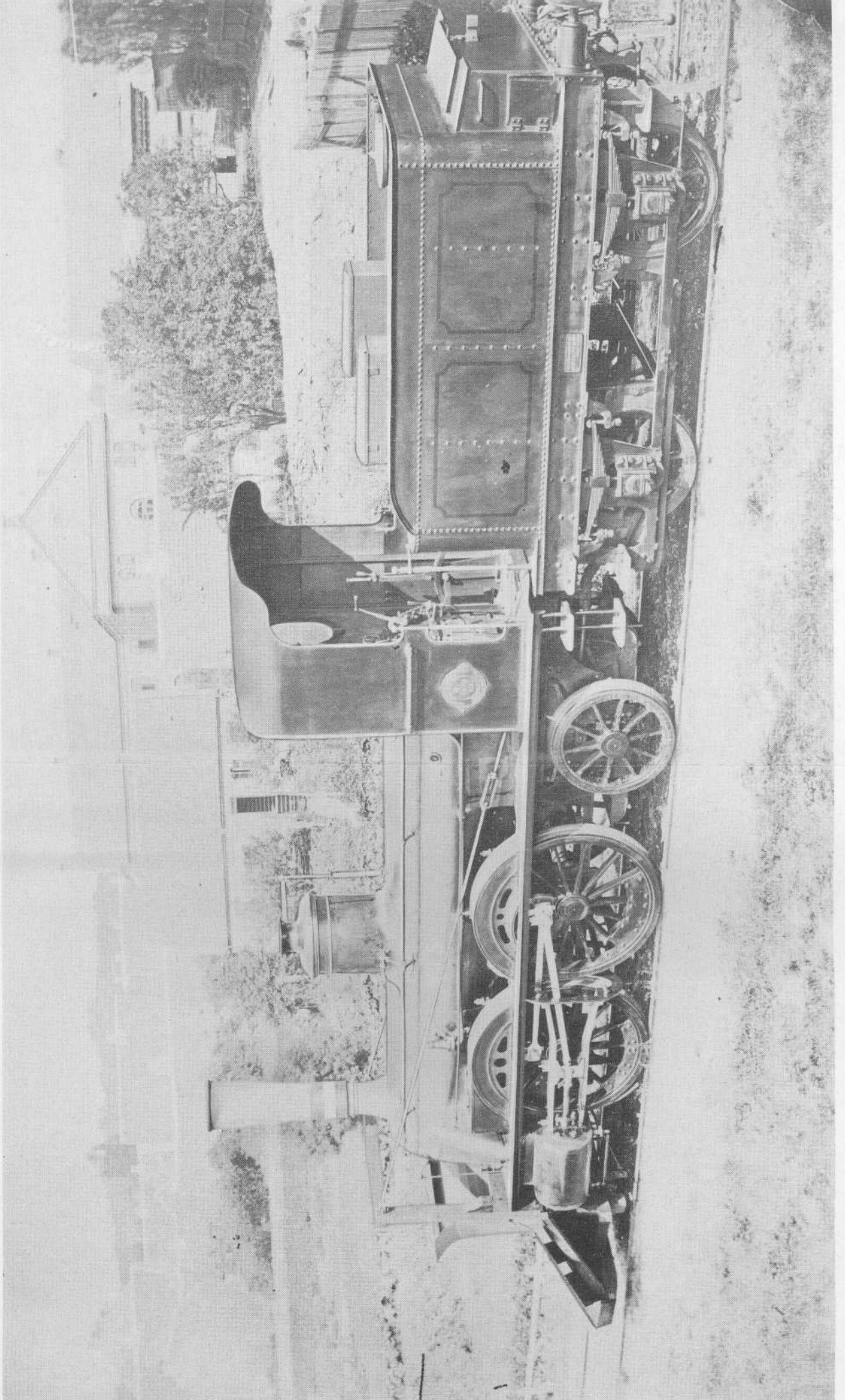
- A 3 05 T 038 Boggie til "Daddelæsker"
nedfot. sb, ls.
kr. 4,- 1:20
- A 3 13 T 002 SJ, UDF015 (OHJ D 246, post-
nedfot. og pakvogn til daddelæsker, sb,
kr. 5,- ls. 1:45
- A 3 21 T 001 AHJ, PF 4879 m.fl., åben gods-
tegnet vogn - sb, ls, gv.
kr. 4,- 1:45
- A 3 24 T 001 FFJ, H 404 m.fl., lukket gods-
tegnet vogn m. bremsekupe. sb, ls, gv.
kr. 4,- 1:45
- A 1 77 T 007 DSB, alfabet, positiv
nedfot.
kr. 5,-
- A 1 77 T 008 DSB, alfabet, negativ
nedfot.
kr. 5,-
- A 1 77 T 009 Navnet DSB i positiv og negativ
nedfot. med 8 cm høje bogstaver
kr. 5,-
- A 3 01 T 004 HFHJ, nr. 5, Henschel 1910
tegnet sb, ls, fr, gv.
kr. 5,- 1:45
- A 3 01 T 005 HFHJ, nr. 1-3, Jung 1897
tegnet sb, ls, fr, gv.
kr. 5,- 1:45
- A 3 06 T 002 HFHJ, T 4, Nagbøl 1961
tegnet sb, fr.
kr. 4,- 1:45

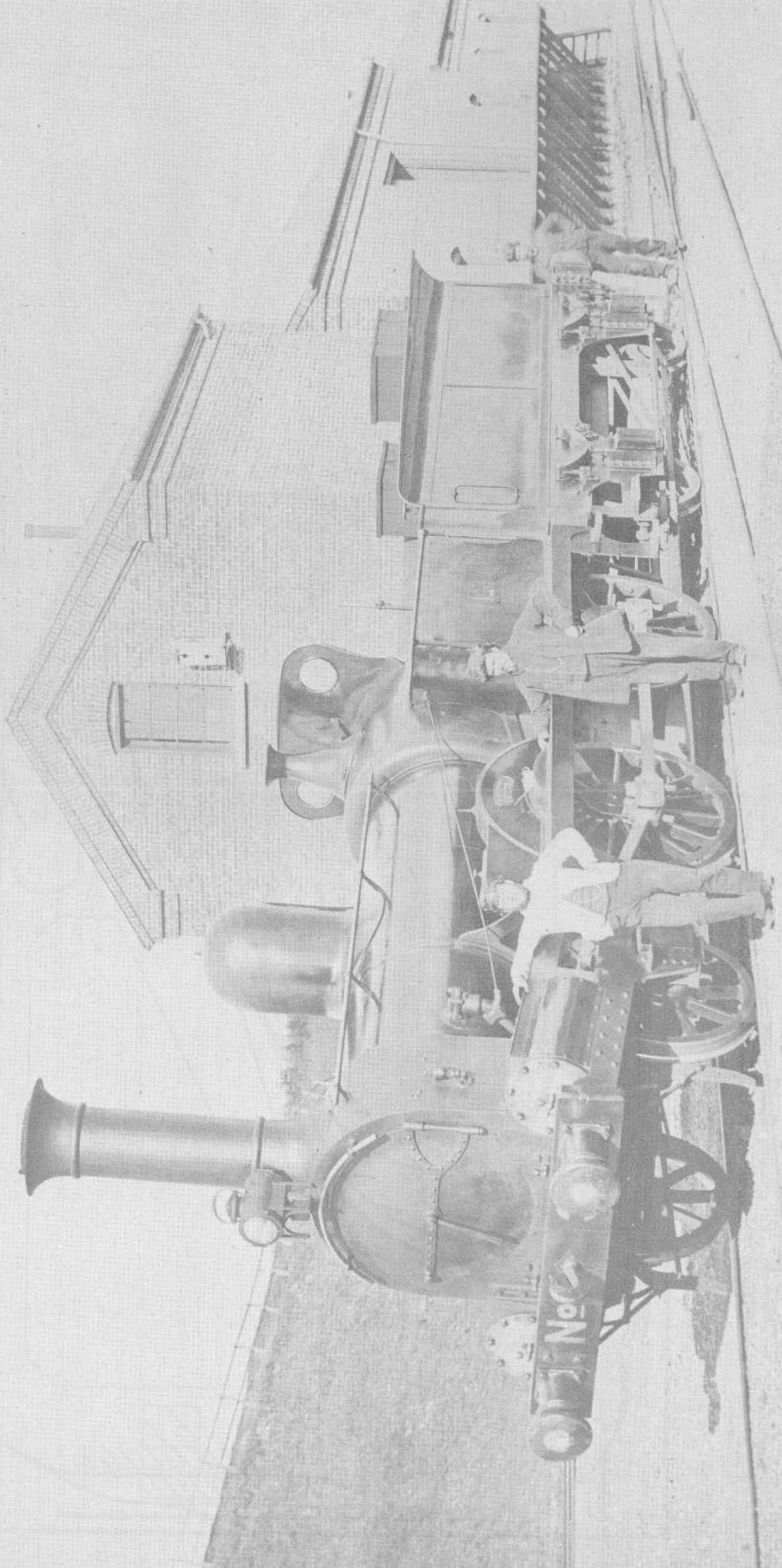
Bestilling af tegninger sker ved at indbetale det samlede beløb som anført ved de enkelte tegninger på giro 12.55.06, Jernbanehistorisk selskab, tegningsarkivet, Nørrebro station, 2200 København N.

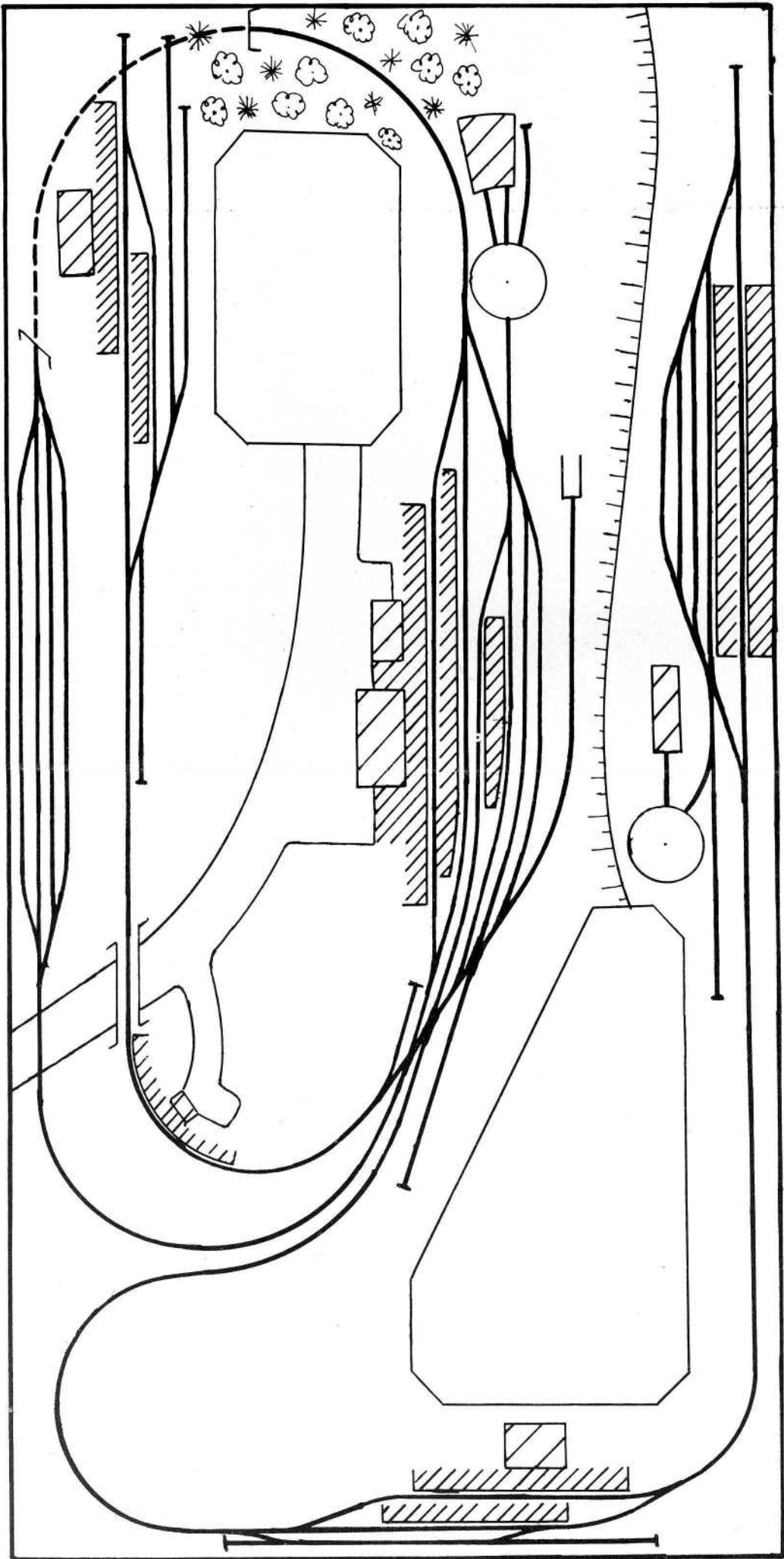
På bagsiden af venstre talon (kupon til modtageren) anføres numrene på de ønskede tegninger. Er der ikke plads på talonen, kan numrene sendes i brev eller på brevkort til samme adresse.

Søren Johannessen og Erik Juul-Pedersen









En Sporplan

En industribane

Dette Nummers Sporplan er (som sædvanligt) i H0, men denne Gang er regnet med et Lokale på 5 x 2,5 M. Heri ligger en Privatbane, der i Midten har en Rebroussementsstation, hvor der samtidig er Forbindelse til en Statsbane, der kun er antydnet ved en Ringbane med en Sporrist. Her i Landet, hvor Terrainforholdene ikke er overdrevent vanskelige, vil en saadan Overgangsstation ganske vist ikke være videre sandsynlig, men da den giver Anledning til en Del Rangering, har jeg alligevel fundet det umagen værd at foreslaa et Exemplar af Typen.

Ganske som det er almindeligt for Modelbanestationer, er ogsaa denne noget underforsynet med Sidespor, men det forudsættes, at Stationen ligger i en ret lille By, og at Statsbanen er ikke særlig stærkt trafikeret, saa Sidesporene mest anvendes af Privatbanen. Til Trods herfor kan man godt faa Vanskeligheder med at expedere en Krydsning paa Privatbanen samtidig med et tilsluttende Tog paa Statsbanen, hvis Privatbanetogene er lokomotivtrukne. Hvis ingen af Sidesporene er frie, kræver det, at det ene Privatbanetog omløber, før det andet ankommer, og at det sidste først omløber efter det førstes Afgang. Trafikken paa Statsbanen paaregnes nærmest kun skitseret, idet der ikke er særlig gode Muligheder for at ændre paa Togenes Udseende paa Sporristen.

Landskabet paa Anlægget forudsættes at være ret kuperet, idet Privatbanens laveste Punkt antages at være Krydsningsstationen. Denne er samtidig det højeste Sted paa Statsbanen, idet Sporristen ligger saa lavt, at den nogenlunde er skjult.

Anlægget tænkes at optage næsten hele Lokalet, saa der kun bliver et Par forholdsvis beskedne Betjeningspladser tilbage. Dette skyldes selvfølgelig delvis bitter Nød, men ogsaa til en vis Grad, at jeg er af den Mening, at et Modelanlæg bør placeres saa højt i Lokalet, at man mere ser hen over det end ned paa det, og saa er det ikke særligt vanskeligt at bevæge sig under det, hvorfor et System med faa og smaa Betjeningspladser i Forbindelse med Lemme, hvorigennem man kan komme til Resten af Anlægget, maa anses for en glimrende Løsning.

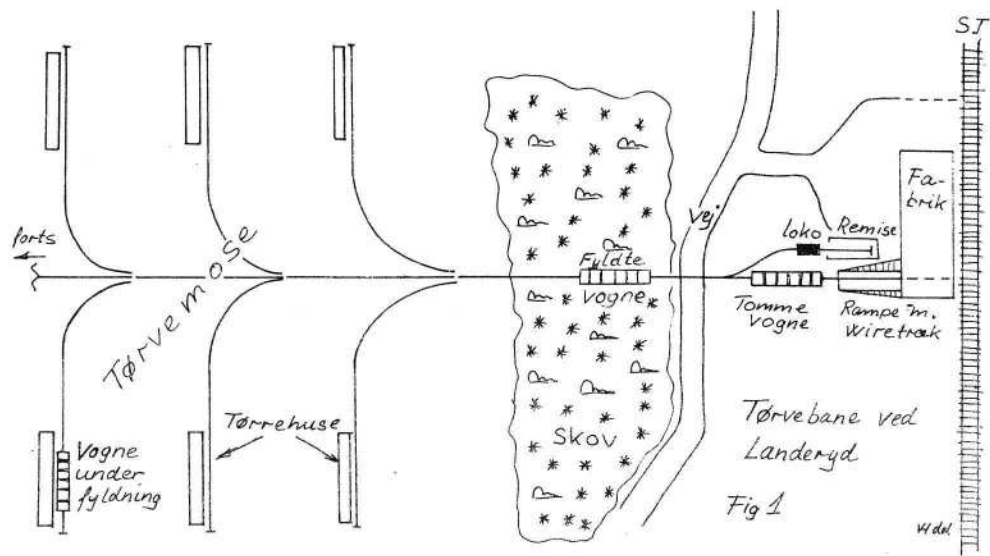
Under en ferie i Sverige i 1966 faldt jeg over denne tørvebane beliggende nær Landeryd ved SJ-linien til Tranemo i det vestlige Småland. Banen kan ved sin simple driftsform og primitive udførelse virke som idegiver til tertiærbanen på modelanlægget.

Sporplanen ser i princippet ud som vist på fig. 1. De tomte vogne fra fabriken bliver fra rampen af 3 mand skubbet forbi sporskiftet, der bliver lagt om, og vognene ruller så selv til loket - fig. 2. De fyldte vogne, der blokerer linien, skubbes ved håndkraft og ruller delvis selv til rampen forbi sporskiftet, hvor de af en wire bliver trukket ind i fabriken. Loket skubber nu de tomme vogne ud i tørvemosen.

Ved den række tørrehuse, der skal tømmes, standser loket ved "sporskiftet", se fig. 3, og vognene skubbes ved håndkraft ud til tørrehuset. Mandskabsvognen på billedet er elektrisk opvarmet. Sporet bliver flyttet, og et sæt vogne, som har været under fyldning, fig. 4, skubbes ved håndkraft til loket, der trækker dem til fabriken. Her afkobles vognene før vejoverskæringen, loket kører ned ad remisesporet, og man er klar til håndrangeringen.

Driften af denne bane med 1 loko og 3 sæt vogne kan efterlaves i model uden "fingerrangering" af vogne med visse modifikationer. Sporskifterne i mosen laves "rigtige" og elektrificeres. Køretråden føres ud til husene, eller driften baseres på damp- (brandfare) eller dieselloko. Sporskiftet ved rampen flyttes hen til denne, således at de tomme vogne fra fabriken ruller forbi sporskiftet. Rangerbevægelserne ved fabriken bliver nu, at loket skubber de tomme vogne hen til de fyldte, trækker disse til rampen, afkobler, og kører med de tomme vogne hen ad remisesporet. Når de fulde vogne er trukket op i fabriken, kan kørslen ud i mosen begynde.

Af detaljer fra banen vil jeg især fremhæve sporskiftet, der ses på fig. 5. Pladen, der sidder i stedet for hjertestykket, skal sidde flangehøjden under skinneoverkanten. Laves denne plade af et isolerende materiale, bliver ledningsføringen uhyre simpel. Hver af de indgående skinner nederst i billedet, hviler på langsgående jernplader inden for det bevæge-

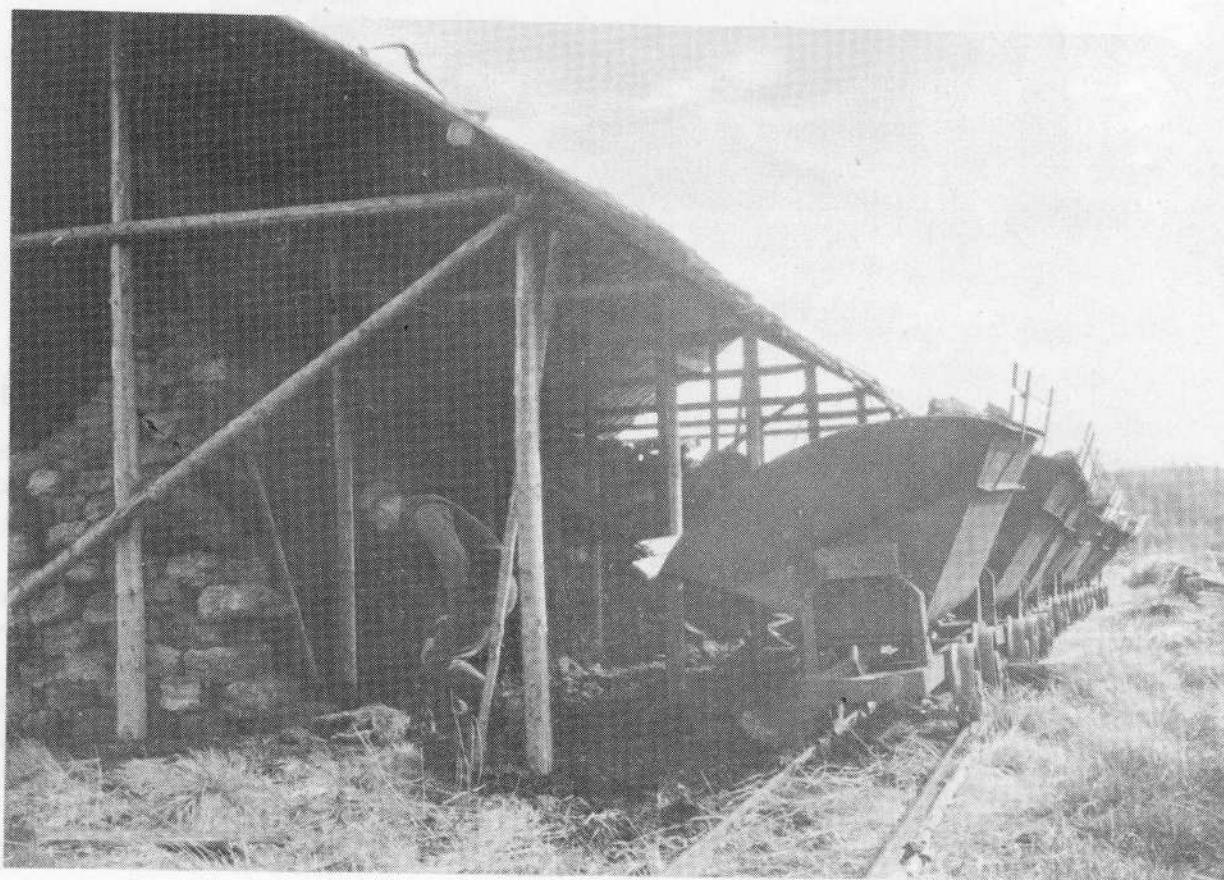


Øverst fig. 1, nederst fig. 2,





Øverst fig. 3, nederst fig. 4.



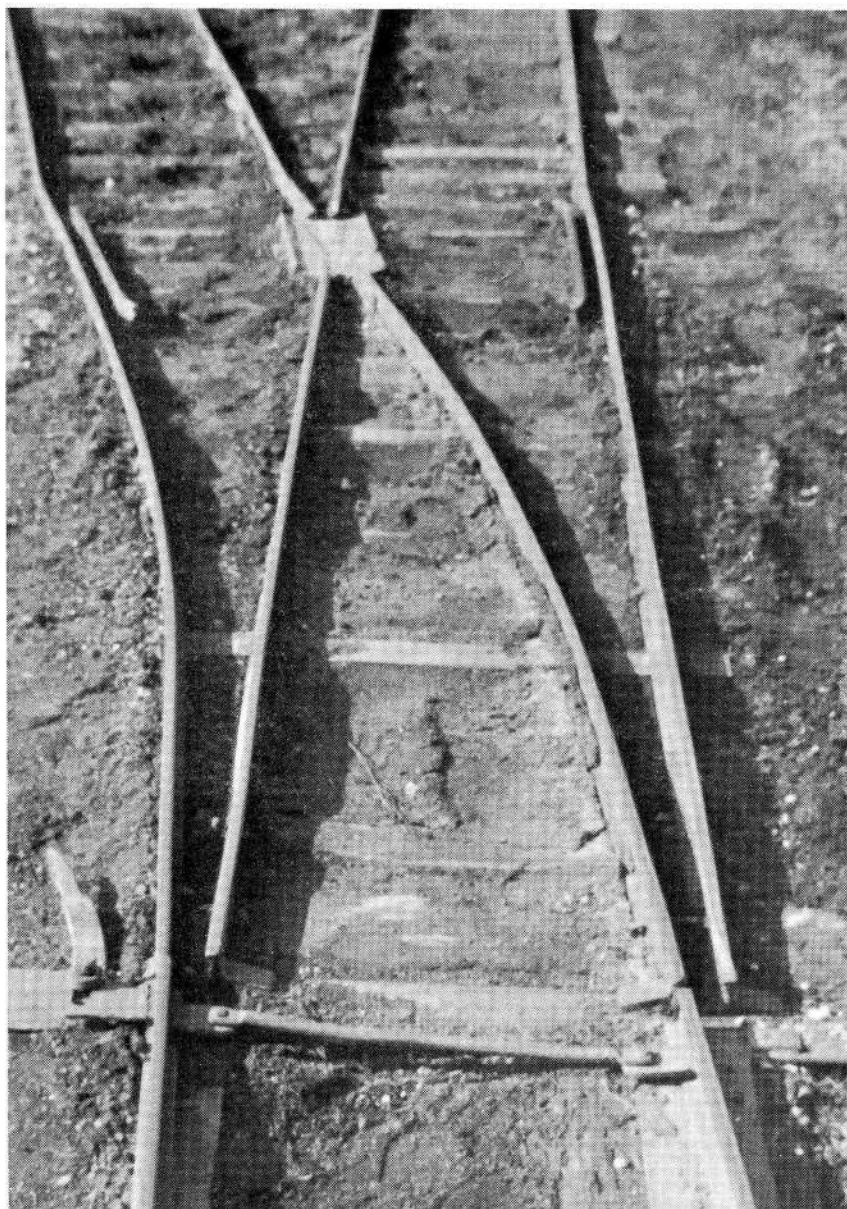


Fig. 5.

lige stykke. Disse plader kan på modellen bruges til at overføre strømmen til de faste skinneender med et par ledninger.

Loket viser en detalje, fig. 6, som man næsten kun ser på modelloko, idet kun den forreste aksel er affjedret, medens den drivende aksel er fast monteret i rammen.

Bliver dette loko lavet nøjagtigt efter i model, vil ukyndiges kommentarer paradoksalt nok sikkert blive:

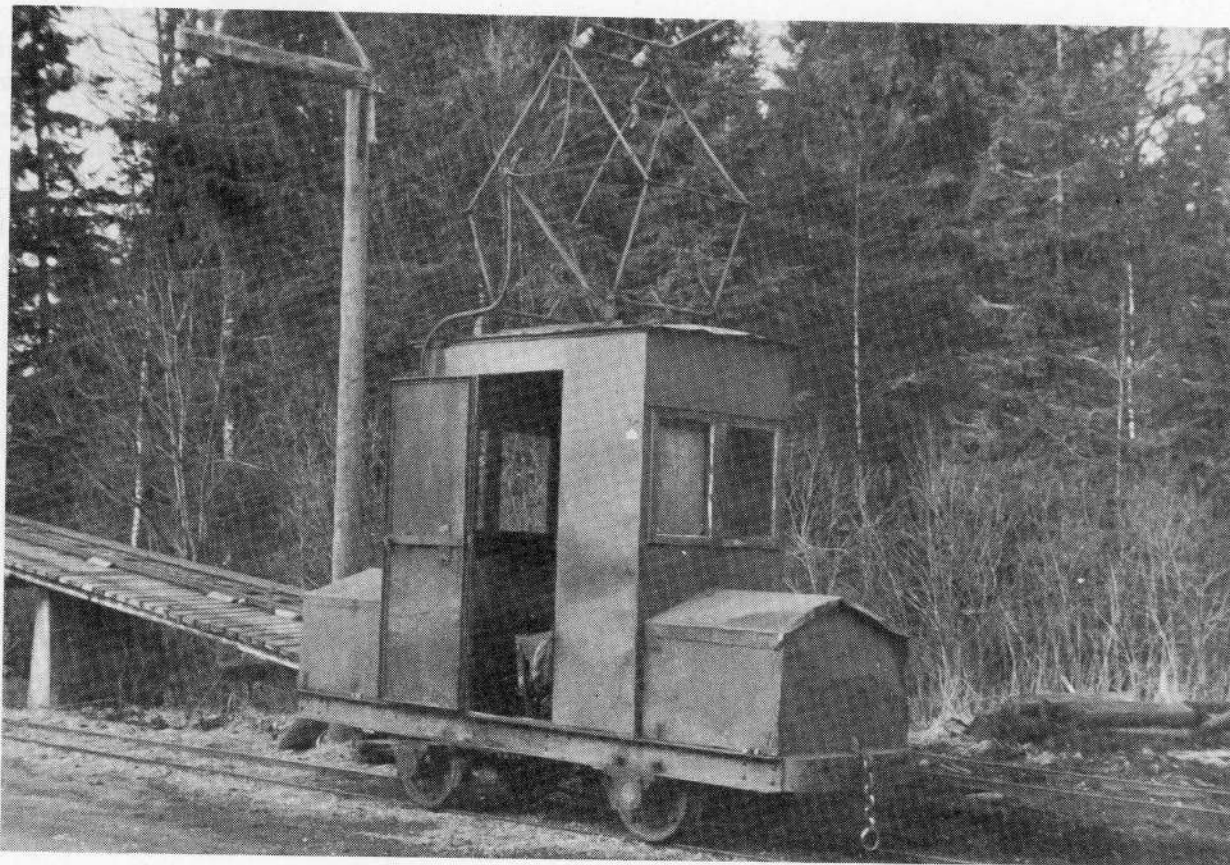
"Hvor har du købt det legetøjslokomotiv henne?"

F.B.F.

FRA SIDEGANGEN

To små redaktionelle bemærkninger: Revisoren har den 12. marts revideret SIGNALPOSTENS regnskab og fundet det i orden. Beholdningerne var, hvor de skulle være.

Vor "sættemaskine", alias denne skrivemaskine, som jeg skriver på her, har været til reparation efter havari, men er desværre ikke fuldt funktionsdygtig, idet den laver utilsigtede spring i bogstavmellemlommene. Da bladet skal være færdig nu, har jeg måttet lade syv være lige om De forstår, hvad jeg mener, og lade enkelte linier være i dårlig stand.



Øverst fig. 6, nederst: Ophalerrampe og (til venstre) lokoremisen.



KUPESNAK

EFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFT

HJÆLP! HJÆLP!

Vi håber at nogle af H0-klubberne kan hjælpe os med nogle Joto-flex skinner med midterleder. Vi skal bruge ca. 100 m.

Store som små partier har interesse.

Henvendelse på telefon (01)60.11.78 på tirsdage og torsdage mellem kl. 19 og 22.

Med venlig hilsen

Tingbjerg Modeljernbane

John Christiansen,

Terrasserne 40

2700 Brønshøj.

EFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFTERLYSNINGEFT

Til redaktionen af SIGNALPOSTEN.

Jeg har med interesse læst flere artikler om den gamle personvogn Ba 400 og kan yderligere oplyse, at vognen i ca. 1925 blev sendt til Esbjerg for at benyttes i havnetogene til Englandsbåden. Så vidt vides blev den kun benyttet en enkelt gang; vognen var for gammel, og det var mere praktisk at benytte personvogne fra en togstamme, f.eks. tog 1039.

Hvorfra vognen kom, eller hvortil den sendtes kan ikke erindres, men det var kun en kort gæsteoptræden.

Angående "Toiletdøren som liggeplads" kan jeg oplyse, at det skal forstås således: Sæderne i Aa-vognen (hvorvidt omhandlede toiletdør også fandtes i andre vogntyper, f.eks. Ad, kan ikke erindres) kunne i visse kupeer trækkes ud, d.v.s. ind mod hinanden, men da der intet modstående sæde var ud for pladsen overfor toiletdøren, kunne en indbygget polstret klap i denne, med en længde på ca. 1 m - slås ned og finde støtte på det modstående udtrukne sæde, således at der også her blev en liggeplads. Det må i denne forbindelse erindres, at der på den ene side var 4 pladser, men på modsat side kun 3 pladser.

Med venlig hilsen

interesseret læser af Signalposten og gl. jernbanemand.

Fra Dr. Otto Werder, Oberer Kirchliweg 8, CH 9008, St. Gallen-Langgass, Schweiz har vi modtaget en efterlysning som følger (frit oversat):

Sammen med min søn har jeg en samling af Ølvogne i H0, og den vil vi selvfølgelig gerne have så komplet som mulig. For mange år siden eksisterede i Danmark et firma Long, som fremstillede nogle ølvogne, som i et katalog var betegnet på følgende måde:

Ølvogne. Vognene fremtræder meget naturtro, plasticvognkasse, 2-akslet, pinollejer, længde 10,6 cm, bremseplatform med håndsving.

Nr. 120 Tuborg uden paraply

Nr. 121 Tuborg med paraply

Nr. 122 Carlsberg

Nr. 123 Albani.

Desværre er firmaet Long forlængst gået neden om, og da vort samleri først begyndte noget senere, har vi ikke fået købt disse vogne.

Er der nogen mulighed for at nogen blandt SIGNALPOSTENS læsere kan skaffe disse vogne eventuelt en modeljernbanemand, der nedlægger sin bane og sælger sit materiel?

Dr. Werder spørger videre om til hvilken pris man evt. kan købe vognene, og beder om "mange tilbud". Redaktionen skal gerne være mellemmand, om De skulle have noget til salg.

Opbevaringen af vort lille tidsskrift er tilsyneladende et problem, der beskæftiger mange af vore abonnenter. Sågar i USA sidder en abonnent, der har begået en samlekassette, som han har sendt den medfølgende tegning af. En tegning, der vist taler for sig selv.

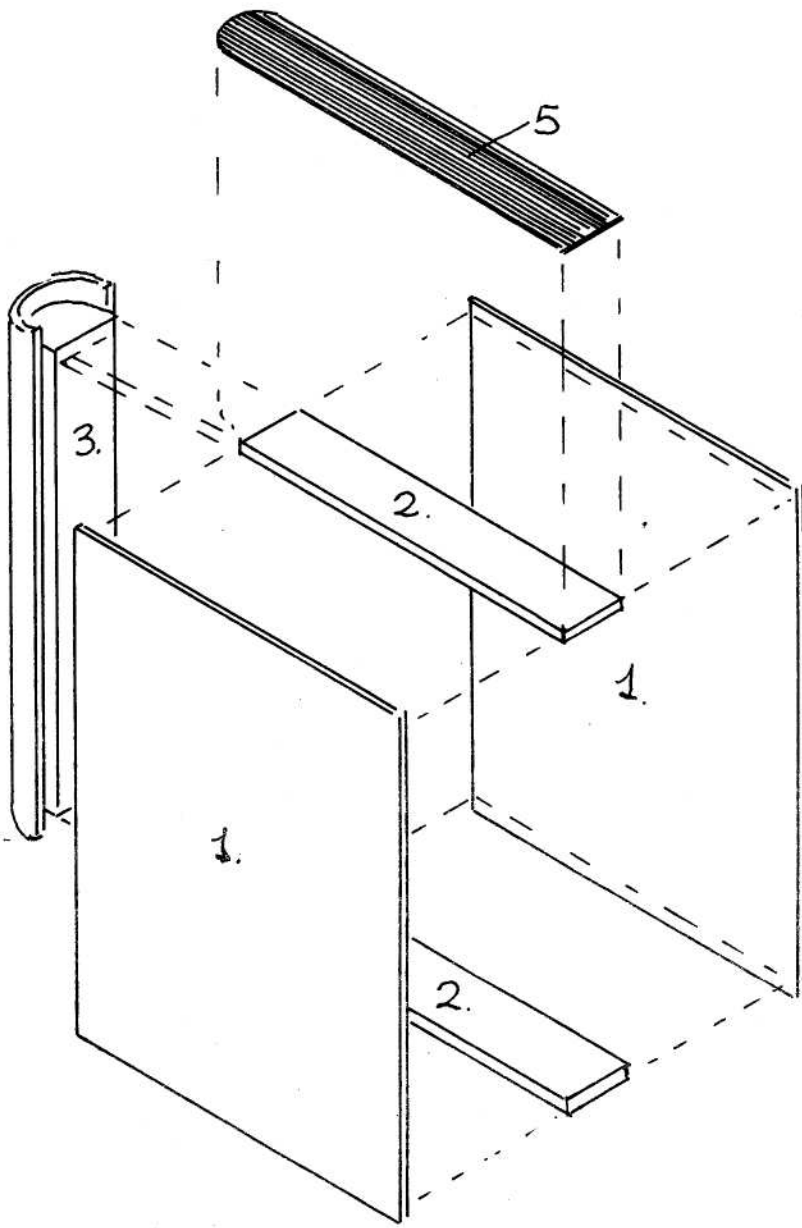
Billedgalleriet

Side 96, øverst: Sommerstemning på HHGB, 27/5 1972 (Asger Christiansen).

Side 96, nederst: FJ I og FJ IV i Stubberup, 14/10 1973 (Niels J. Hansen).

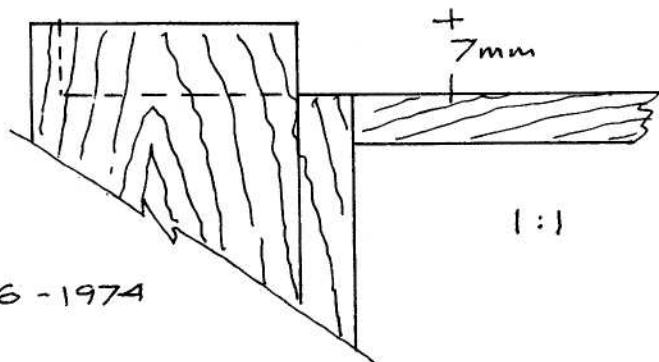
Omslag side 3: Læssevejen, Hareskov st., 21/3 1967 (Erik Pedersen).

Bagsiden: VLTJ nr. 6 på Harbør st., 8/4 1973 (Søren Johannessen).



SAMLEMAPPE FOR IÅR AF SIGNALPOSTEN

- 1 = SIDER = 2 STK. 4mm KRYSFINDER 180 x 240 mm
- 2 = TOP & BUND = 2 STK. TRÆKLODS 175 x 27 x 5 mm
- 3 = RYG = 1 STK. TRÆKLODS 240 x 36 x 30 mm
- 4 = 1 STK. IMITATION LÆDDER 280 x 480 mm
- 5 = 2 STK. KARTON 27 x 202 mm / LINIER SOM SIDER



FEB. 6 - 1974

