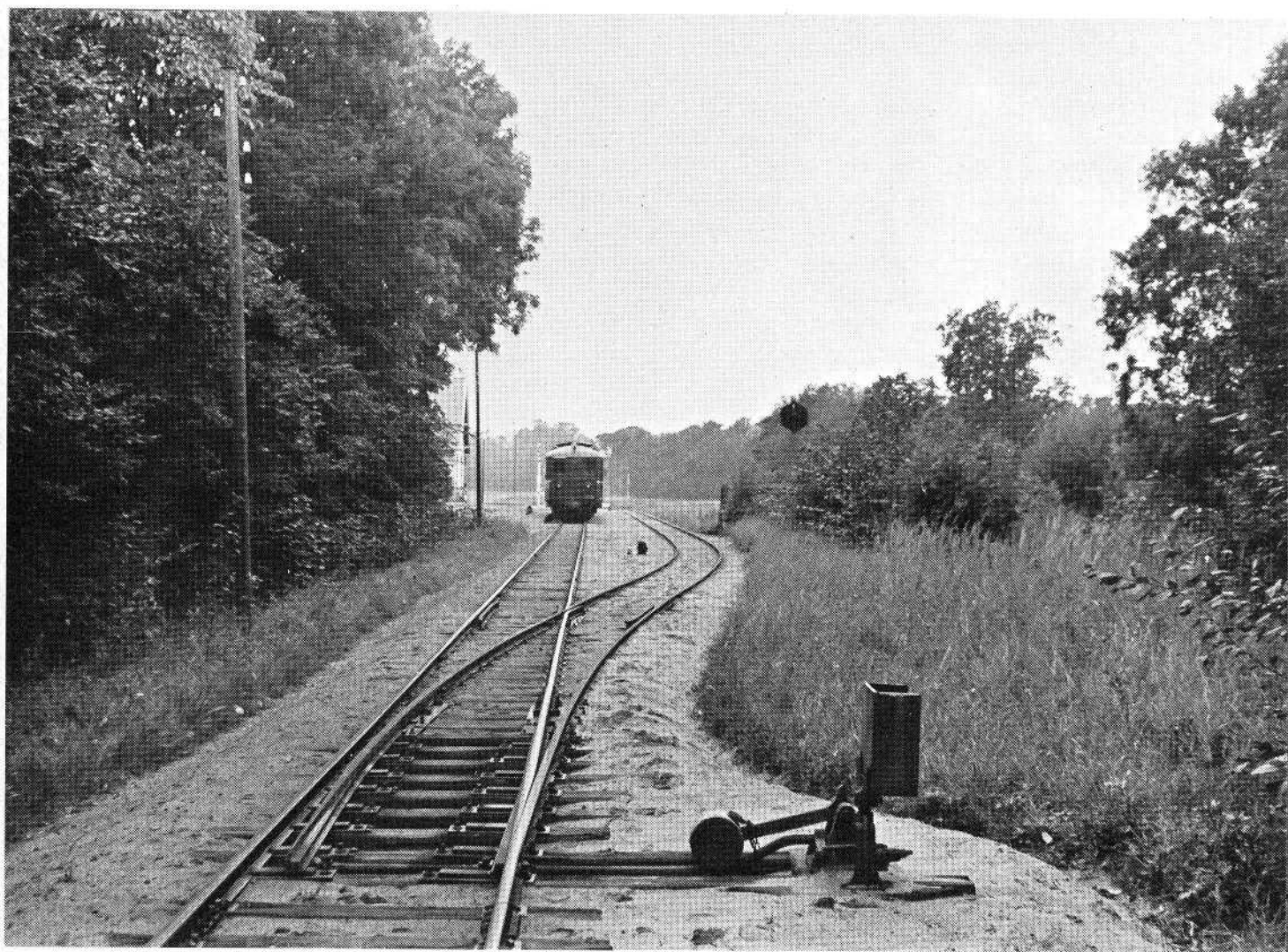
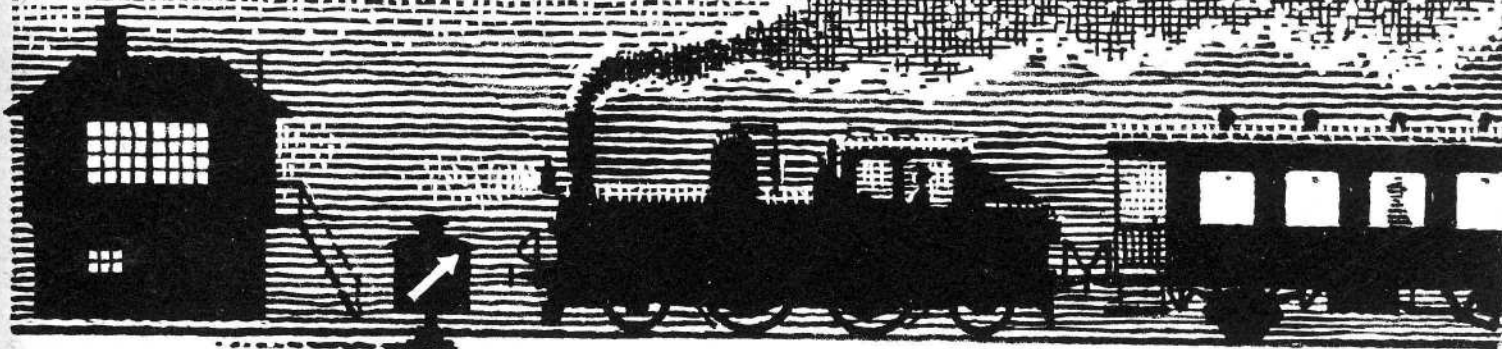


SIGNALPOSTEN



11. ÅRG.
1975

NR
AUG 4

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Sikken ballade der pludselig opstod omkring sidste nummer.

Vor trykker gennem otte år, der ind imellem har lavet noget bras og ind imellem noget helt vidunderlig godt, slaptemmelig skidt fra trykningen af nr. 3 og leverede i første omgang kun 850 brugelige eksemplarer.

Som sædvanlig i sådanne tilfælde reklamerede jeg omgående og bestilte supplement til allerhurtigste levering, da vi - som forudsagt - i forvejen var alt for sent på færde. Jeg brugte måske et par ord med store bogstaver om arbejdets kvalitet, men fik løfte om levering af supplement i løbet af en uges tid.

Fjorten dage senere sendte trykkeren mig så pludselig papir og trykplader og meddelte, at jeg måtte få suppleret op "til anden side"!

Tableau!

Hvad gør man så? Forsøger først at få en forklaring, men trykkeren er som sunket i jorden. Dernæst spørger man sin repromand, men han kender ikke umiddelbart nogen, der har en maskine, som kan tage de trykplader, som jeg står og vifter med.

Dernæst ringer man til maskinfirmaet, der oplyser, at man kender et par stykker, opstillet i nærheden.

Så opsøger man den første af disse og træffer en mundtlig aftale om levering af supplement. Dernæst straks kvaler med ikke-overholdelse af lovet leveringstid - og med en dum undskyldning. Gode miner til slet spil, og endelig leveres supplementet, med næsten 4 ugers forsinkelse og mod en merudgift på næsten 800 kr. Derefter hurtigste optagning m.v. og forsendelse til de sidste 150 abonnenter, der derved først fik deres maj/juni nummer et stykke ind i juli.

Jeg kan kun beklage det skete, men havde ingen mulighed for at forhindre "katastrofen".

Nu er jeg så på jagt efter en trykker, jeg kan stole på - om en sådan da overhovedet findes. Så må jeg selvfølgelig også se i øjnene, at det nok bliver noget dyrere, og at årgangens side-tal derved må formindskes.

Jeg har skriftligt forespurgt et par stykker, men ved endnu ikke i skrivende stund, hvad resultatet bliver.

Det var en drøj tid at komme igennem, så meget mere som jeg samtidig var syg af svimmelhedsanfald og hovedpine. Den megen tankevirk-somhed har nok ikke gjort sygdommen lettere, men at undlade at tænke på hjertebarnet, det kan jeg naturligvis ikke.

Til gengæld kom håndbog nr. 2 helt planmæssigt igennem fremstillingsproceduren og de - iøvrigt nøjagtigt 100 stk. - forudbetalte eksemplarer blev afsendt den 19. juni 1975.

Endnu har ingen fortalt os, hvad de synes om bogen, og der foreligger af naturlige årsager heller ingen anmeldelser endnu.

Selv synes jeg - nu da jeg sidder med det færdige resultat i hånden - at vi er sluppet heldigt fra opgaven. Indbindingen er mere "gedigen" og med et kønt smudsomslag fremtræder den "lækker og indbydende".

Prisen for håndbog nr. 2 er nu kr. 138,- incl. moms og bogen sendes portofrit ved forudbetaling af beløbet på vor girokonto 6 49 47 22.

Det samme gælder vore øvrige publikationer, som man finder omtalt i vort katalog, der blev medsendt med nr. 3.

Skulle De kende nogen, der kunne tænkes at have glæde af et katalog, så send mig venligst en adresse på vedkommende.

Ikke mere for denne gang. Næste nummer, nr. 5, påregner vi at afsende i midten af oktober om ellers alt går vel.

På genhør!

Holtrup

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

11. ÅRGANG, NUMMER 4

AUGUST 1975

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Jädraås-Tallås Järnväg		134
Danske Jernbanefærger: M/F Dronning Margrethe II og M/F Prins Henrik.		141
ADAMs hjørne: Kulrøg i Urtegården		152
Vi bygger: Motorvogne for begynderen		159
Kupesnak	bagsiden	

Forsidebilledet: Fra Bornholm, Køllergårde st. (E.V.P.)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

Redaktion & Ulf Holtrup
Ekspedition: Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
(01) 71 79 03

Repro: Bargholz offset
Skt. Knuds Vej 14
1903 København V
(01) 22 77 05

Tryk: Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
(01) 59 44 11

SIGNALPOSTEN udsendes 6 gange om året med ca. 2 måneders mellemrum. Tilstræbt årligt sidetal svarende til 400 sider. Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby, og alt ikke-professionelt arbejde udføres derfor af interesse og uden beregning. Overskud bruges til jernbanehistorisk forskning.

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6.49.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, i postanvisning eller check til samme adresse.

Pris for 11. årgang, 1975, kr. 46,- incl. moms

EFTERTRYK TILLADT MOD TYDELIG KILDEANGIVELSE

Jädraås Tallås Järnväg

Smalsporet museumsbane i Gästrikland.

J.T.J. er uden tvivl den mest interessante veteranjernbane i Sverige og at den er smalsporet kan vel ikke undre nogen. Sverige har jo, i modsætning til Danmark, været rig på smalsporsbaner med et rigt udvalg af sporvidder.

Mit kendskab til denne bane stammer fra det svenske "Alt om hobby" og J.T.J. Nytt, der udgives af 891-JMS, en forening der står bag J.T.J.

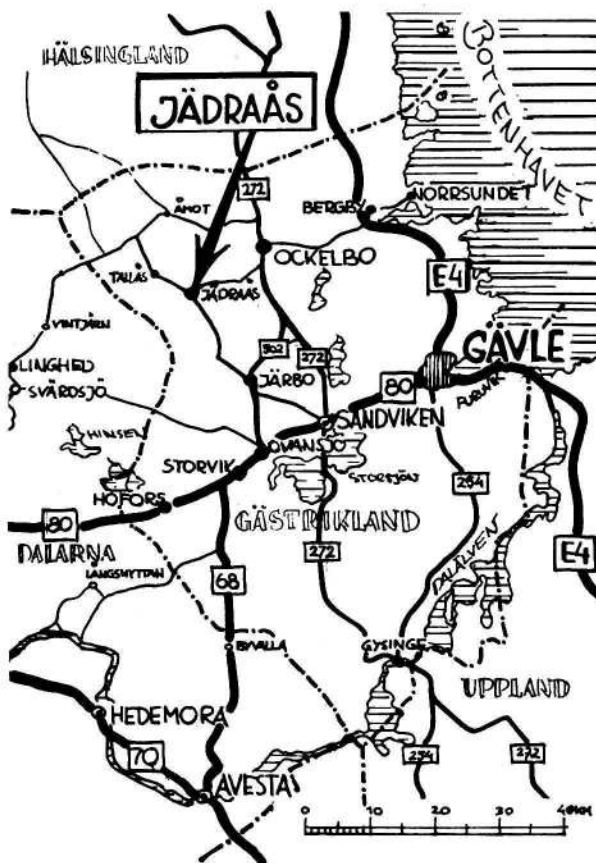
Det første besøg jeg aflagde på J.T.J. var i sommeren 1971, hvor jeg fik en yderst fin modtagelse og knyttede nogle personlige kontakter, der til stadighed holdes vedlige i form af udveksling af foto, avisudklip, tegninger, tidsskrifter m.v. samt gensidige besøg.

Da jeg i sommeren 1972 var så heldig at få tildelt et rejselegat til studier af spildevands-

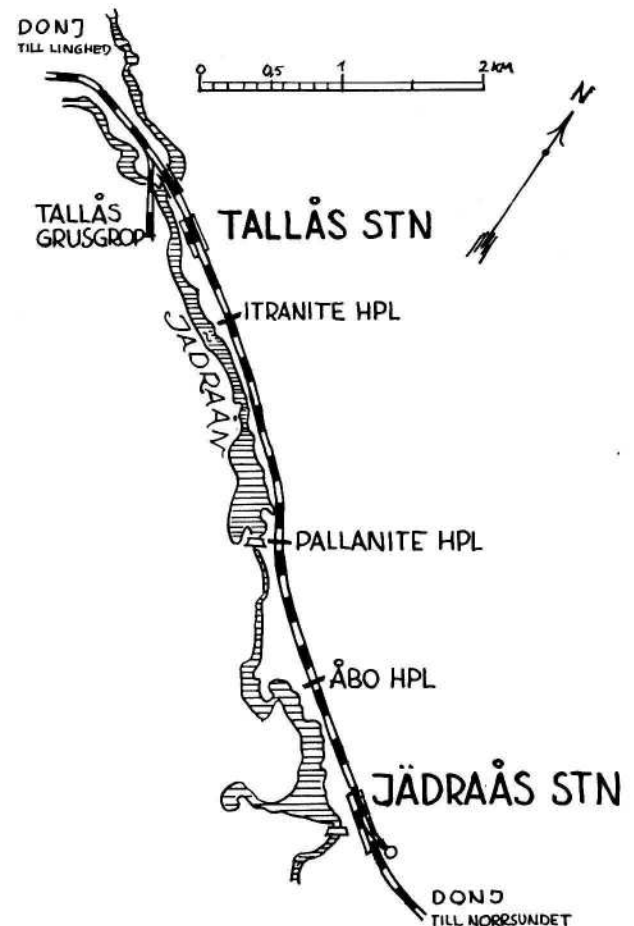
rensning og miljø i Sverige, så tilrettelagde jeg min tur så jeg kunne være i Jädraås i week-enden, der var stor trafikhelg, som det kaldes deroppe, når der køres både lørdag og søndag. Som medlem af klubben blev jeg sat op til tjeneste som konduktør på det ene af dagens tog.

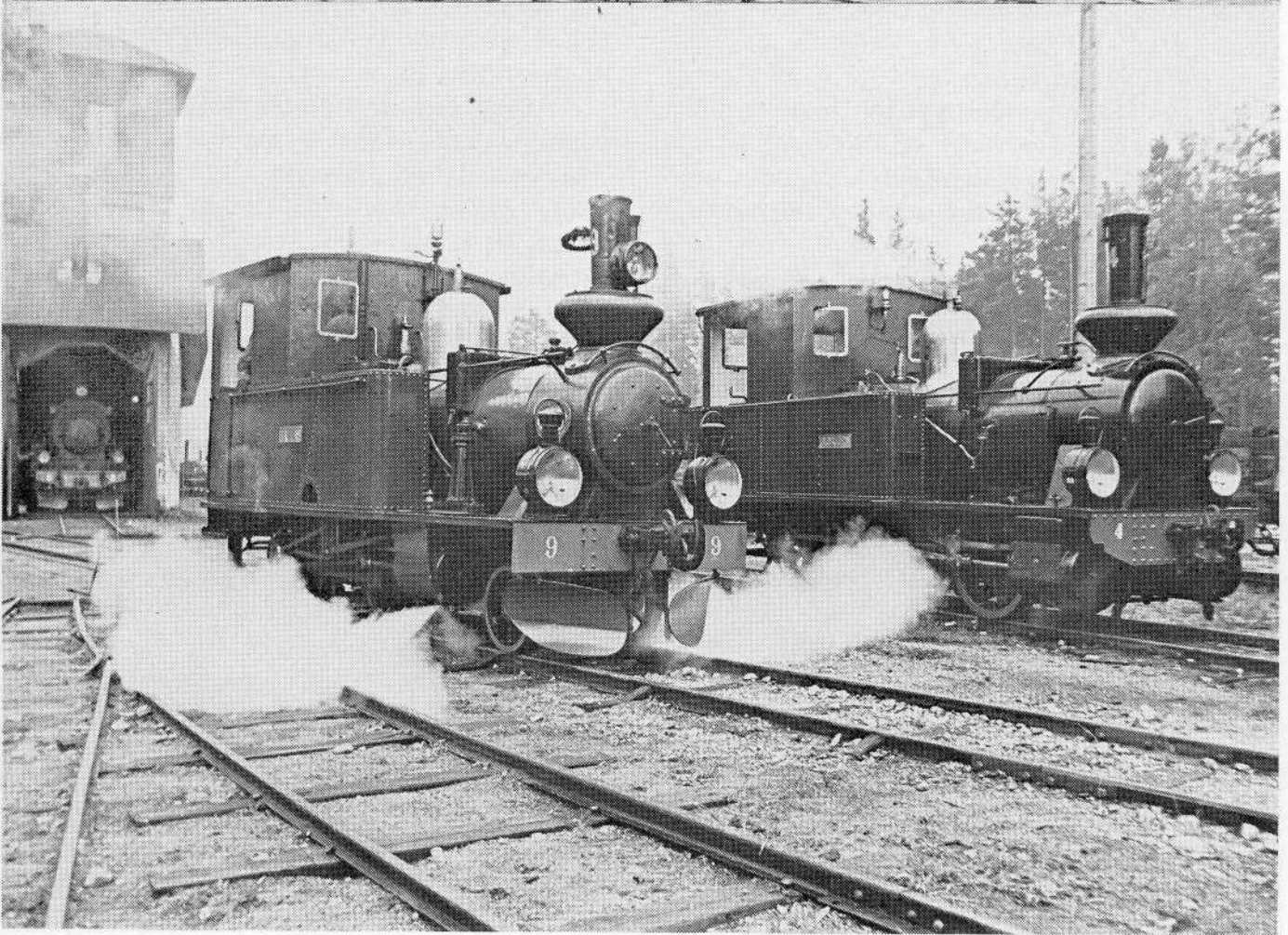
Om fredagen besøgte jeg Järnvägs museet i Gävle, her havde mine lokomotivførervenner Rune og Karl-Erik arrangeret særvisning, der indebar, at jeg foruden den tilgængelige del af museet også fik lejlighed til at se magasinbygningerne og det var nok det mest interessante.

Tidlig lørdag morgen startede vi turen til Jädraås, ca. 40 km fra Gävle; da vi kom til remisen havde morgenduelige eldare (fyrbødere) opfyret loko nr. 2, KORSÅN og loko nr. 9, TALLÅS, der skulle køre dagens tog. I de næste par timer gjorde togpersonalet de to vognstammer klar med rengøring o.l. Lørdag skulle der køres 4 dobbeltture med 2 togpar og søndag 5 dobbeltture, også med 2 togpar, og ind imellem kørte man med dampvognen MAJORN, der er en virkelig attraktion.



Situationsplan.





Første afgang var kl. 10.00 og det var mit tog, der bestod af loko nr. 2, Korsån, "Kungavagnen", en "skovvogn" af J.T.J.s eget fabrikat og "Korsåvagnen". Efter de 4 km nåede vi til Tallås station, hvor der blev løbet om og vi afventede næste togs ankomst for krydsning, hvorefter vi fik afgang mod Jädraås. Her vil jeg tilføje, at vi havde indgået en aftale om, at vi for at få lidt afveksling gav afgang fra Tallås efter danske regler, altså signal fra Stinsen til mig, hvorefter jeg fløjtede en lang og en kort og med vandret arm mod lokoet; da min lokofører havde kørt rangertjeneste i Hälsingborg, var han fuldstændig kendt med fremgangsmåden og svarede med armen og et pift i fløjten - i Jädraås skete afgang efter svenske forskrifter.

Da dagens kørsel var forbi var der afslutningstjeneste og efter vask og omklædning var der fællesmiddag og hyggeaften på Skogsskolan, en lille svingom blev det også til. Ved 24-tiden rullede en af vognstammerne op, forspændt en lokomotor for at transportere de medlemmer, der skulle overnatte i Tallås stationshus, ca. 20 stykker. Også toget overnattede og næste morgen bragte det personalet tilbage til søndagens tårn.

Det var mine egne personlige oplevelser på J.T.J. og i det følgende skal jeg berette lidt om 891-JMS og J.T.J.s virke og materiel..

891 Järnvägernes Museiselskap, som er foreningens fulde navn, blev stiftet i 1961 med

det formål at erhverve og restaurere jernbanemateriel fra 891 mm smalsporsbaner og senere forsøge at få det sat i drift på en museumsbane. I 1968 lykkedes det at få det første tog ud og køre, men kun for foreningens medlemmer, og det var på DONJs strækning. DONJ står for Dala-Ockelbo-Norrundet Järnväg, som ejedes af Kopparfors concernen og væsentlig blev benyttet til transport af tømmer fra de store skove til sulfatfabriken i Norrsundet. Banen blev åbnet i 1881 og blev nedlagt i 1971.

J.T.J. overtog den 5,5 km lange del af strækningen mellem Jädraås og Tallås, denne strækning er dog kun ca. 4 km, men man disponerer yderligere over 1,5 km vest for Tallås.

I Jädraås havde DONJ sit hovedsæde med kontorer, remise, værksteder og vognhaller. J.T.J. disponerer nu over remise og vognhaller, men ikke over stationsbygningen. De har selv opført et mindre stationshus med billet-salg, information og lokale for stationspersonalet.

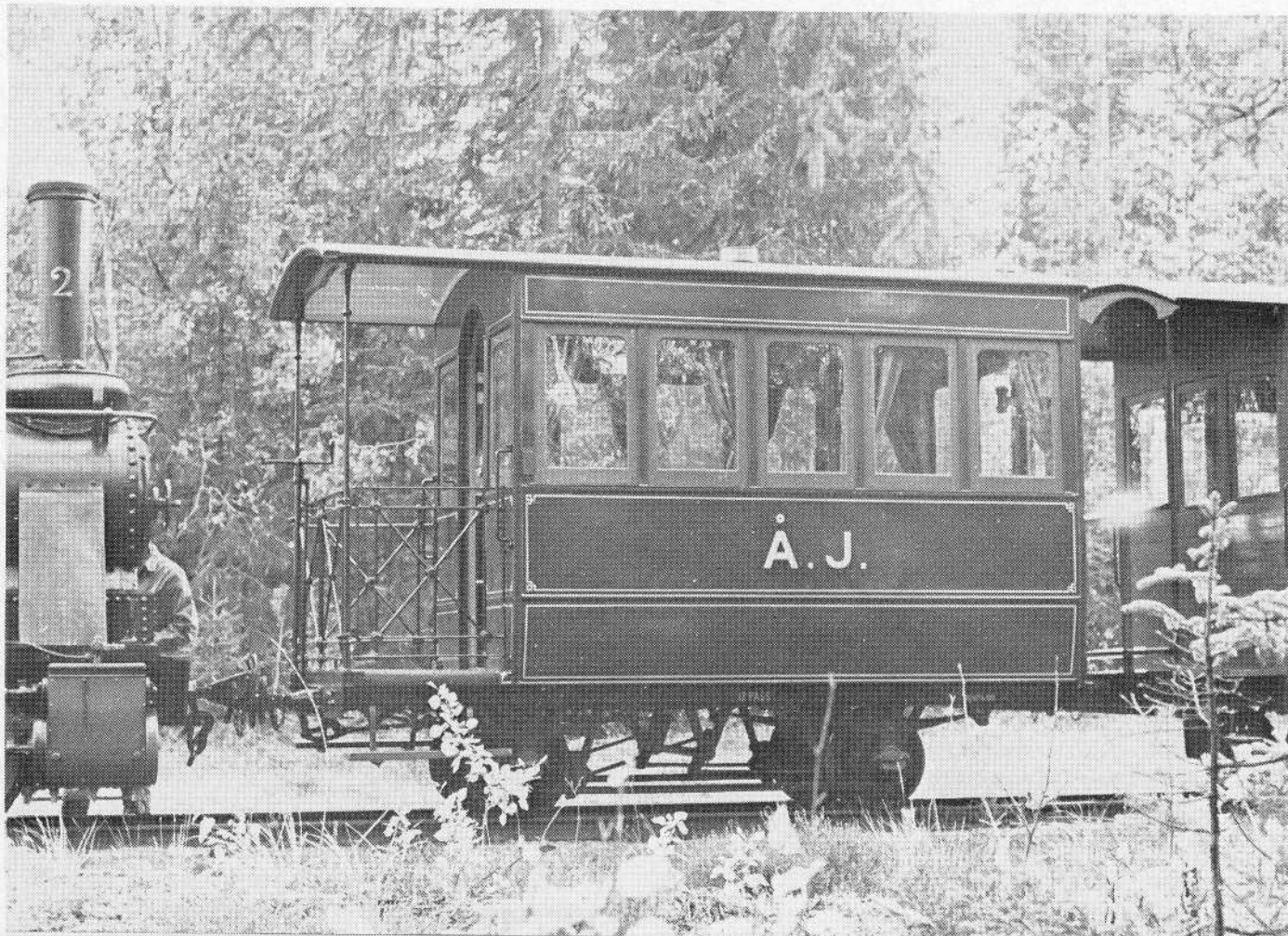
Tallås derimod disponerer J.T.J. helt over, her har man bevaret det gamle stationsmesterkontor og ventesalen, medens den øvrige del af stationen benyttes til overnatning for arbejds hold og togpersonale.

Lidt om driftsmateriellet. Af trækraft råder J.T.J. over 4 lokomotiver, nr. 2 Korsån, et C 1 loko, bygget i 1902. BLJ nr. 9, 1 B loko, bygget 1898. BLJ nr. 8, C-loko og DONJ nr. 8, et Mallet-loko, C, C, T 3, bygget 1910. Herudover har man dampvognen Majorn, bygget 1888 af Atlas, en dampdræsine kaldet Kippan, og et akkumulatorloko, bygget 1917 af ASEA, og endelig en lokomotor bygget i Kalmar i 1932.

Vognparken er meget broget. Af 2-akslede personvogne har man de 3 tidligere nævnte: Korsåvagnen og Kungavagnen, hvis byggeår fortaber sig i det uvisse, såvidt vides er de oprindeligt beregnet til hesteforspand. Kungavagnen har sit tilnavn fordi den blev brugt af kong Oscar den II til bjørnejagter i skovene omkring Jädraås. Den nævnte skovvogn er J.T.J.s eget fabrikat og gør god fyldest i de tæt besatte tog. Endvidere har man endnu 2 restaurerede, den ene er Roslagsbanens CD 15, der er en kombineret post- og personvogn med kun 3 siddepladser, den anden er en bogievogn fra DONJ. Af personvogne, der endnu ikke er restaureret, er DONJs C 140, kaldet Trotts Allt, bygget 1898



Majorn (Foto: L. Jonsson)



af banens eget værksted, samt et par stykker mere som jeg ikke har exakte oplysninger om.

Af godsvogne har man en halv snes stykker, både åbne og lukkede, der hver har sin interessante historie, men det vil nok føre for vidt at komme ind på her.

Lidt om strækningen Jädraås-Tallås: Når toget forlader Jädraås passerer det en overskæring, der tidligere har været forsynet med bomme, disse er nu fjernet, og toget må rangeres ud over vejen af stationspersonalet, der med et rødt flag standser landevejstrafikken. Denne er nu meget begrænset, men festligt ser det ud. 1 km efter Jädraås kommer Åbo holdeplads, der til tider er betjent, yderligere 1 km fremme ligger Pallanite holdeplads, tæt ved Pallanite kraftstation, og ved siden af stationshuset ligger et gammelt turbineskovhjul fra denne station. Det er J.T.J.s mening her at anlægge et 2. det spor, så krydsning kan finde sted, for at få mere afvekslende trafik.

Pallanite holdeplads er på store trafikdage betjent og der holdes uanset om der er passagerer at optage eller afsætte, også dette giver liv over foretagendet. Tredie holdeplads er Itranite og derefter rulles der ind på Tallås station, der er betjent. Hele strækningen Jädraås-Tallås er forsynet med telefon, så af- og tilmelding af tog kan ske forskriftsmæssigt.

Både Jädraås og Tallås er forsynet med semafor som hovedsignal, endvidere er der op-

stillet forsignaler. De betjenes fra stationerne med linetræk, hvorimod hovedsignalerne betjenes direkte på masten.

Hvad ser man så langs strækningen som passager? Foruden de førnævnte holdepladser har man til højre landevejen og de store skove, derimod er udsigten til venstre (regnet fra Jädraås) noget af et eventyr. Først et rigtig typisk Dalar-landskab med rødmaledede gårde og græssende kvæg og den for landskabet kendte vegetation. Efter Pallanite holdeplads kører vi langs Jädraån helt til Tallås. Her er små holme med sommarstugor, meget lig Heljans model med røde vægge og hvide vinduer og vindskeder og andet træværk, på enkelte stræk er der kun ca. 1 meter til vandet.

Som det vil kunne forstås er der i tørre perioder stor risiko for at lokomotiverne med eventuelle gløder skal sætte ild i skoven, men det er der taget højde for, idet der efter hvert tog følger en brandbevåkningspatrulje, d.v.s. en bil fra Austin fra først i trediverne, der er udstyret med diverse brandslukningsmateriel til en første indsats, og som kan tilkalde brandvæsnet om det bliver nødvendigt.

Som afslutning på denne "romantiske" beretning er kun at tilføje, at J.T.J.s medlemskare ikke er så meget ulig den, vi kender herhjemme i de danske klubber; de kommer fra alle samfundslag og har den samme interesse: TOG!!!

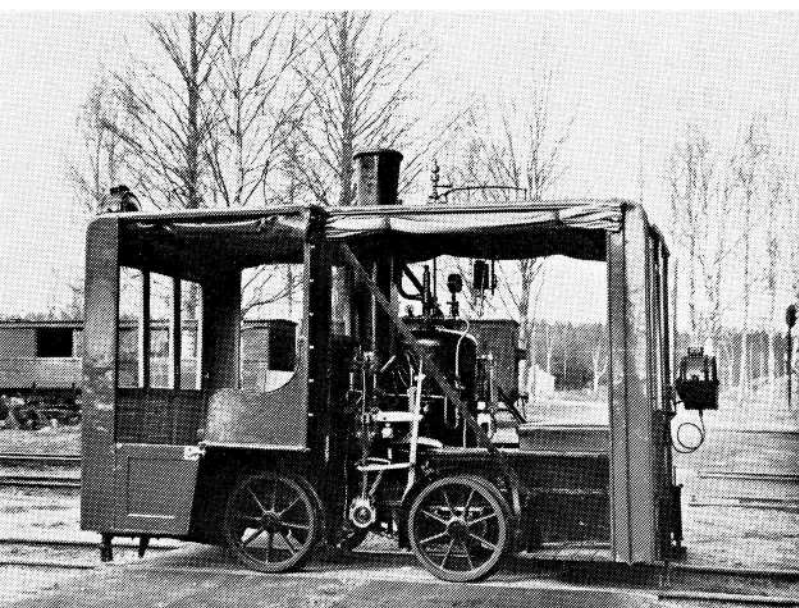
Jädraås-Tallås i model.

Hvis vor ven Holtrup kan afse plads i SIGNALPOSTEN vil jeg beskrive, hvordan man kan udføre J.T.J. i model.

Som det fremgår af det ovenstående, har jeg fået stor forkærlighed for denne sjove veteranjernbane og jeg besluttede mig for at lave en model af banen.

Imellem tjenesten og i andre ledige stunder havde jeg travlt med tommestok og skitseblok. Nogle af skitserne er allerede omsat i byggetegninger og andre står for tur, foreløbig er det blevet til Kungavagnen, Korsåvagnen og Tallås station.

De to første og Trotts Allt håber jeg man vil bringe i SIGNALPOSTEN, for Tallås station er det uladsiggørligt, men skulle nogle have lyst til at erhverve tegningen, kan man sende kr. 3,- i frimærker til dækning af porto og



Kippen = "Tjippen" (Foto: L. Jonsson)

trykning. Tegningen er i A 3 format. Adressen: John Hansen, Bovænget 6, 3140 Ålsgårde.

891 mm i spor H0 svarer til 10,1 mm. Da jeg i mine gemmer havde både TT-spor og N-spor, valgte jeg det sidste, da det med 9 mm lå nærmest. Jeg havde også lidt Liliput, Eggerbahn, Jouef og nogle Lima N-vogne.

Efter nogen granskning af det forhåndenværende materiel, valgte jeg at starte med Kungavagnen. En Lima tankvogn blev splittet ad, vognbunden blev savet over og kortet af, og da forbilledet har centralkobling blev pufferne fjernet. En 1,5 mm finerplade blev tilpasset bunden og det hele blev limet sammen med kontaklim.

Vognkassens sider og endegavle er skåret ud i 0,8 mm krydsfiner - det siger min mikrometerskrue, men bedre vidende fortæller, at det ikke kan fås under 1,0 mm? Som forbilledet har langsgående sæder er også modellen forsynet med sæder af plasticbænke fra et byggesæt, og det er min mening at anbringe 3-4 af Preisers siddende personer i gamle dragter.

Taget er filet til af en træklods, der er belagt med fint sandpapir. De tynde lister langs vognsiderne er bomuldstråd, der er vædet med lim og lagt på. Vognkassen er malet med blå Humbrol nr. 14, og er stafferet med gult. Det kunstfærdige gelænder på platformen er endnu ikke lavet.

Den anden J.T.J. model jeg pusler med er ångvagnen Majorn. Til vognkasse bruger jeg Liliput personvogn fra Zillertalbanen, undervognen er lagt til side til en anden model. Tagudhænget skæres af 5 mm fra gavlen i begge ender, de 2 trinbrædder udføres af et par stykker plastic, der limes på. I hver ende er der 2 lokomotivlygter, den ene til petroleum og den anden til gas; jeg har taget mine fra et par gamle plasticoverdele til loko, men der findes fine eksemplarer i handelen. Mit største problem var at finde et fremdrivningsmaskineri, at bygge det selv ville nok være det rigtigste, men jeg veg tilbage og fandt en nem og billig løsning i et B-købet loko fra Jouef - overdelen blev taget af og med lodder og trisser fik jeg motor og gearkasse anbragt i vognkassen. Jeg borede et hul i taget og skruede skorstenen fra lokoet på plads. Desværre er akselafstanden ikke helt nøjagtig. Fløjte og afgangsrør fra sikkerhedsventilen samt en tagventilator mangler endnu.

En lille sjov detalje ved dampvognen er, at den ene halvdel er maskinrum med opretstående kedel og i den anden halvdel er der plads til 8 passagerer og på væggen ind mod maskinrummet er der et bord, der kan klappes ned eller op om man vil. Udover bordet er der en plade, der kan klappes ned over og i den er der 8 runde huller til at sætte grogglas i så de ikke vælter under kørslen.

"Buller"
Ålsgårde.

891-JMS' adresse er:
Box 405 901 05 Gävle, Sverige.

Fototekster: Side 135 øverst: Loko 9, Tallås og nr. 4, Siebjörn ved Finkelboda, nederst: samme loko i Jädraås (Foto: P.L. Svensson). Side 137 øverst: Kungavagnen (Foto: P.L. Svensson) og nederst: Tallås stationsbygning (Foto: L. Jonsson).

Læserne bedes lejlighedsvis orientere redaktionen om, hvorledes deres syn er på artikler om udenlandske småbaner. Vi har et par artikler liggende om disse emner, men ved ikke hvorledes de hidtil bragte er "faldet til".

Frederikshavn station

SIGNALPOSTENs meget energiske redaktør har i Rigsarkivet fundet fem gamle sporplaner for stationen i Frederikshavn, og jeg er blevet bedt om at skrive noget om disse sporplaner. Jeg har derfor søgt at følge udviklingen i spornettet og vil i det følgende give resultatet af mine betragtninger.

Statsbanen fra Nørresundby til Frederikshavn åbnedes i 1871, og den ældste af sporplanerne stammer tilbage fra åbningen. Skønt Frederikshavn er banens endestation, er den udformet som gennemkørselsstation, idet havnebanen udgår fra hovedsporets sydlige ende. Stationens oprindelige spornet kan ikke siges at være overvældende; et perronspor og nogle få depotspor og godsspor. Derimod er remisen

med det samme bygget rigeligt stor, og den er tillige lagt så langt fra de øvrige spor, at stationen har rigelige udvidelsesmuligheder. Det vil bemærkes, at perronsporet kun er ca. 75 m langt, så man har åbenbart ikke regnet med at køre lange tog på banen. Endvidere ses det, at pakhusets sporforbindelse er sådan, at hvis der holder vogne på læssespor, må vogne til og fra pakhuset køres via den lille drejeskive.

Jernbanebroen ved Ålborg åbnedes for trafik i 1879, så den næste sporplan, der stammer fra 1884, viser de ændringer, der skete i den anledning. Hovedparten af sporskifterne er udskiftet med andre og slankere, og man har ved samme lejlighed tilføjet endnu et depotspor og forlænget den effektive længde af de to, man havde i forvejen. Lidt større ændringer er sket på godspladsen, men det er vel også naturligt, da man nu har fået sporforbindelse ud i den vide verden. Pakhuset er blevet udvidet med en tilbygning, og man har derfor måttet flytte vognvægten, der nu har fået en langt mere hensigtsmæssig placering på et særligt spor. Man har derfor måttet flytte den yderste ende af læssespor, og der er samtidig kommet endnu en sporforbindelse til dette. Og så er kvægfolden blevet erstattet af svinefolde.

Den næste sporplan er fra 1895, og den største ændring på denne i forhold til den forrige er, at den smalsporede bane til Skagen er blevet åbnet og har fået et sporområde i stationens nordende. Dette sporområde og dets udvikling vil jeg omtale samlet, når jeg er færdig med omtalen af den normalsporede station.

På den normalsporede del af stationen er der til 1895 kun sket ganske enkelte ændringer. Man har flyttet det lille blindspor ved drejeskiven, men ellers er spornettet uændret. Tilbygningen til pakhuset er blevet udvidet og bliver nu direkte benævnt fiskepakhus, og man har suppleret det med et ishus. Posthuset er opført i 1887, altså før smalsporsbanens bygning.

I 1899 åbnedes privatbanen fra Nørresundby til Frederikshavn, og den fik i Frederikshavn delvis optagelse på statsbanestationen, idet persontogene fik indkørsel i spor 2, der samtidig udstyredes med en smal perron. Ved samme lejlighed er stationens spornet i det hele taget blevet udvidet kraftigt, idet man har udfyldt resten af arealet mellem stationen og maskindepotet med to nye opstillingsspor. Maskindepotet er også blevet udvidet, og også godspladsen er blevet kraftigt udvidet, idet der er anlagt

endnu et læssespor og en enderampe. Man har desuden anlagt et tværgående spor, der ved hjælp af tre vogndrejeskiver er sat i forbindelse med de to læssespor og ét af opstillingssporene. Den form for sporforbindelser var meget på mode i den periode, men det var jo også meget naturligt, at hvis man anvender heste til rangeringen, ønsker man at mindske de afstande, vognene skal køre, mest muligt. At man kun kan dreje én vogn ad gangen, er vel i den forbindelse kun en beskednen ulempe.

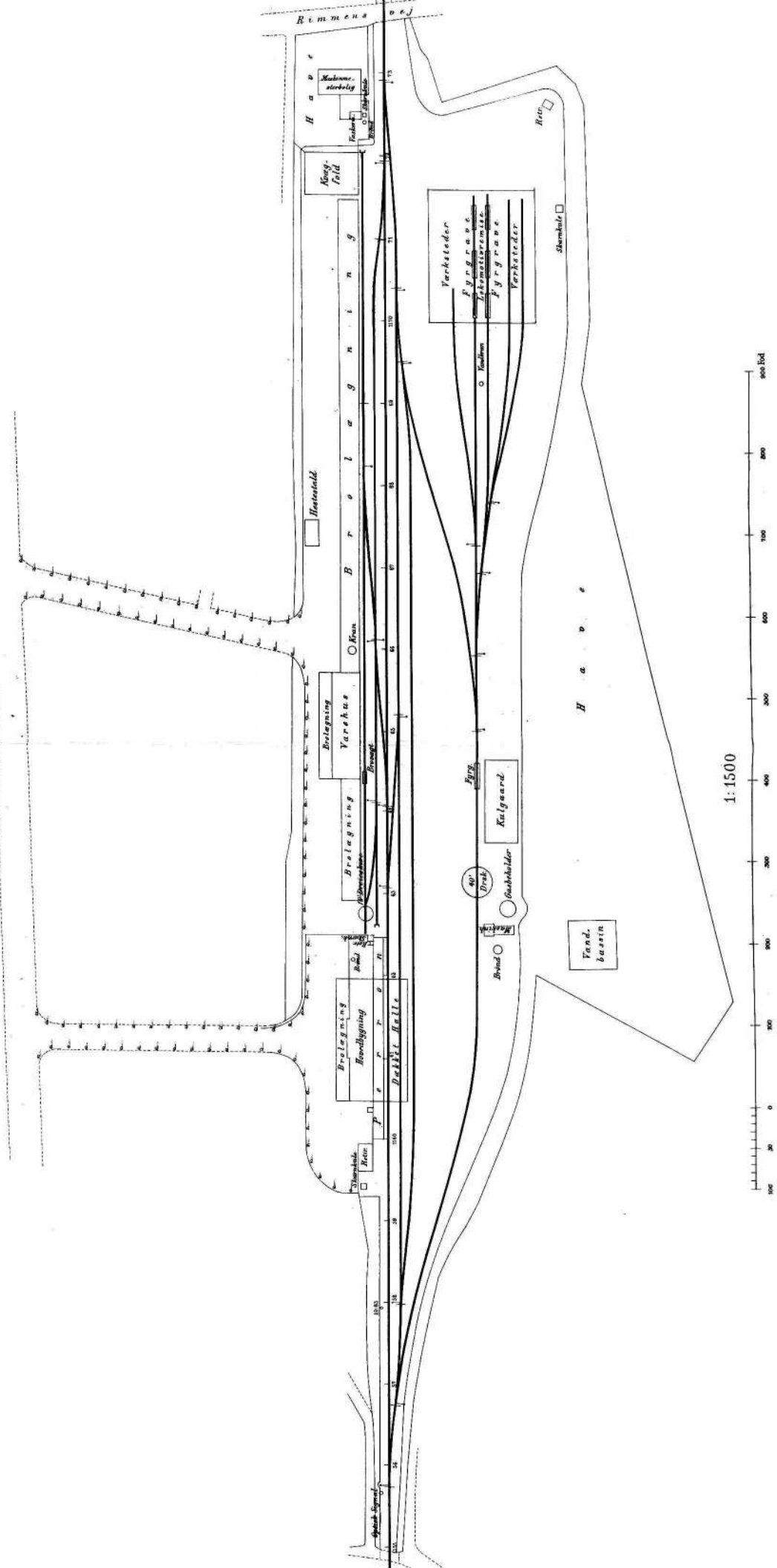
Den sidste sporplan er fra 1912 og viser, at tværspor og vogndrejeskiverne ikke fik nogen lang levetid, så man har formodentlig fået et rangerlokomotiv på stationen.

Den smalsporede station har gennemgået større ændringer end den normalsporede, men ved bygningen af den havde man også undervurderet især den fremtidige godstrafik stærkt. I begyndelsen havde stationen et perronspor og et omløbsspor, der løb sammen i en drejeskive, en remise med én plads og nogle ganske korte godsspor. Ved hjælp af et trestrengt spor var der skabt forbindelse videre til havnen og desuden fandtes et omladespor, der dog næppe har rummet mere end 3-4 vogne. Allerede i 1902 er omladespor flyttet bort fra det øvrige stationsområde, og det er samtidig gjort væsentligt længere. Remisen har fået indkørsel fra den modsatte ende, og den plads, der er til rådighed for det egentlige stationsområde er derved blevet væsentligt større.

I 1902 er den største ændring, at der er anlagt et nyt og længere læssespor, men mellem 1902 og 1912 er der sket en mere omfattende ændring, idet der er bygget endnu et perronspor og en perron, samtidig med at læssesporene endnu en gang er blevet flyttet.

Sporplanen fra 1912 er desværre den nyeste, der er i Rigsarkivet, så jeg kan ikke følge udviklingen længere. Frederikshavn er ikke et sted, hvor jeg kommer særlig tit, men så vidt jeg husker fra sidst, jeg var der, er der imidlertid siden 1912 ikke sket ligefrem revolutionerende ændringer i sporplanen. Skagensbanens spornet er naturligvis blevet ændret, da banen ombyggedes til normalspor, og Sæbybanen er blevet nedlagt siden da. Imidlertid arbejder man jo på at flytte stationen, og når det sker, vil der nok være grundlag for en fortsættelse af denne artikel.

J.F.J.
FREDERIKSHAVN STATION.



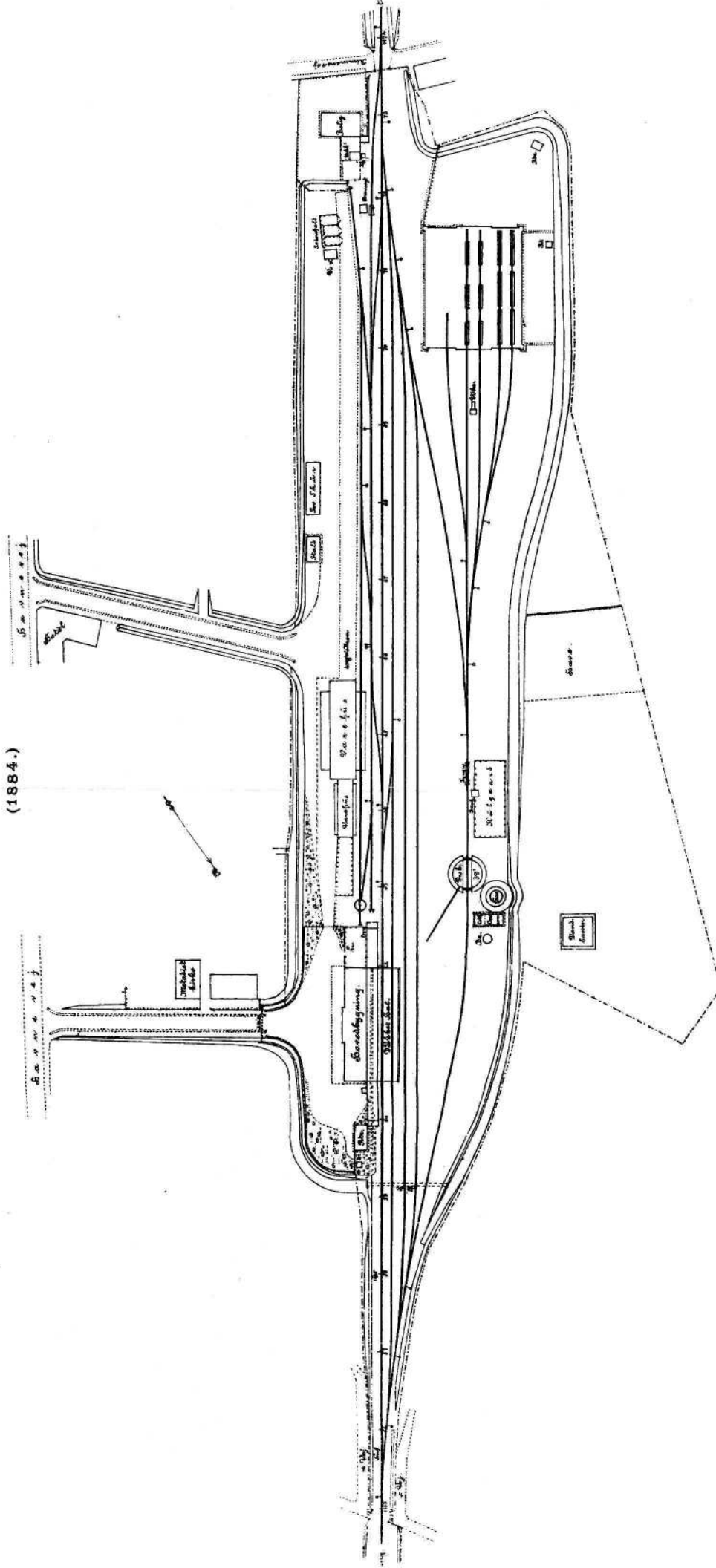
1:1500



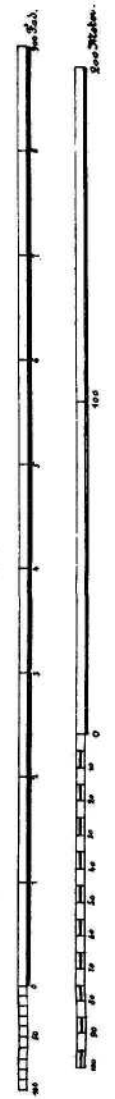
J. F. J.

FREDERIKSHAVN STATION

(1884.)

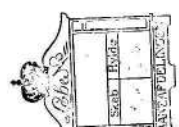
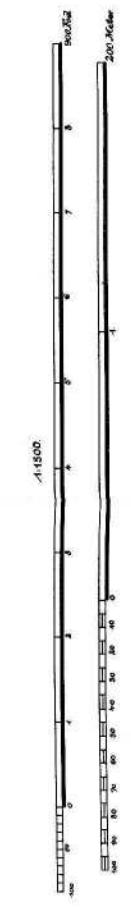
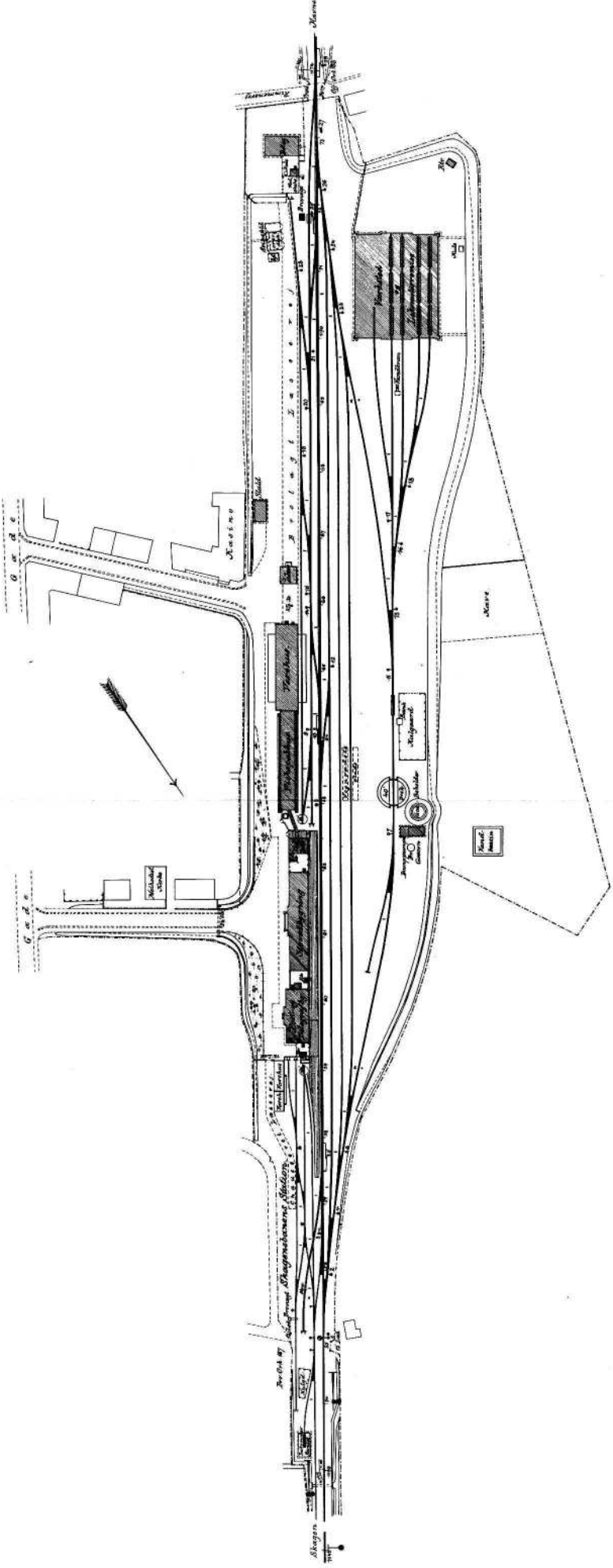


1:1500.



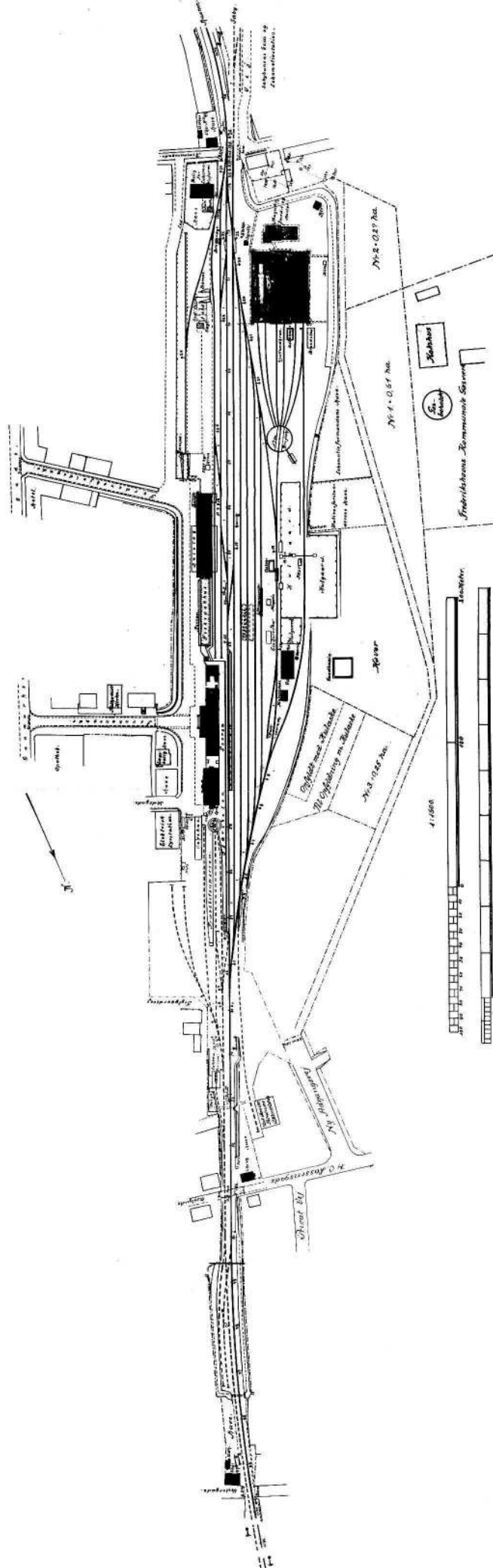
D. S. B. FREDERIKSHAVN STATION. 1895.

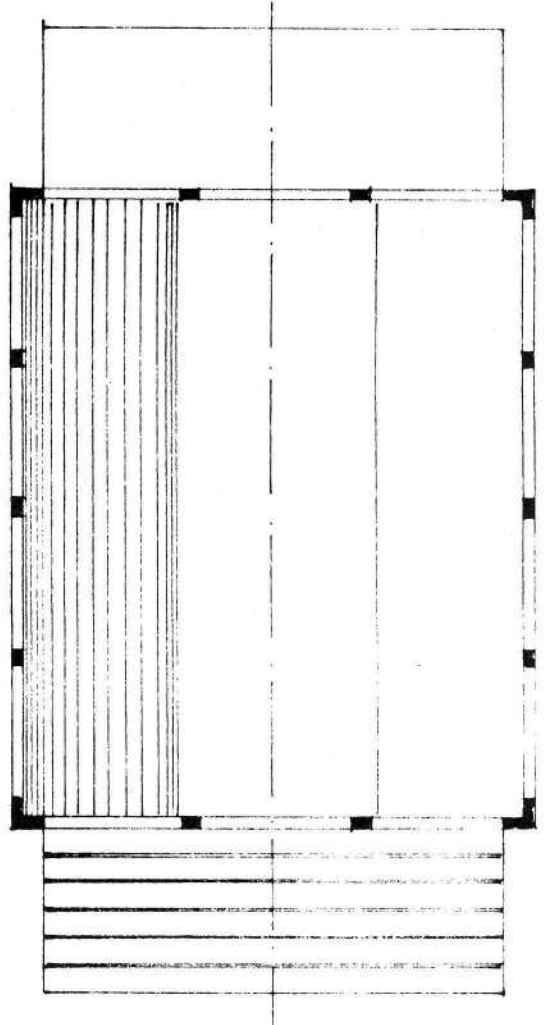
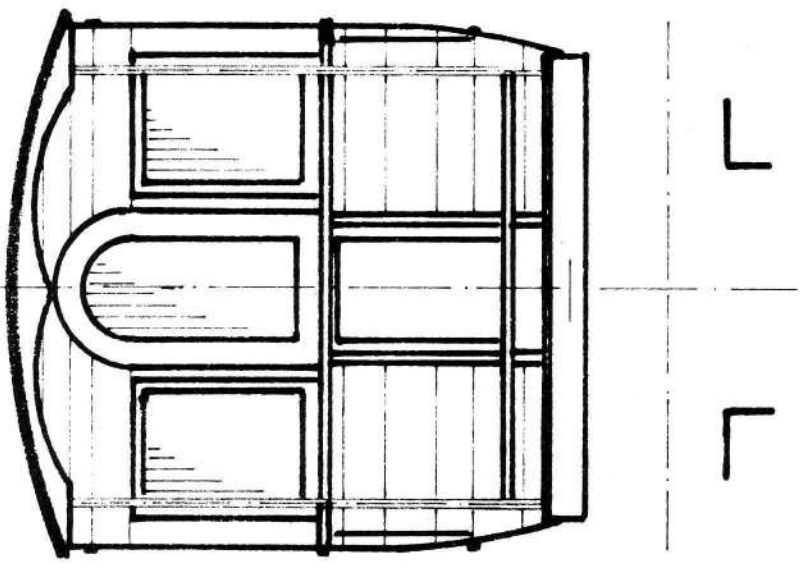
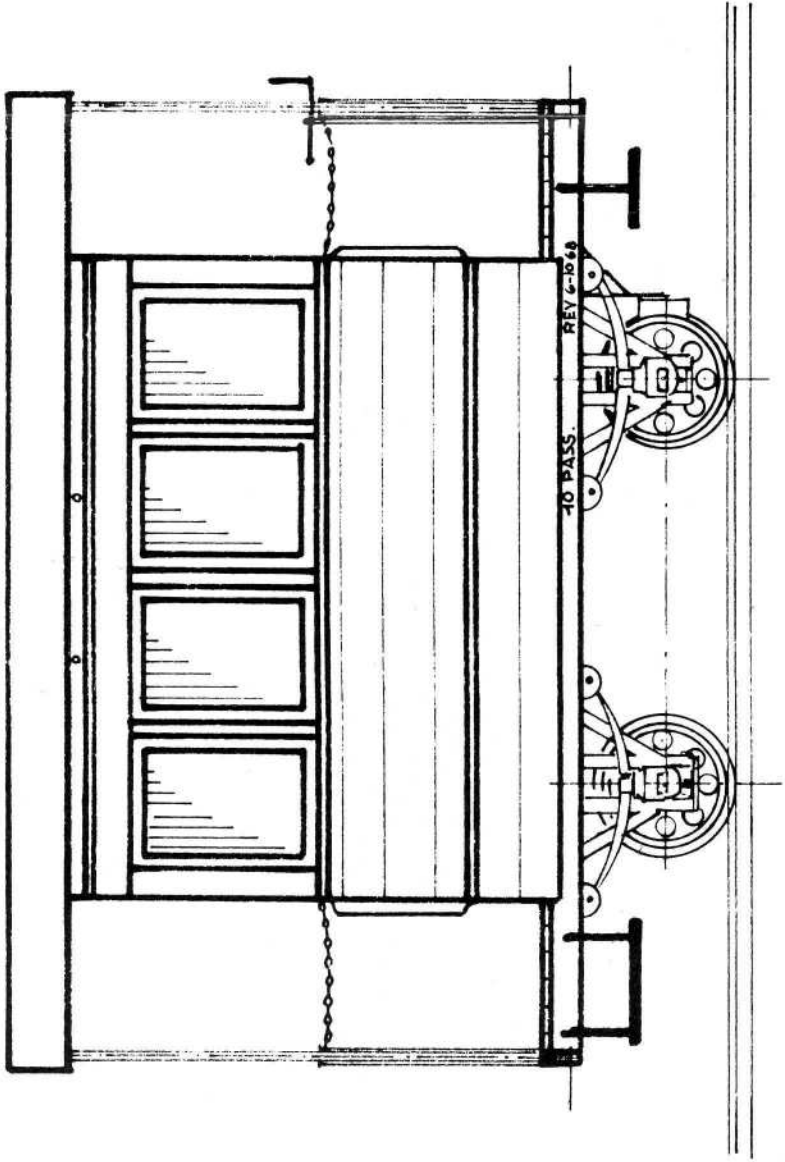
Tegning af Sporvejens 103. og 104. og 105. og 106. og 107. og 108. og 109. og 110. og 111. og 112. og 113. og 114. og 115. og 116. og 117. og 118. og 119. og 120. og 121. og 122. og 123. og 124. og 125. og 126. og 127. og 128. og 129. og 130. og 131. og 132. og 133. og 134. og 135. og 136. og 137. og 138. og 139. og 140. og 141. og 142. og 143. og 144. og 145. og 146. og 147. og 148. og 149. og 150. og 151. og 152. og 153. og 154. og 155. og 156. og 157. og 158. og 159. og 160. og 161. og 162. og 163. og 164. og 165. og 166. og 167. og 168. og 169. og 170. og 171. og 172. og 173. og 174. og 175. og 176. og 177. og 178. og 179. og 180. og 181. og 182. og 183. og 184. og 185. og 186. og 187. og 188. og 189. og 190. og 191. og 192. og 193. og 194. og 195. og 196. og 197. og 198. og 199. og 200. og 201. og 202. og 203. og 204. og 205. og 206. og 207. og 208. og 209. og 210. og 211. og 212. og 213. og 214. og 215. og 216. og 217. og 218. og 219. og 220. og 221. og 222. og 223. og 224. og 225. og 226. og 227. og 228. og 229. og 230. og 231. og 232. og 233. og 234. og 235. og 236. og 237. og 238. og 239. og 240. og 241. og 242. og 243. og 244. og 245. og 246. og 247. og 248. og 249. og 250. og 251. og 252. og 253. og 254. og 255. og 256. og 257. og 258. og 259. og 260. og 261. og 262. og 263. og 264. og 265. og 266. og 267. og 268. og 269. og 270. og 271. og 272. og 273. og 274. og 275. og 276. og 277. og 278. og 279. og 280. og 281. og 282. og 283. og 284. og 285. og 286. og 287. og 288. og 289. og 290. og 291. og 292. og 293. og 294. og 295. og 296. og 297. og 298. og 299. og 300. og 301. og 302. og 303. og 304. og 305. og 306. og 307. og 308. og 309. og 310. og 311. og 312. og 313. og 314. og 315. og 316. og 317. og 318. og 319. og 320. og 321. og 322. og 323. og 324. og 325. og 326. og 327. og 328. og 329. og 330. og 331. og 332. og 333. og 334. og 335. og 336. og 337. og 338. og 339. og 340. og 341. og 342. og 343. og 344. og 345. og 346. og 347. og 348. og 349. og 350. og 351. og 352. og 353. og 354. og 355. og 356. og 357. og 358. og 359. og 360. og 361. og 362. og 363. og 364. og 365. og 366. og 367. og 368. og 369. og 370. og 371. og 372. og 373. og 374. og 375. og 376. og 377. og 378. og 379. og 380. og 381. og 382. og 383. og 384. og 385. og 386. og 387. og 388. og 389. og 390. og 391. og 392. og 393. og 394. og 395. og 396. og 397. og 398. og 399. og 400. og 401. og 402. og 403. og 404. og 405. og 406. og 407. og 408. og 409. og 410. og 411. og 412. og 413. og 414. og 415. og 416. og 417. og 418. og 419. og 420. og 421. og 422. og 423. og 424. og 425. og 426. og 427. og 428. og 429. og 430. og 431. og 432. og 433. og 434. og 435. og 436. og 437. og 438. og 439. og 440. og 441. og 442. og 443. og 444. og 445. og 446. og 447. og 448. og 449. og 450. og 451. og 452. og 453. og 454. og 455. og 456. og 457. og 458. og 459. og 460. og 461. og 462. og 463. og 464. og 465. og 466. og 467. og 468. og 469. og 470. og 471. og 472. og 473. og 474. og 475. og 476. og 477. og 478. og 479. og 480. og 481. og 482. og 483. og 484. og 485. og 486. og 487. og 488. og 489. og 490. og 491. og 492. og 493. og 494. og 495. og 496. og 497. og 498. og 499. og 500. og 501. og 502. og 503. og 504. og 505. og 506. og 507. og 508. og 509. og 510. og 511. og 512. og 513. og 514. og 515. og 516. og 517. og 518. og 519. og 520. og 521. og 522. og 523. og 524. og 525. og 526. og 527. og 528. og 529. og 530. og 531. og 532. og 533. og 534. og 535. og 536. og 537. og 538. og 539. og 540. og 541. og 542. og 543. og 544. og 545. og 546. og 547. og 548. og 549. og 550. og 551. og 552. og 553. og 554. og 555. og 556. og 557. og 558. og 559. og 560. og 561. og 562. og 563. og 564. og 565. og 566. og 567. og 568. og 569. og 570. og 571. og 572. og 573. og 574. og 575. og 576. og 577. og 578. og 579. og 580. og 581. og 582. og 583. og 584. og 585. og 586. og 587. og 588. og 589. og 590. og 591. og 592. og 593. og 594. og 595. og 596. og 597. og 598. og 599. og 600. og 601. og 602. og 603. og 604. og 605. og 606. og 607. og 608. og 609. og 610. og 611. og 612. og 613. og 614. og 615. og 616. og 617. og 618. og 619. og 620. og 621. og 622. og 623. og 624. og 625. og 626. og 627. og 628. og 629. og 630. og 631. og 632. og 633. og 634. og 635. og 636. og 637. og 638. og 639. og 640. og 641. og 642. og 643. og 644. og 645. og 646. og 647. og 648. og 649. og 650. og 651. og 652. og 653. og 654. og 655. og 656. og 657. og 658. og 659. og 660. og 661. og 662. og 663. og 664. og 665. og 666. og 667. og 668. og 669. og 670. og 671. og 672. og 673. og 674. og 675. og 676. og 677. og 678. og 679. og 680. og 681. og 682. og 683. og 684. og 685. og 686. og 687. og 688. og 689. og 690. og 691. og 692. og 693. og 694. og 695. og 696. og 697. og 698. og 699. og 700. og 701. og 702. og 703. og 704. og 705. og 706. og 707. og 708. og 709. og 710. og 711. og 712. og 713. og 714. og 715. og 716. og 717. og 718. og 719. og 720. og 721. og 722. og 723. og 724. og 725. og 726. og 727. og 728. og 729. og 730. og 731. og 732. og 733. og 734. og 735. og 736. og 737. og 738. og 739. og 740. og 741. og 742. og 743. og 744. og 745. og 746. og 747. og 748. og 749. og 750. og 751. og 752. og 753. og 754. og 755. og 756. og 757. og 758. og 759. og 760. og 761. og 762. og 763. og 764. og 765. og 766. og 767. og 768. og 769. og 770. og 771. og 772. og 773. og 774. og 775. og 776. og 777. og 778. og 779. og 780. og 781. og 782. og 783. og 784. og 785. og 786. og 787. og 788. og 789. og 790. og 791. og 792. og 793. og 794. og 795. og 796. og 797. og 798. og 799. og 800. og 801. og 802. og 803. og 804. og 805. og 806. og 807. og 808. og 809. og 810. og 811. og 812. og 813. og 814. og 815. og 816. og 817. og 818. og 819. og 820. og 821. og 822. og 823. og 824. og 825. og 826. og 827. og 828. og 829. og 830. og 831. og 832. og 833. og 834. og 835. og 836. og 837. og 838. og 839. og 840. og 841. og 842. og 843. og 844. og 845. og 846. og 847. og 848. og 849. og 850. og 851. og 852. og 853. og 854. og 855. og 856. og 857. og 858. og 859. og 860. og 861. og 862. og 863. og 864. og 865. og 866. og 867. og 868. og 869. og 870. og 871. og 872. og 873. og 874. og 875. og 876. og 877. og 878. og 879. og 880. og 881. og 882. og 883. og 884. og 885. og 886. og 887. og 888. og 889. og 890. og 891. og 892. og 893. og 894. og 895. og 896. og 897. og 898. og 899. og 900. og 901. og 902. og 903. og 904. og 905. og 906. og 907. og 908. og 909. og 910. og 911. og 912. og 913. og 914. og 915. og 916. og 917. og 918. og 919. og 920. og 921. og 922. og 923. og 924. og 925. og 926. og 927. og 928. og 929. og 930. og 931. og 932. og 933. og 934. og 935. og 936. og 937. og 938. og 939. og 940. og 941. og 942. og 943. og 944. og 945. og 946. og 947. og 948. og 949. og 950. og 951. og 952. og 953. og 954. og 955. og 956. og 957. og 958. og 959. og 960. og 961. og 962. og 963. og 964. og 965. og 966. og 967. og 968. og 969. og 970. og 971. og 972. og 973. og 974. og 975. og 976. og 977. og 978. og 979. og 980. og 981. og 982. og 983. og 984. og 985. og 986. og 987. og 988. og 989. og 990. og 991. og 992. og 993. og 994. og 995. og 996. og 997. og 998. og 999. og 1000.





D. S. B.
FREDERIKSHAVN STATION.
1912.





JTJ
 „KORSÅVAGNEN“

LITRA NR. INGEN
 FARVER:
 TAG GRÅ
 VOGNKASSE GRØN
 UNDERVOGN SORT
 J.NORDTEC. 72

Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

Statsbanernes sidst anskaffede jernbanefærger:
M/F DRONNING MARGRETHE II og M/F PRINS
HENRIK

M/F DRONNING MARGRETHE II

I slutningen af maj 1970 blev der med Nakskov Skibsværft kontraheret en ny jernbanefærge til Storebæltsoverfarten. Færgen blev projekteret både større og hurtigere end nogen af de hidtil anvendte jernbanefærger på denne overfart, således at dens overførselskapacitet i forhold til disse blev væsentligt forøget samtidig med at overfartstiden, der ved færgefartens begyndelse i 1883 var ca. 1 time og 20 minutter og siden kun uvæsentligt nedsat, nu kunne reduceres til 1 time. Herved kunne den nye færge sejle 6 dobbeltture i døgnnet mod ellers maksimalt 5 for de eksisterende færgers vedkommende. Endvidere ville indsættelsen af en ny jernbanefærge indebære øget komfort for de rejsende.

Anskaffelsen af den nye jernbanefærge, der ved søsætningen den 14. marts 1973 fik navnet DRONNING MARGRETHE II, skal iøvrigt ses i sammenhæng med indførelsen af statsbanernes nye køreplan i foråret 1974 - K. 74 projektet - for hvis gennemførelse tilvejebringelsen af 1 og helst 2 nye hurtige jernbanefærger til Storebæltsoverfarten måtte anses for en forudsætning.

M/F Dronning Margrethe II har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 132,66 m
Største bredde på spant: 17,21 m
do. på fenderlisten: 17,70 m
Dybgang, middel på last: 4,53 m
Spørlængder:
Midterspor fra forbuf til agterbuf: 124,62 m
Sidespor fra forbuf til agterbuf: 124,14 m
Midterspor fra agterbuf til frispør for: 92,42 m
Sb. sidespor fra agterbuf til forbuf: 124,14 m
Bb. sidespor fra agterbuf til frispør for: 91,89 m

Største effektive spørlængde: 309,00 m

Bruttoregister-tonnage: 5.623,26 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. ikke-gangskiftelige 10-cylindrede 4-takts Burmeister & Wain dieselmotorer type DM-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 enkeltvirkende 4-takts dieselmotorer á 575 ehk. ved 1000 o/m af Frichs fabrikat type 6185 CUT med udstødsturboledere leveret af Brown Boveri, direkte koblet til hver sin konstantspændingsgenerator 3 x 380/220 volt. Som nødstrømsforsyningsanlæg findes i et separat rum på bådedeck in-stalleret et dieselagregat af Frichs fabrikat på 150 ehk. type CT 3185.

Max. fart: 18,5 knob.

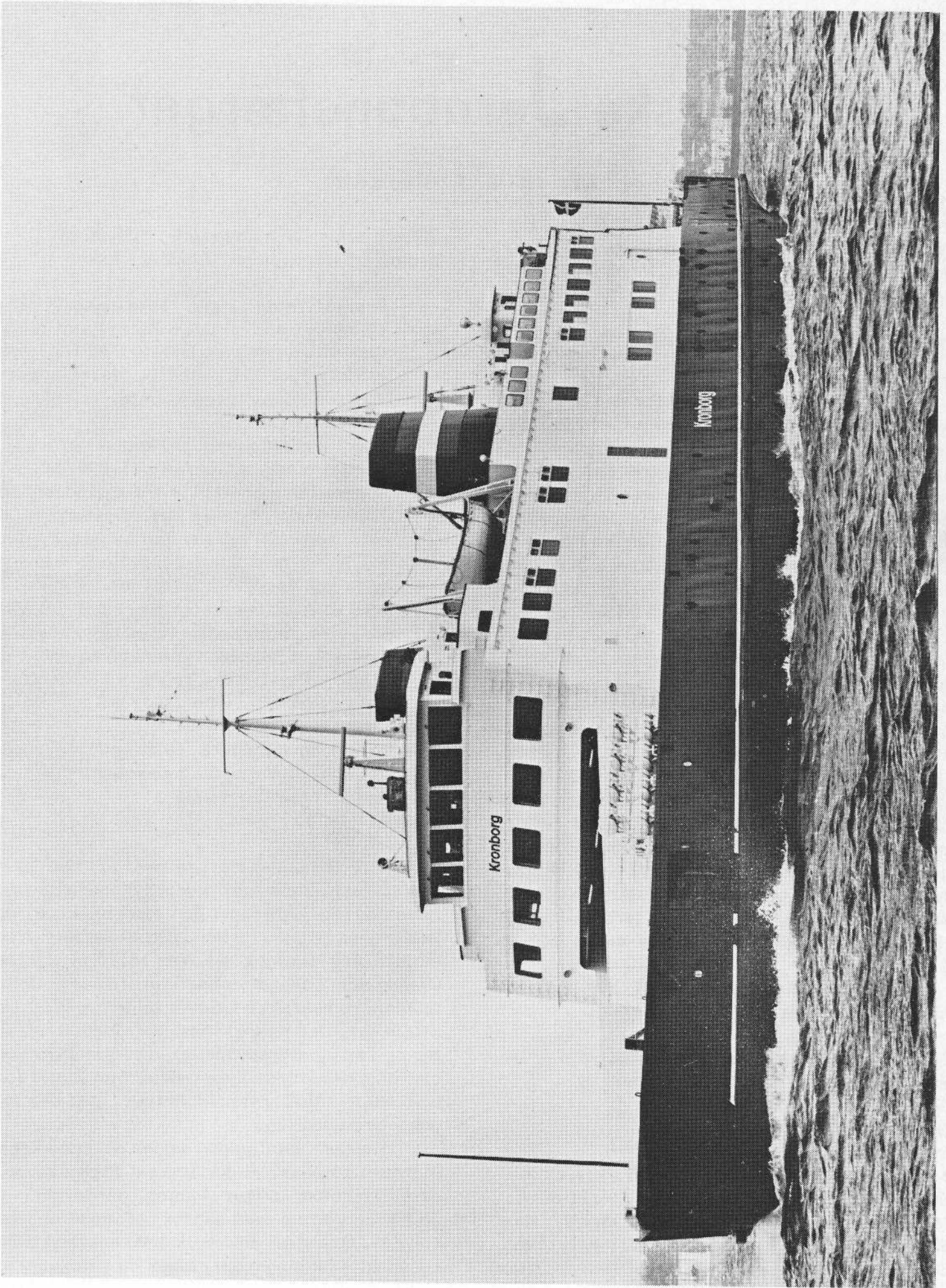
Overførselskapacitet: 12 store personvogne á 26,4 m eller ca. 30 godsvogne.

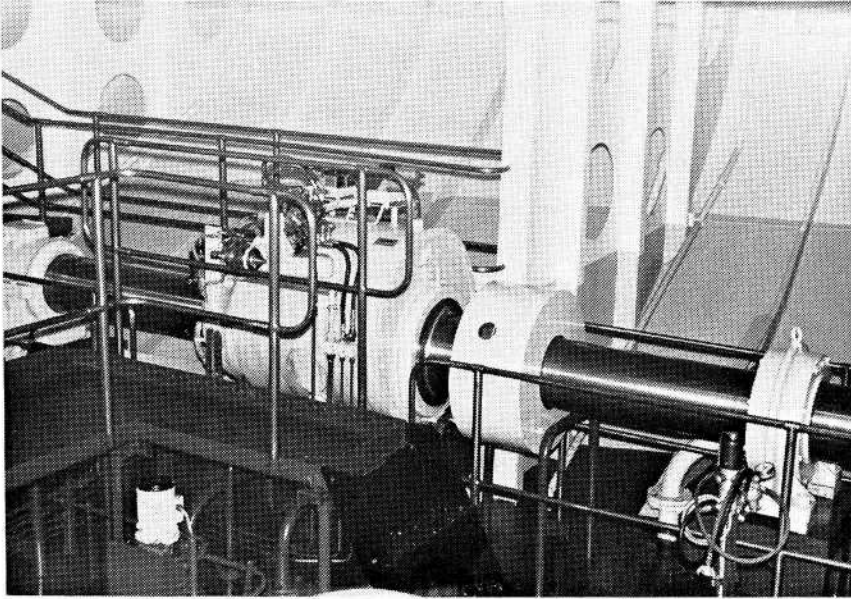
Max. antal rejsende: 1500.

Byggeår: 1973.

M/F Dronning Margrethe II er den hidtil største jernbanefærge bygget til Storebæltsoverfarten og i det hele taget den største færge, der kan bygges til overfarten så længe skibets bredde ikke kan forøges ud over 17,70 m, hvilken bredde som bekendt er bestemt af de oprindelige hjuldampfærgers bredde over hjulkasserne. Den nye færge, der er forsynet med dobbeltror agter og ror og styrepropeller for, betegner iøvrigt en nytænkning på en række områder i forhold til de hidtil anvendte færger, jvf. den følgende fremstilling.

Færgens mellemdæk under vogndækket er indrettet således, at der forrest findes storesrum, hvorefter følger kamre, garderober og omklædningsrum med bad for restaurationspersonalet. Derefter findes kabyssen med tilhørende tilberedningsrum, lager og kølerum.





Skrueaksel med
KAMEWAtrykkobling,
M/F Dronning Margrethe II.

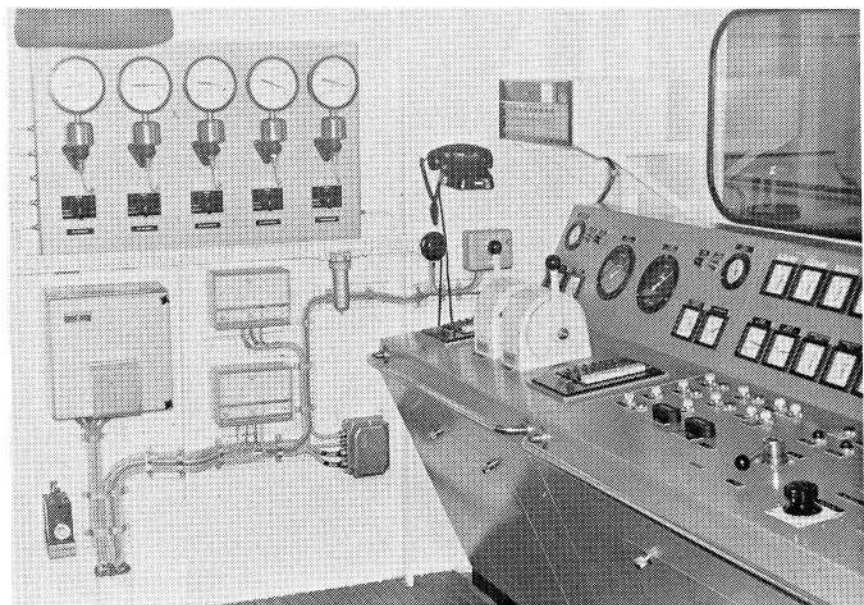
Midtskibs findes færgens maskinrum, hvorefter der umiddelbart agten for dette er indrettet kamre for maskinbesætningen og den menige dæksbesætning samt messer for disse. Længere agter er der kamre, omklædnings- og garderoberum for restaurationspersonalet med tilhørende badefaciliteter. Der findes således ingen passageraptering på mellemdækket.

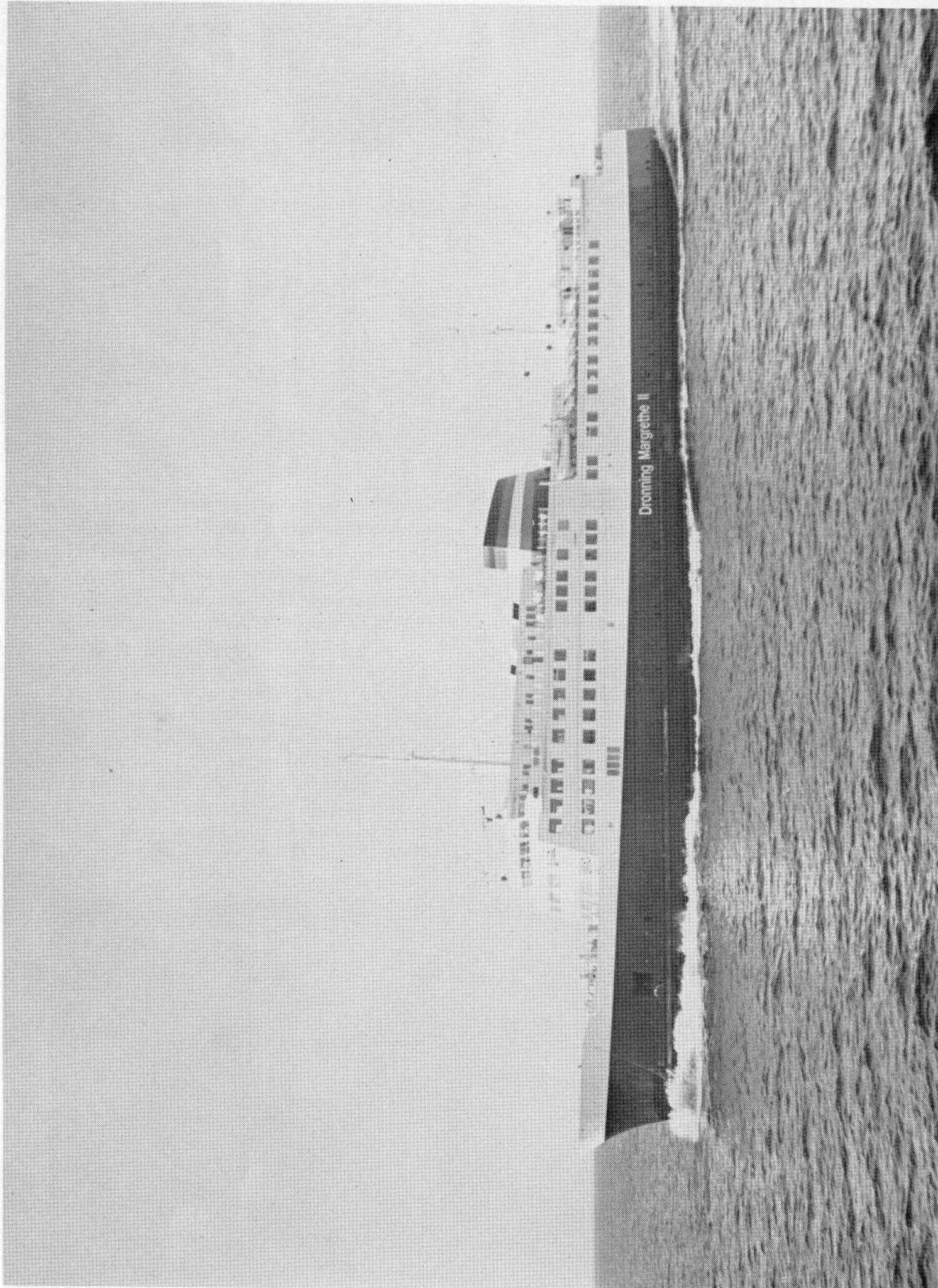
Færgens vogndæk er helt lukket og forsynet med de nævnte 3 jernbanespor, som er ført helt ud i borde i agterskibet. I forstævnen er vogndækket lukket af en stor løfteport formet som en skibsstævn, der manøvreres hydraulisk. Udover jernbanesporene findes der iøvrigt her forskellige trappeopgange med forbindelse til de ovenover værende passagerdæk,

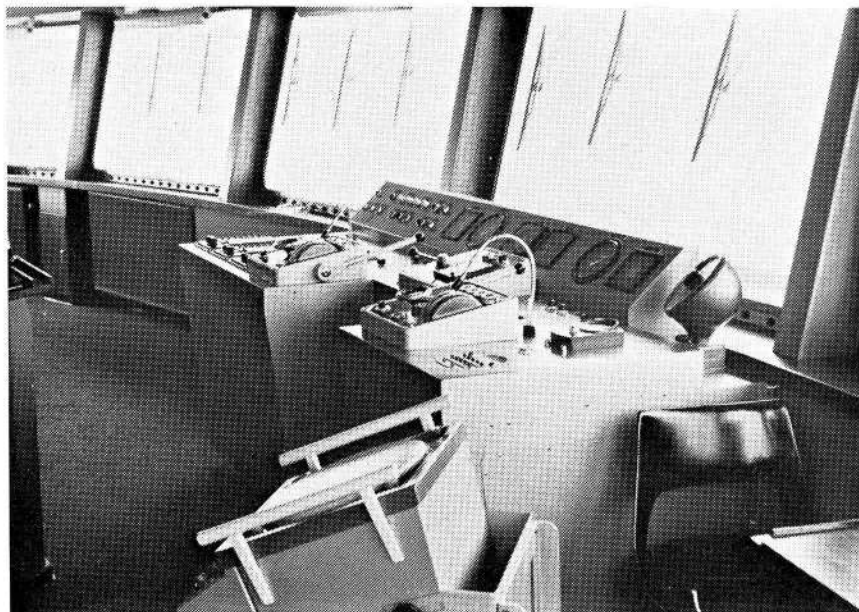
dels i færgens sider og dels midtskibs mellem jernbanesporene til brug for de rejsende i overførselsvognene. Til brug for disse rejsende er endvidere installeret 2 personelevatorer. Yderligere er der på vogndækket enkelte rum til tjenstlig brug og til tekniske installationer.

Via platformdækkene, der er meget smalle og som næsten udelukkende kun rummer de foran nævnte trapper mellem vogndæk og passagerdæk, er der forbindelse til salondækket. Her findes forrest i forlængelse af hinanden 2 store restaurationer, I kl. restauration nærmest forstævnen har 76 siddepladser, medens restaurationen for rejsende på II kl. har plads til 112 personer, i begge saloner ved 4-mands borde. Endvidere er der indrettet 2 små sepa-

Manøvretavle, kontrolrum
i maskine,
M/F Dronning Margrethe II.







Styretavle,
kommandobro,
M/F Dronning Margrethe II.

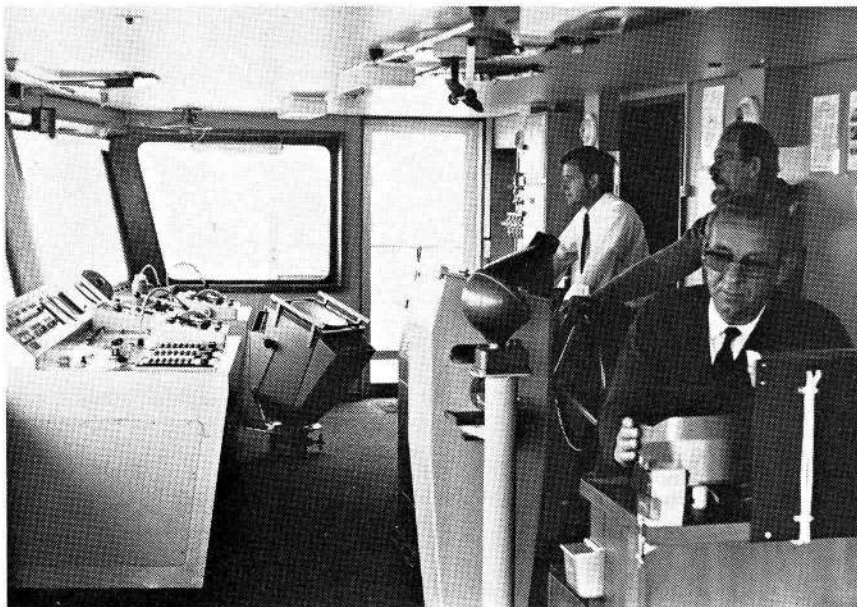
rate saloner for ikke-rygere, hver med plads til 12 rejsende, i styrbords side for rejsende på I kl. og i bagbords side for rejsende på II kl.

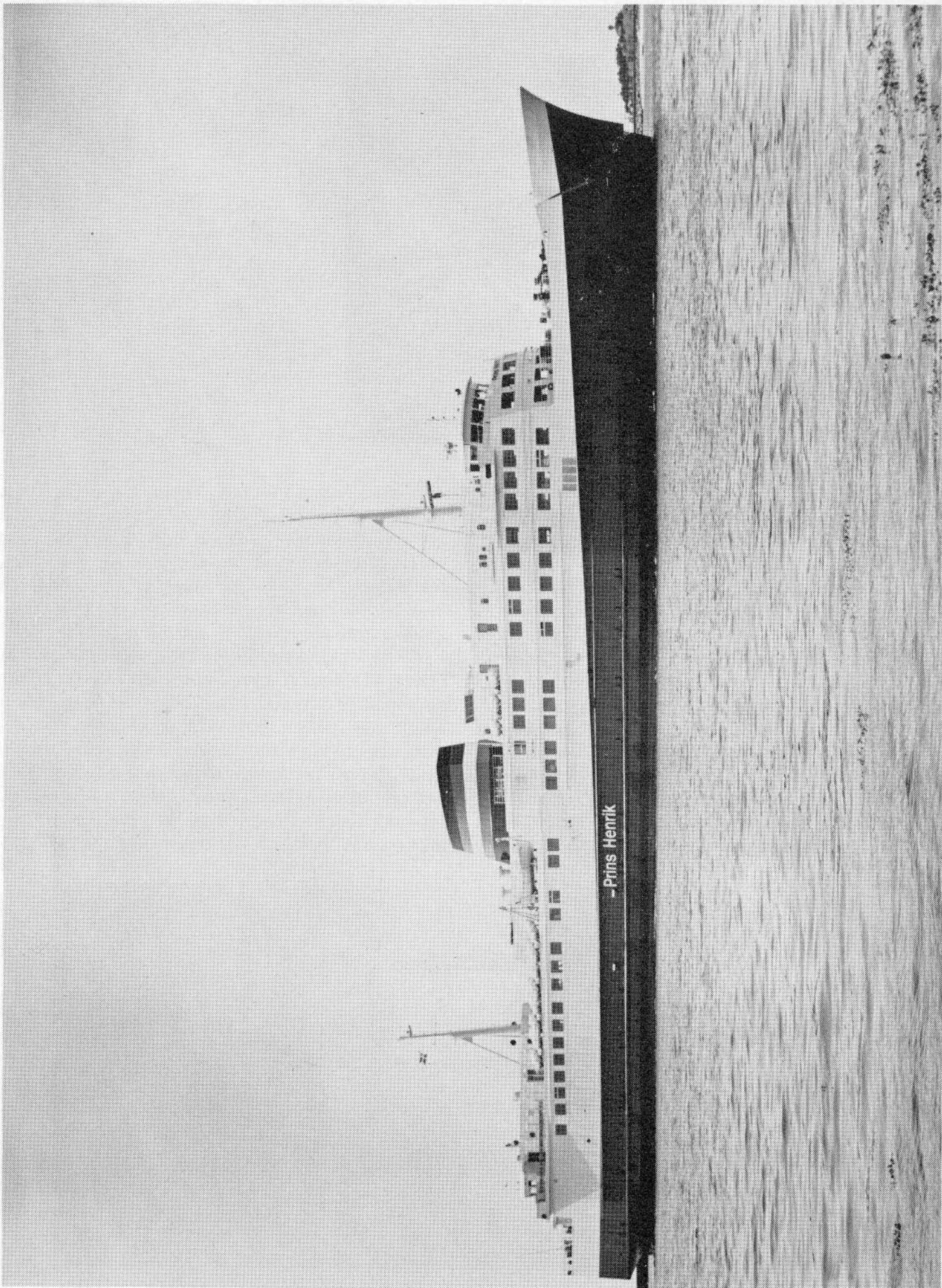
Agten for salonen for rejsende på II kl. findes hovedstirridset, der ved 6 vareelevatører står i forbindelse med tilberedningsrum på øvrige dæk, herunder kabys på mellemdæk, og derefter findes en central hall, hvor ombordstigningen sker for rejsende, der ikke kommer ombord via overførselsvognene. Disse rejsende benytter de høje landgangstrapper i land og en sideport i hall'en. Fra hall'en er der iøvrigt adgang til trapper til færgens øvrige dæk, toiletter m.v. Endvidere findes der i hall'en en kiosk for salg af aviser, chokolade, tobak m.v.

Fra hall'en er der adgang til et stort cafeteria agter med plads til 322 rejsende næsten udelukkende fordelt ved 4-mands borde. Fra cafeteriet er der videre adgang dels til et mødrerum for kvinder med småbørn, dels til en legestue for børn og endelig til et mindre soldæk helt agter.

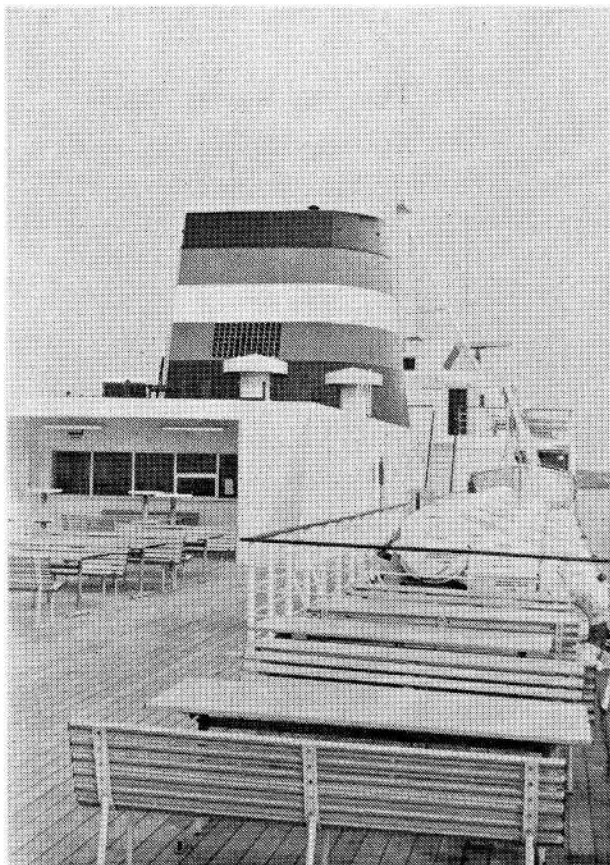
På bådedækket findes forrest i det derværende dækshus et cafeteria med plads til 236 rejsende og iøvrigt indrettet som cafeteriet på salondækket. Bag det midt i salonen værende stirrids er indrettet smørrebrødsstue, ølrum, messe m.v. for restaurationspersonalet. I den øvrige del af dækshuset er blandt andet indrettet nødgeneratorrum, diverse ventilationsrum m.v. samt helt på agterkanten en pølsekiosk.

Kommandobro,
M/F Dronning Margrethe II.





- Prins Henrik



Soldæk, M/F Dronning Margrethe II.

Det meste af den øvrige del af bådedækket er åbent og indrettet til soldæk, idet der længere agter over findes nedgange til salondæk og enkelte tjenstlige rum i et mindre dækshus, og bag dette - helt agter - agterste styrehus.

Ovenover bådedækket findes brodækket, der er indrettet efter samme retningslinier som på statsbanernes nyeste færger med et rummeligt styrehus på forkanten og bag dette et stort dækshus med kamre for færgens fører og dæks-officerer, radiatorum, telefoncentral, officersmesse og bad. På agterkanten er indrettet en privatsalon for særligt prominente rejsende.

M/F Dronning Margrethe II er udstyret med 2 fremdrivningsmotorer af samme type som installeret i M/F Danmark. Motorerne er meget kompakte og hurtigløbende 4-takts V-motorer med skråtstillede cylindre og særligt egnede til opstilling i de lave rum, der sædvanligvis er til rådighed i en færge.

Da motorerne som nævnt er hurtigløbende, geares de ned i hver sit Renk-gear imellem motor og skrueaksler 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 bovpropel, der max. yder 1000 hk. Fra hovedstrømstavlen kan i nødstilfælde leveres den nødvendige strøm til bovpropellen. 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.

Færgen er iøvrigt udrustet med vendbare skruer af KAMEWA's 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 manøvreordrerne via en almindelig maskintelegraf.

Opvarmningen af færgen sker fra et centralvarmeanlæg i motorrummet bestående af 3 stk. oliefyrede støbejernskedler, hver på 35 m² hedeblade, TASSO type E4-O. 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° C ved minus 14° C udenfor, uddampning af olietanke, gennemblæsning af søventiler m.v.

M/F Dronning Margrethe II er iøvrigt forsynet med enhver form for moderne navigationsudrustning, ligesom der i henseende til sikring af skibet i tilfælde af brand er truffet enhver tænkelig foranstaltning. Færgens redningsudstyr består af 2 motorbåde bygget af plastic, der hver kan rumme 49 personer, 59 redningsflåder á 25 personer anbragt i letmetalstativer på bådedæk og 4 stk. flydemidler á 20 personer.

Af hensyn til færgens stabilitet er en del af overbygningen - hus på brodæk, top af hus på salondæk, agterste styrehus, skorsten m.v. udført af søvandsbestandigt aluminium. Ligeledes af hensyn til stabiliteten medføres en permanent vandballast på ca. 700 tons ferskvand.

Efter at nogle mindre fejl er blevet rettet, har M/F Dronning Margrethe II vist sig at svare til de stillede forventninger til gavn og glæde for såvel statsbanerne som det rejsende publikum.



M/F PRINS HENRIK

I forbindelse med udarbejdelsen af de nye køreplaner med gyldighed fra sommerkøreplanens ikrafttræden i 1974 stod det klart, at det ville være meget ønskeligt, at der udover den netop omtalte nye jernbanefærgе kunne anskaffes yderligere en færgе af samme type. Hertil kom de økonomiske fordele, der er forbundet

med bygningen af 2 ens skibe med så kort mellemrum, som der ville blive tale om, hvorfor det var meget glædeligt, at de nødvendige bevillinger kunne tilvejebringes.

Den nye jernbanefærgе blev kontraheret med Nakskov Skibsværft medio juli 1972, og søsætningen af færgen, som - ikke uventet - fik navnet PRINS HENRIK, fandt sted den 29. november 1973. Færgen gik på prøvetur i dagene 14./15. maj 1974, for derefter sidstnævnte dato at blive overtaget af statsbanerne.

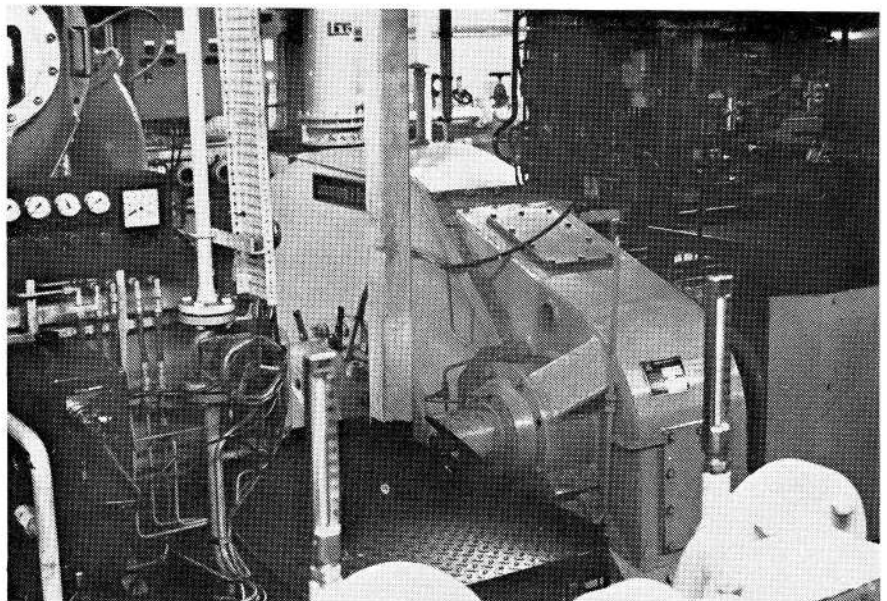
Indretningen og udførelsen af M/F Prins Henrik svarer i næsten de mindste detaljer til M/F Dronning Margrethe II. En enkelt forskel kan dog nævnes, nemlig placeringen af styre-ratsøjlen i forreste styrehus. Denne er på M/F Dronning Margrethe II anbragt traditionelt lidt tilbage i styrehuset, hvorimod styreratsøjlen i M/F Prins Henrik er anbragt helt fremme ved brofronten, hvorved udsynet for rorgængerer er væsentligt forbedret.

Er de to færger således i indretning og ydre så godt som ens, er der for maskinanlæggenes vedkommende tale om store forskelle, idet der i M/F Prins Henrik er installeret 4 hovedmotorer, medens hovedmaskinanlægget i M/F Dronning Margrethe II som ovenfor nævnt består af 2 hovedmotorer.

Maskinanlægget i M/F Prins Henrik består af følgende:

Fremdrivning: 4 stk. enkeltvirkende 4-takts, tryksmurte dieselmotorer af Burmeister & Wains trunktype, bygget af Høiby dieselmotorfabrik, type 12U28HU, der

Øverst: Redningsmateriel,
th: Gearet, maskinrum,
M/F Prins Henrik.



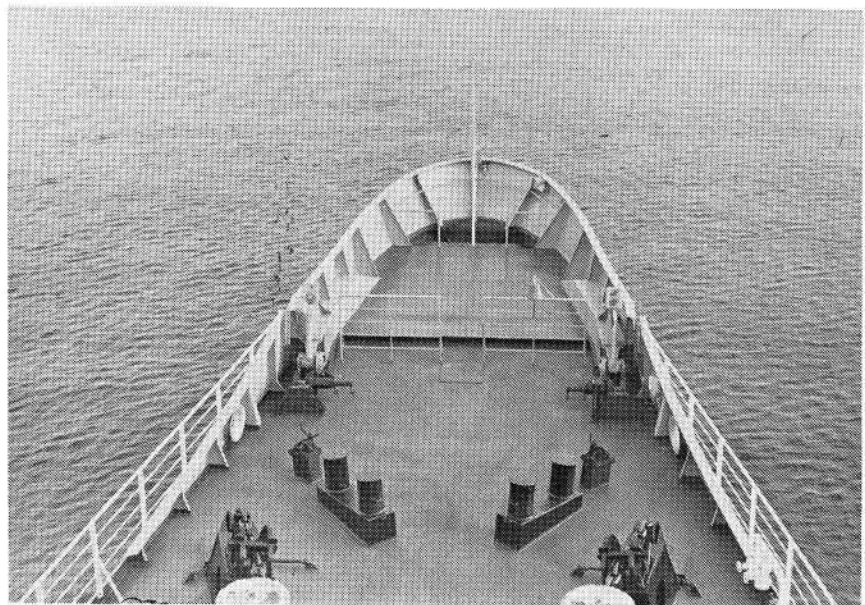


Kommandobro,
M/F Prins Henrik.

hver normalt udvikler 2640 bhk ved 750 o/m og max. 2880 bhk ved 775 o/m. Cylinderdiameter 280 mm, slaglængde 320 mm.

Hjælpemotorer: 4 stk. 6-cylindrede enkeltvirkende 4-takts dieselmotorer á 575 ehk af Frichs fabrikat, type 6185 CUT med udstødsturbladere, leveret af Brown Boveri, direkte koblet til hver sin konstantspændingsgenerator 3 x 380/220 V. Som nødstrømsforsyningsanlæg findes i et separat rum på bodedækket installeret et dieselagregat bestående af en dieselmotor af Mercedes Benz fabrikat, type OM 355 på ca. 145 hk, direkte koblet til en vekselstrømsgenerator, der yder 125 kW.

Hovedmotorerne er parvis via et reduktionsgear af Lohmann & Stolterfoths fabrikat koblet til de to akselledninger, hvis omdrejningstal ved normal max. ydelse skal være 200. Udvekslingsforholdet med motorerne og akselledningerne er 3,57:1. I bagbords gear er indbygget en akselgenerator på 900 kW til drift af en bovpropel, der max. yder 1000 hk. I nødsituation kan den fornødne strøm dog også leveres via hovedstrømstavlen. Midt i motorrummet og delvis i hjælpemotorrum findes et lydisoleret kontrolrum, hvor alle de vigtigste kontrolinstrumenter er anbragt og hvorfra maskinpersonalet kan overvåge maskinanlægget, starte og stoppe hovedmotorer og manøvrere skruestigning og motoromdrejninger.



Bovport, M/F Prins Henrik.

M/F Prins Henrik er iøvrigt udstyret som M/F Dronning Margrethe II, dog sker opvarmningen af færgen fra et centralvarmeanlæg i motorrummet bestående af 3 stk. oliefyrede støbejernskedler af fabrikat TASSO, type V 15.

Der har siden leveringen af færgen været en del vanskeligheder med maskinanlægget, som har haft en del driftsforstyrrelser til følge ligesom færgen i perioder har måttet tages ud af drift.

Vanskelighederne medførte, at det blev besluttet at foretage en udskiftning af motorstativerne i de 4 hovedmotorer i forbindelse med færgens værftseftersyn i januar 1975. Færgen ankom til Nakskov Skibsværft den 6. januar 1975 og gik på prøvetur i Storebælt den 14. marts, hvorefter den søndag den 16. marts atter gik i fart på Storebæltsoverfarten. Udskiftningen af motorstativerne blev foretaget gennem færgens bund som det mest hensigtsmæssige og må nok betegnes som en lidt usædvanlig operation på et skib.

For begge de nye færgers vedkommende ændres der lidt ved 2 midterhuse agter, hvorved der skulle tilvejebringes forbedrede adgangsf forhold til IC-togene. Herudover er der hidtil ikke ændret væsentligt ved færgerne.

Copyright for denne artikelserie:
Ib V. Andersen.

Illustrationer: Store fotos (DSB Reklame, foto Rodevang): M/F Kronborg, M/F Dronning Mar-

ANNONCEPRISLISTE:

Pris pr. indrykning excl. MOMS for

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

Øvrige sider:

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

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

grethe II og M/F Prins Henrik. Øvrige fotos i denne artikel er af forfatteren. På udfoldningsar: 3 stk. tegninger af de beskrevne færges.

EFTERSKRIFT

Hermed er artikelserien om de danske jernbanefærges afsluttet og dermed den første - så vidt det er os bekendt - samlede beskrivelse af disse skibe.

At dette blev muligt, skyldes i første række statsbanernes

søfartschef Ø. Bech,

som har udvist en meget stor imødekommenhed og forståelse for vore ønsker, hvorfor vi herved gerne vil bringe en hjertelig tak. Endvidere vil vi gerne bringe søfartschefen en hjertelig tak for en grundig gennemgang af samtlige artikler, hvorved fejl og misforståelser er blevet undgået.

Endvidere vil vi gerne takke samtlige tjenestemænd og andre indenfor statsbanerne, der på en eller anden måde har været os behjælpelig med oplysninger og anden bistand, og i denne forbindelse specielt nævne

skibsinspektør H.P. Nielsen,
skibsmaskininspektør Tage Kristensen,
skibsmaskininspektør J.P.M. Markan,
inspektionsmaskinmester H.H. Frølich,
afdelingsingeniør Ove Sinding,
skibsingeniør P. Bergmann,
skibsingeniør Th. Thiele og
skibsingeniør M.K. Østergaard.

Endvidere takker vi Jernbanemuseet og Rigsarkivet for stor imødekommenhed samt DSB Reklame for hjælp med fotos.

For så vidt angår de private jernbanefærges vil vi gerne bringe en varm tak til

fuldmægtig Henning Hoff, Sydfyenske Dampskibsselskab A/S og
fuldmægtig Jørgen Svarer, D/S ÆRØ

for deres store hjælp og medvirken ved udarbejdelsen af artiklerne om nævnte rederiers jernbanefærges. Endvidere bringes en varm tak til

fuldmægtig H. Erhardt Clausen, Willemoesgårdens Mindestuer, Assens Museum, Assens

for omfattende og værdifuld hjælp i forbindelse med indsamlingen af oplysninger om M/F Sønderjylland. Endelig bringes en tak for god hjælp til

I/S Hvalpsund-Sundsøre Færgesfart

for oplysninger om M/F Hvalpsund.

Iøvrigt vil vi gerne takke følgende skibsværfter og motorfabriker, som har været meget imødekommende overfor vore ønsker og forespørgsler og stillet værdifuldt materiale til disposition, nemlig

Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S,
Burmeister & Wains Skibs- & Maskinbyggeri A/S,
Nakskov Skibsværft A/S,
Svendborg Skibsværft A/S,
Ålborg Værft A/S,
A/B Kockums, Malmø,
Holeby Dieselmotorfabrik A/S og
Aabenraa Motorfabrik, Heinrich Callesen A/S.

Ib V. Andersen

REGISTER OVER FÆRGEARTIKLERNE

Færge - er omtalt i årgang/nummer:

H/F LILLEBELT	7/1
H/F FREDERICIA	7/1
H/F HJALMAR	7/2
H/F INGEBORG	7/2
H/F DAGMAR	7/2
H/F KRONPRINSESSE LOUISE	7/2
H/F ALEXANDRA	7/2
H/F THYRA	7/2
H/F KRONPRINS FREDERIK	7/2
H/F STRIB	7/2
H/F KORSØR	7/3
H/F NYBORG	7/3
H/F SJÆLLAND	7/4
H/F KJØBENHAVN	7/4
H/F STOREBÆLT	7/4
S/F VALDEMAR	7/5
S/F MARIE	7/5
S/F HELSINGBORG (GLYNGØRE)	7/5
S/F OREHOVED (KÄRNAN)	7/6
S/F FYN (SVEA)	7/6
S/F DAN	7/6

H/F PRINSESSE ALEXANDRINE	8/1
S/F PRINS CHRISTIAN	8/1
S/F DANMARK	8/2
S/F JYLLAND (FENRIS)	8/3
S/F CHRISTIAN IX	8/3
S/F ODIN	8/3
M/F MOMMARK	8/4
M/F MORSØ	8/5
M/F FREIA	8/5
M/F HELSINGØR	8/6
M/F HÄLSINGBORG	8/6
M/F NAJADEN	9/1
M/F KÄRNAN	9/1
M/F KORSØR	9/2
M/F NYBORG	9/3
M/F SJÆLLAND	9/3
M/F STOREBÆLT	9/4
M/F FYN	9/4
M/F DRONNING INGRID	9/5
M/F KONG FREDERIK IX	9/6
M/F PRINSESSE BENEDIKTE	9/6
M/F KNUDSHOVED	10/1
M/F SPROGØ	10/1
M/F DANMARK	10/2
M/F ASA THOR	10/3
D/F LANGELAND	10/4
M/F LOLLAND	10/4
M/F ÆRØ	10/5
M/F ÆRØSKØBING	10/6
M/F ÆRØSUND	10/6
M/F SØNDERJYLLAND	11/1 - 11/2
M/F HVALPSUND	11/2
M/F KRONBORG	11/3
M/F DRONNING MARGRETHE II	11/4
M/F PRINS HENRIK	11/4

Sporplan for færgehavn - i årgang/nummer:

Fredericia	7/1 - 7/2
Strib	7/1 - 7/2
Oddesund N	7/3
Oddesund S	7/3
Masnedø	7/4
Orehoved	7/4
Nykøbing M	8/2
Glyngøre	8/2
Gedser	8/3
Nyborg	8/4 - 9/3
Helsingør	10/3

De manglende stationer har vi endnu ikke fundet - men vi leder stadig.

Adams Hjørne

KULRØG I URTEGÅRDEN

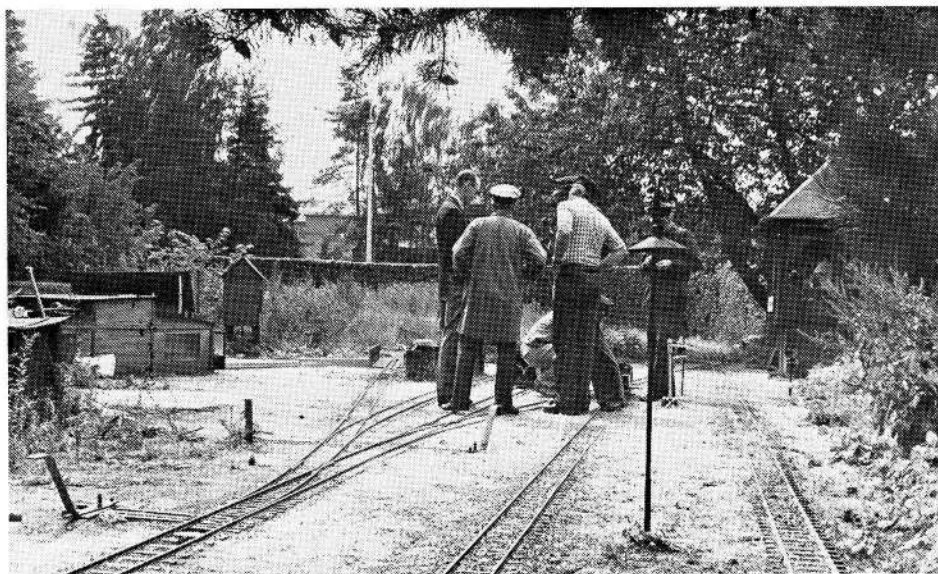
(I serien: Vi besøger en kollega)

Det at have plads nok til sin modeljernbane, er ofte et kildent spørgsmål, selvfølgelig værst i de større størrelser, men det skal efter sigende være så sundt med frisk luft og rigeligt friluftsliv, så når sporvidden er fem tommer og målestokken 1:11,3 ja, så kan man altså ved at anlægge sin jernbane i haven slå adskillige fluer med ét smæk. At det af hensyn til den friske luft og kulfyrede damplokomotiver bør foregå udendørs og at indehaveren af modelbanen havde fire og en halv tønde land til sin rådighed, er den slags småting vi ellers ikke hefter os ved, men jeg syntes dog, at det skulle med for en ordens skyld.

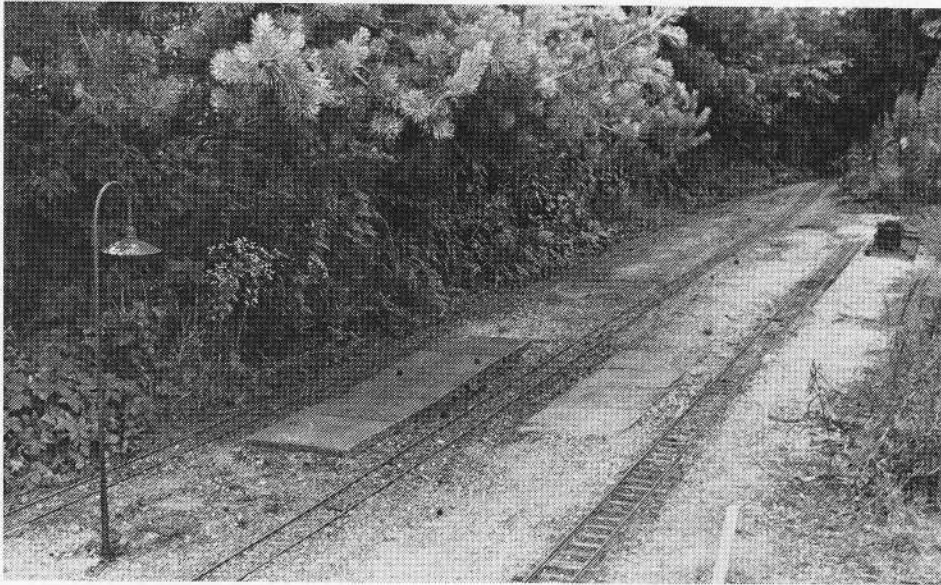
Nu er havebaner ikke hverdagskost for danske jernbane-entusiaster - i England er disse baner forholdsvis almindelige - så da

Erik og jeg fik nys om tilfældet var vi øjeblikkeligt enige om, at fem tommer sporvidde nok måtte være værd at stifte et nærmere bekendtskab med. Tilladelsen til et besøg blev givet på forventet efterbevilling, men da indehaver og gruppen, der beskæftiger sig med jernbanen ønsker at forblive ukendte (i fred og ro) må vi udelade adresser og navne. Skulle man imidlertid på en spadseretur på en stille villavej i Københavns nærmeste omegn, pludselig fornemme duften af kulrøg og varm olie, høre kvikke stempelslag og dampfløjter (lidt skingre i tonen), så behøver det ikke nødvendigvis at være fantasien, der spiller os et puds.

Bevæbnede med fotoudstyr og notesblok mødtes vi så en søndag formiddag på føromtalt stille villavej og sammen gjorde vi vor entre ad indkørselsvejen til parken, der på dette stykke forløber gennem et område af fredet lystskov. Halvvejs igennem stoppede vi op ved et blinklyssignal, der tilkendegav, at her krydsede en jernbane kørevejen. Der var ingen blink i signalet, så vi dristede os videre frem, og ganske rigtigt! Forsænket i asfalten fandt vi to parallelle skinnestrengene, afstanden mellem dem var ikke stor, men gav af udseende indtryk af flittig brug. Til begge sider af vejen fortonede sportet sig bag skovens træer og buske, så oversigten var ikke af den bedste og med det kendskab vi senere erhvervede os om banens materiel må det indrømmes, at markeringen af overkørslen var absolut nødvendig, - det skal



Her trampes bravt. Bemærk sporskiftedrevet.

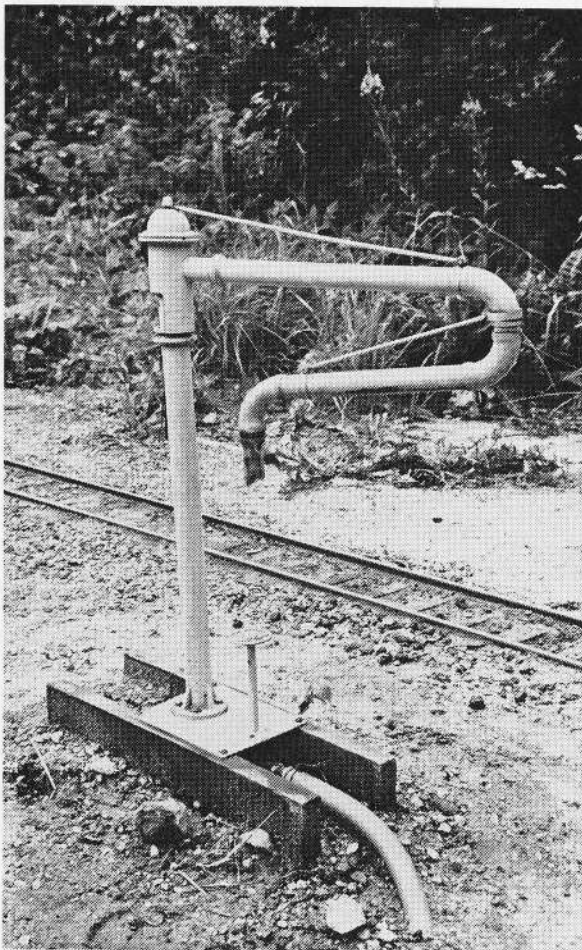


Blot det halve af stationen.

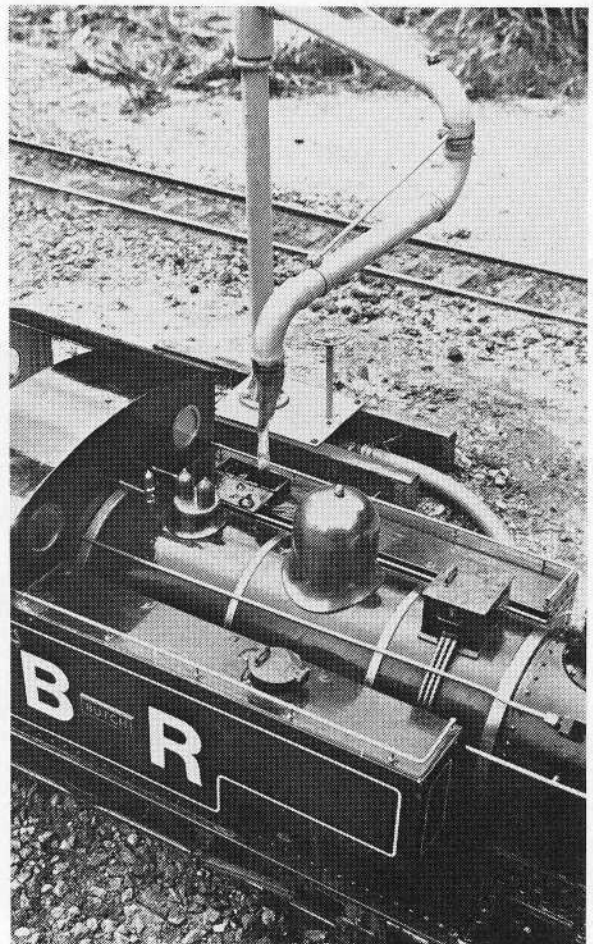
nok være en ubehagelig oplevelse uden varsel at få hamret en vægt af 75 kilo eller mere over tærne eller skinnebenet.

Længere fremme drejede vi til højre og befandt os et øjeblik efter på banens hovedbane-

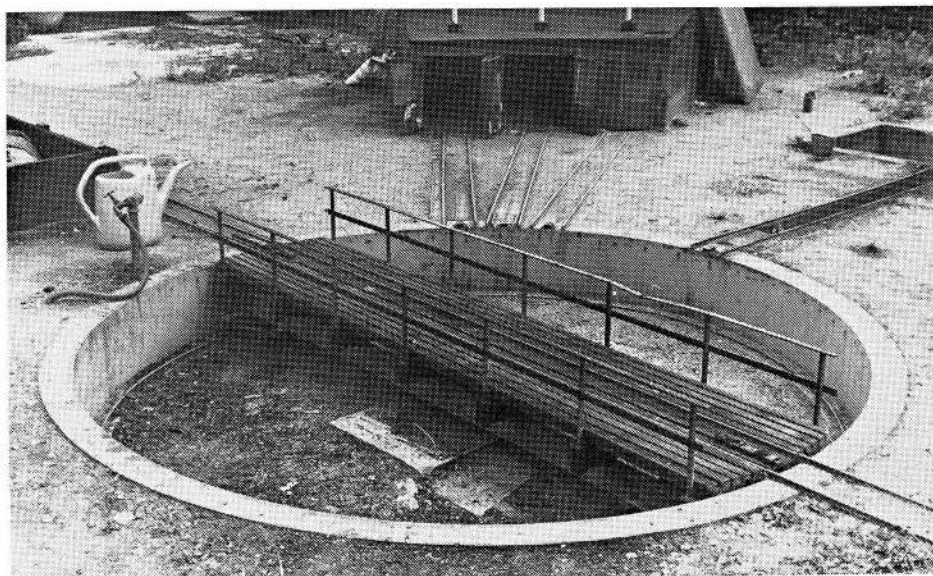
gård. Vi var ikke de eneste gæster i parken den dag, engelske og svenske deltagere havde også indfundet sig, enkelte medbringende eget materiel, så man kan forstå, at der herskede en livlig aktivitet overalt på stationen. Hvor



Vandkran -



- med rigtigt vand.

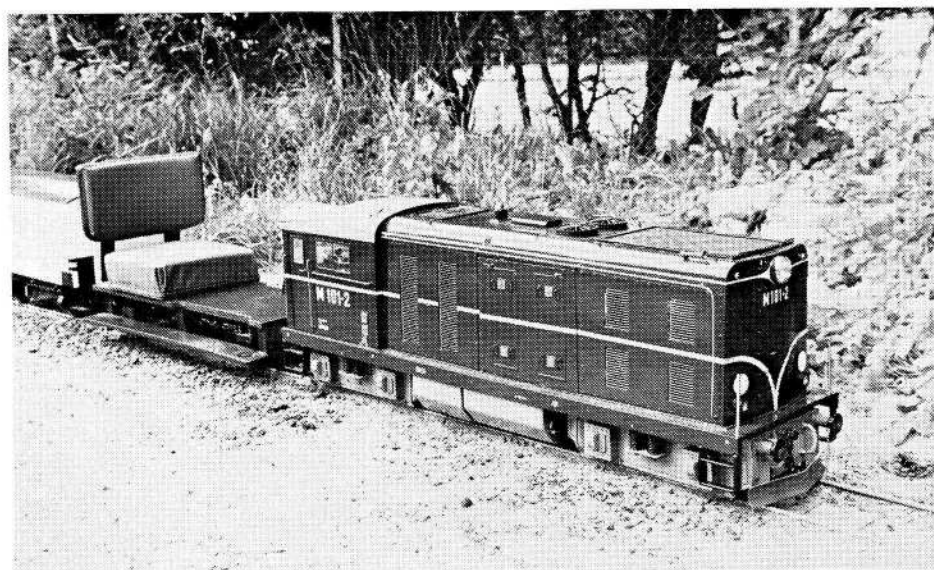


Bemærk revisionsgruben th. i baggrunden.

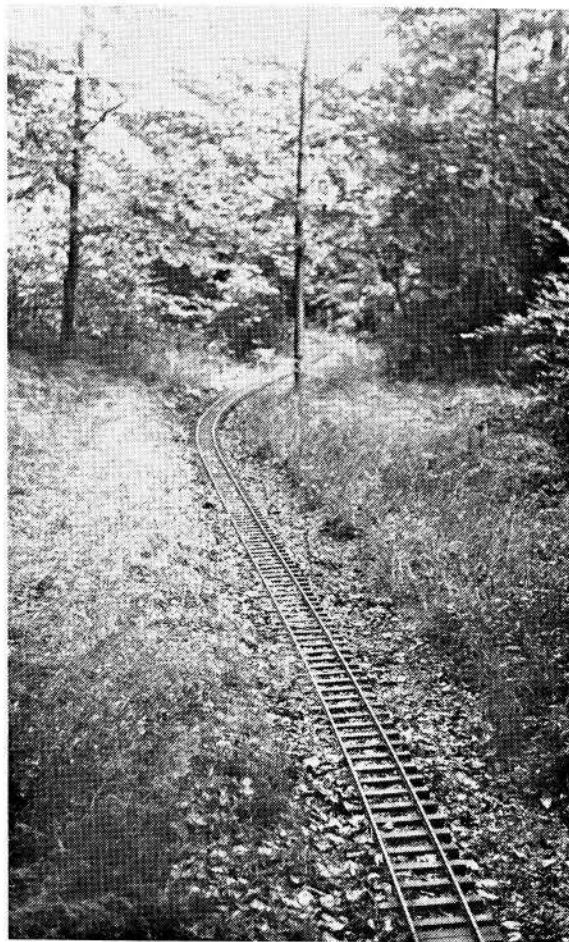
pudsigt det så end må lyde, så var det imidlertid ikke dette syn af ægte damplokomotiver under klargøring eller sporområdet - i mine øjne - enorme udstrækning, der først slog mig. De første tanker, der meldte sig, var en fornærmelse på banens vegne, for alle disse mennesker, de trampede jo hensynsløst frem og tilbage over spor og -skifter uden tanke for de beskadigelser, det måtte kunne medføre. Det varede en rum tid, før det gik op for mig, at når man anlægger en bane, der skal stå for et akseltryk på 50 kilo eller der omkring, så må det også kunne tåle belastningen af normale fod-

gængere, - det var med andre ord mig, der var tåbelig...

Som antydte var det ikke med de bedste forkundskaber, vi mødte op, og da vi begge var meget imponerede af alt det nye, der her mødte vore øjne, så er det ikke helt let at beslutte sig for, hvorledes dette jernbane-anlæg skal beskrives. Imidlertid var det indlysende, at på havebanen stilles der større krav til de anvendte materialers duellighed, samt til anlægsingeniørens evner og snilde, end det vi er fortrolige med på modelbanen hjemme i kælderen. Dette gælder især for sporet, så lad os begynde med det.



Knallert/diesel med mange smukke detaljer.



Et billede der taler for sig selv.

Det siger sig selv, at på det udendørs anlæg, hvor natur og teknik mødes, der må det blive et spørgsmål om på bedst mulig måde at få disse til at føje sig efter hinanden, uden at haven eller parken af den grund forandres til ukendelighed. Samtidig må man bestandig have for øje, at arbejdet må udføres på en sådan måde, at det færdige spor vil være i stand til at overleve diverse klimatiske påvirkninger såsom kulde og varme eller heftige regnskyl. Et stykke af banen er som allerede nævnt ført igennem et stykke fredet lystskov, hvor fredningen betyder, at træer som måtte stå banen i vejen ikke kan fældes, men at man pænt og artig må sno sig ud og ind mellem dem. Samme stykke terræn er iøvrigt stærkt kuperet, hvilket medfører at vi det ene øjeblik befinder os på en dæmning, for i det næste at blive klemt nede i en gennemskæring.

Selve sporarbejdet er udført på den måde, at der efter at afstikning har fundet sted, graves en tilpas bred rende med et spadestik i dybden. Med en meters mellemrum bankes der

4" x 4" bjælker ned i renden, så toppen er over jordoverfladen og spidsen har godt fat i bunden under frostfri dybde. Som "langsveller" boltes 1" x 5" brædder til bjælkerne, en i hver side i sporets længderetning, og renden er derefter fyldt op med groft sand. Svellerne kan nu sømmes på plads og skinnerne lægges på normal vis. Skinnen var en aluminiums-vignole profil, indkøbt i England til formålet, ca. 15-20 millimeter i højden, et materiale der måske nok er lidt blødt til formålet, men til gengæld ikke er synderlig påvirkeligt af naturens angreb. Desværre forsømte vi at spørge om hvor mange mand i hvor mange dage, det havde taget at anlægge disse 7-800 meter spor, men da det overalt lå som var det udført med passer og lineal, så var det et imponerende smukt og solidt stykke arbejde.

Stationen bestod af to perronspor plus overhalingsspor med adgang til udtræksspor, rangerspor, remise, revisionsgrav og så videre. Ind- og udkørselsskifter samt signaler blev betjent fra kommandoposten, sidstnævnte



Kommandoposten. Navnet er ægte.

i naturlig størrelse, øvrige skifter var stedbetjente med aflåsning på stedet. Remisen eller maskindepotet om man vil, var forsynet med kulgård, med tilhørende hammer til sønderdeling af kul i naturlig størrelse, samt vandkran indeholdende specialbehandlet vand. Havevandkanden som ses på nogle af billederne hørte med til udstyret som reserve for den lokofører, der måtte have forregnet sig og ikke kunne vente på vand ad de sædvanlige kanaler. Den blev brugt flittigt.

Et fiffigt arrangement var en i et skab op- hængt støvsuger, der med en studs kunne monteres på de kulfyrede maskiners skorstenene for at skabe den nødvendige træk. Når trykket i kedlen så var blevet stort nok, hev man studsens af og ringblæseren blev sat til.

Revisionsgraven, der var et hul i jorden så dybt, at man kunne få sin maskine i øjen- højde, blev anvendt ved opsmøring og eftersyn og en derfor helt uundværlig foranstaltning ved klargøring af det rullende materiel. Et par af lokomotiverne var forresten kosangas-fyrede, deres ejermænd havde det noget lettere, når de da ellers huskede at medbringe tændstikker af usædvanlig lang længde. Hvis ikke kunne man nemlig ikke nå ind i fyrcassen, og det var jo ikke så godt. En anden kuriositet var et diesel- lokomotiv forsynet med akkumulator, selvstar- ter, knallertmotor og kædetræk. Den udstødte nøjagtig den støj - inclusive fløjten - og os, som diesellokomotiver nu en gang har for vane. Lokomotivet var udført som bogie-loko, lå fan- tastisk fint i sporet, havde stor trækraft og det skulle såmænd ikke undre mig, om det ikke også var langt mere økonomisk i den daglige drift, - det fik vi altså heller ikke spurgt om.

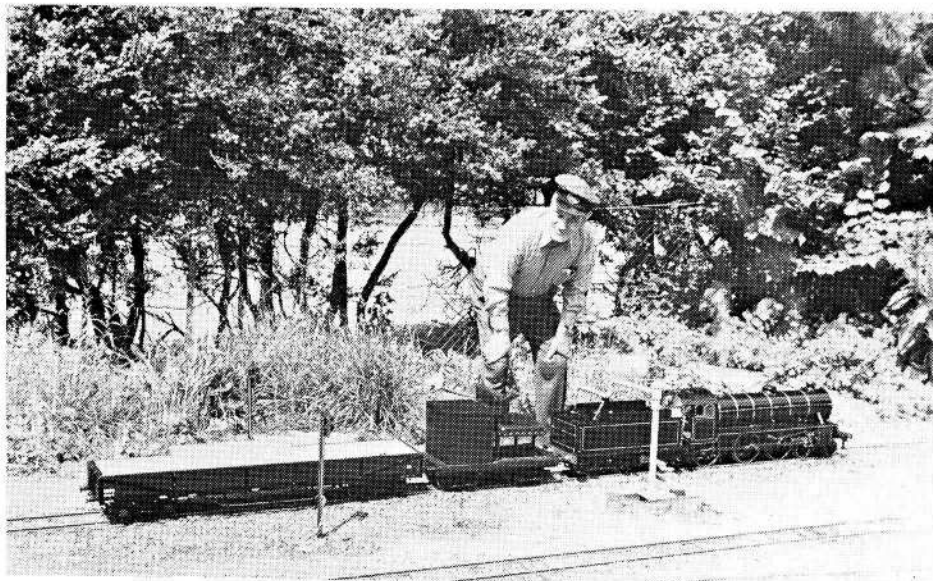
Jernbanen var anlagt som en enkeltsporet ringbane og der var kun oprettet den føromtalt station. Dette forhindrede imidlertid ikke, at et tog, der var afgået som "tom maskine" returnerede med to læssede ølvogne - stor jubel. Af praktiske grunde, hensyn til stigninger og fald i terrænet, og med henblik på sikkerheden, kørtes der altid rundt i samme retning. Den frie strækning var ikke forsynet med blok- intervaller, kun stationen havde signaler i ind- og udkørselsenderne. Afgang blev givet efter hvad kommandoposten måtte finde var passende mellemrum mellem de forskellige tog og det var da heller ikke noget særsyn, at et tog der under- vejs havde haft besværligheder med at holde dampen oppe, havde hele sværmen af afsendte



Med næsen nede i skorstenen.

tog lige i halen på sig. Det var forresten noget der passede manden i posten, for nu fik han travlt med at få ekspederet trafikken ind til per- ron, gøre sporene fri og klar til den næste og så videre. Det tog undertiden sin tid, og det var ved sådanne situationer at en lokofører, der ventede på indkørsel, pludselig fik travlt med at få hentet vandkanden.

Køreplanskørsel praktiseredes ikke, selv- følgelig havde forsøg været udført, men med- lemmerne af gruppen lagde ikke skjul på, at det som havde den største interesse var opbyg- ning og vedligeholdelse af spornettet, samt fremstilling af og kørsel med dampdrevne mo- dellers. Dette gav da også de deltagende rigeligt at bestille, man må nemlig ikke forestille sig, at en opfyret maskine, der ikke foreløbig skal ud at køre, kan henstilles med fuld kedel og opbakket fyr, medens man selv fordriver tiden med en hyggelig sludder med vennerne. Damp- lokomotiver i denne størrelse kræver at fyrbø- deren hele tiden er over det, og nøje er opmærk- som på vandbeholdning og fyrets tilstand, så-



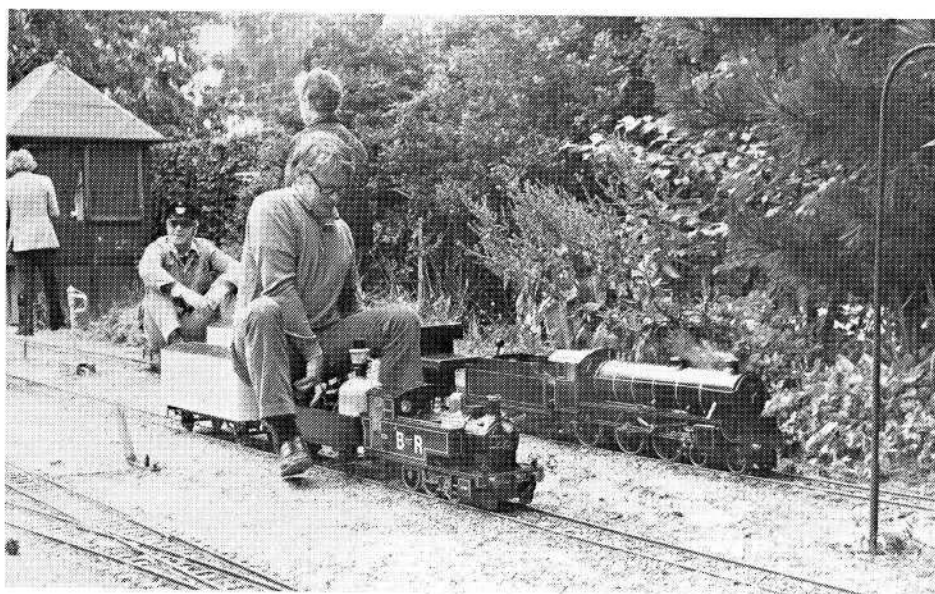
Jensen er klar til afgang.

dan en håndfuld kul har ikke lang levetid og øjeblikkes manglende påpasselighed kan betyde, at der må begyndes helt forfra igen.

Vi tog med begejstring imod en invitation til en køretur banen rundt, og anbragte os på de til persontransport indrettede "fladvogne". Hver af disse vogne var forsynede med to sæder - uden ryglæn - samt fodhvilere af samme art som findes på motorcykler og knallerter. Følte man trang til yderligere sikkerhed, var man henvist til at fastklamre sig til vognens bund. Maskinen var af typen 2-C-0, med et engelsk lokomotiv som forbillede og som det ses

på billedet, så sad føreren på en dertil indrettet vogn, der kobledes bag på tenderen. De fleste af medlemmerne bar forresten beskyttelsesbriller under kørslen, for som det fremgår af billederne, så sidder man med ansigtet inden for skorstenens skudvidde og kulgnister herfra er ikke til at spøge med.

Lokomotivføreren havde maskinen oppe på mærkerne, så da udkørslen gik på grønt, listede vi stille og roligt ud af stationen og ind gennem skoven med banens mange kurver og smukke partier. Alle kurver er selvfølgelig anlagt med overhøjde, hvilket tydeligt kan mær-



Man sidder nu altså ikke særlig bekvemt.



En "Skønhedsdronning" -

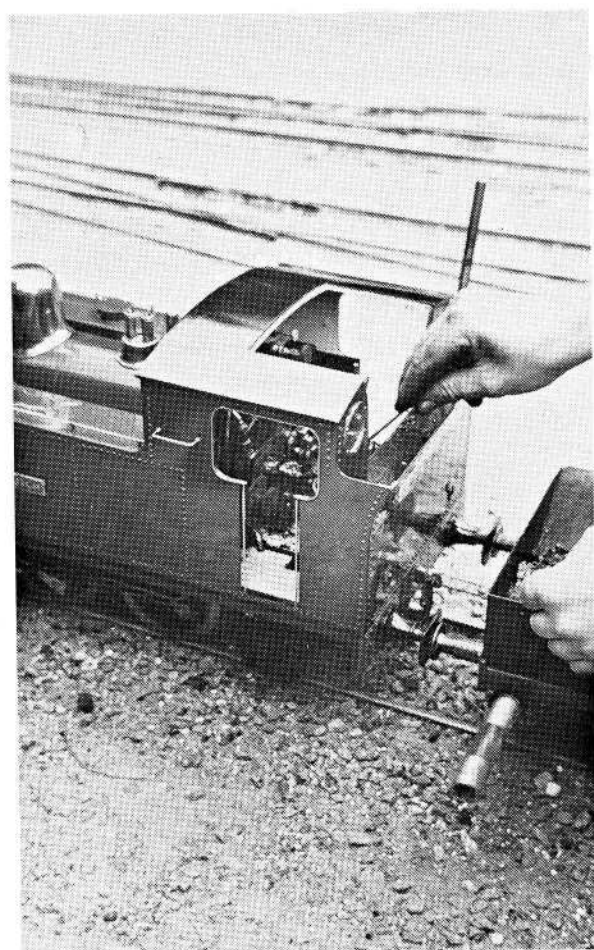
kes, især da, når man som jeg, selv i sidende stilling rager et godt stykke i vejret.

Overskæringen blev passeret med advarende fløjtetoner og snart efter var vi ude af skoven igen hvor banen forude lå som et absolut snorlige og plant stykke. Jensen, som var fører hed, benyttede lejligheden til at lade maskinen spille med musklerne, og jeg skal ellers love for, at det kunne mærkes i koblingen, da regulatoren blev lagt helt over til knasten. Nå, dette varede nu ikke så længe, den form for kørsel er noget, der tærer på fyr og vand, så inden vi fik set os om, så var der én, der fik travlt med at rigge sit grovædende fyr til igen.

Videre gik det i smukke snoninger, ud og ind mellem busketter, blomsterbede og anden havevegetation, men her, midt imellem alt det pyntelige havearbejde, gik lokomotivet pludselig på gulvet med et ordentlig bump. Nu var farten ikke stor og ingen skade tilføjedes mennesker eller materiel, så ved fælles hjælp fik vi orden i sagerne igen. Jensen viste os, at sporet på dette sted havde en kedelig lunke, som var afstedkommet, da et større træ under et stormvejr havde lagt sig på tværs af banen. Tilsyneladende var diverse udbedringer ikke foretaget tilstrækkelig grundigt, men den slags kender vi vel alle - desværre - kun alt for godt fra vore egne modelbaneanlæg.

Forude dukkede nu stationen op, indkørslen var ikke sat, men et skingrende pift fik vækket kommandoposten og vi kunne efter en spændende køretur dampe ind i spor 1. På tilbudet

om at prøve lykken som loko-fører sagde vi begge et pænt nej tak, hvilket jeg i alle tilfælde har fortrudt mindst hundrede gange siden, men jeg ved, at selv med nogenlunde hæderlige erfaringer og praktiske øvelser fra omgang med



men ikke altid lige nem at have med at gøre ...

damp i fuld størrelse, så kræver det nok en større omstilling at betjene et lokomotiv i den størrelse, vi her stod over for.

Erik V. Pedersen tog en masse dejlige billeder den dag, og forhåbentlig giver de et bedre indtryk af denne havebane, end jeg har formået det i denne artikel; der knytter sig nemlig det ejendommelige til vort besøg, at ligesom jeg har haft mit besvær med at formulere og videregive mine oplevelser, så havde Erik også sit hyr med at beslutte sig for, om billederne skulle optages som vi plejer at gøre det, når vi besøger en modelbane, eller om det måske burde gøres, som man gør det, når "rigtige" jernbaner skal foreviges.

Læseren må selv dømme om resultatet.

ADAM

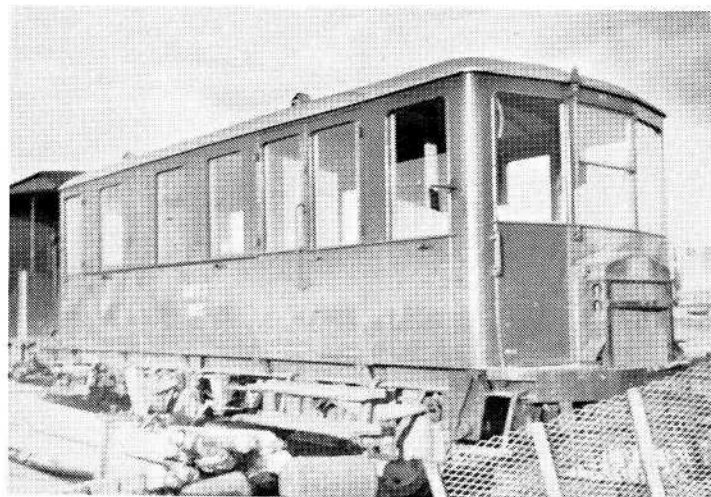
VI BYGGER:

MOTORVOGNE FOR BEGYNDERE

Ved søgen efter andet billedstof i mit arkiv faldt jeg over nogle billeder, som jeg tog i 1956 i Odense i forbindelse med ophugningen af materiellet fra den samme år nedlagte AHTJ (Århus-Hammel-Thorsø Jernbane).

Det slog mig straks, at motorvognene fra AHTJ var meget enkle at eftergøre i model og derfor kunne være velegnede for den, der for første gang ville prøve selv at bygge "noget trækraft" i modelrigtig udførelse.

En sådan model kan naturligvis fremstilles på mange måder, hvoraf nogle er afhængige af valget af motor. Jeg har nu altid godt kunnet lide Nanopermmotoren, som i kraft af, at den fås som en færdig enhed af beskeden størrelse og til en overkommelig pris, er let at indbygge næsten usynligt i enhver mindre model; kun kunne man måske have ønsket sig lidt flere fastgøringsmuligheder, men med Dyrkildes princip, som er nærmere beskrevet på siderne



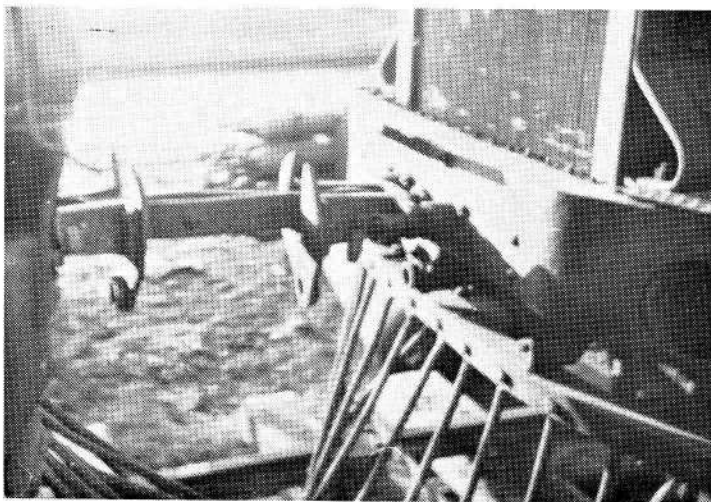
AHTJ M2, Odense 1956

132-133 i håndbogen "DSB OLD-TIMERE i model" går det ganske nemt.

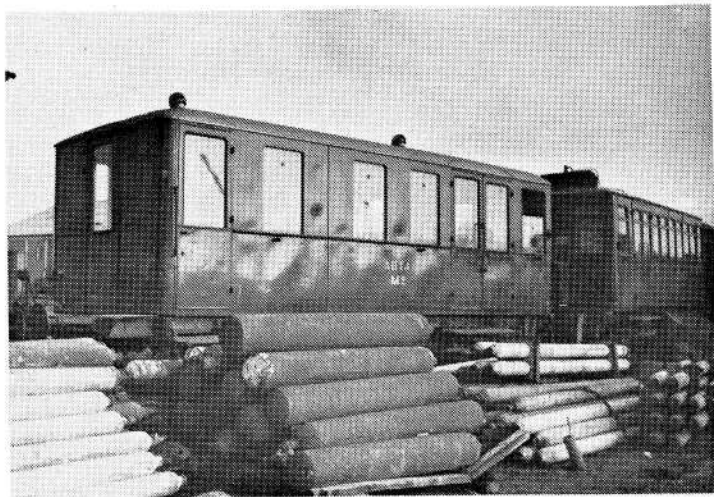
Med Nanoperm-motoren kan modellen trække 1-3 vogne alt efter anlæggets og vognenes udførelse (stigning og kurver, henholdsvis stivhed og letløbenhed), hvilket for disse modellens vedkommende svarer ganske godt til virkeligheden eller rettere den tidligere virkelighed, idet originalerne jo er afgået ved døden i 1956.

Nu et par ord om originalerne.

Ganske vist er det M 2, der vil blive gennemgået i denne artikel, men AHTJ fik flere af samme hovedtype, nemlig M 1 og M 2 i 1923 og M 4 i 1924. Tegningen på udfoldningsarkene viser M 2 i dens seneste (moderniserede) udfø-



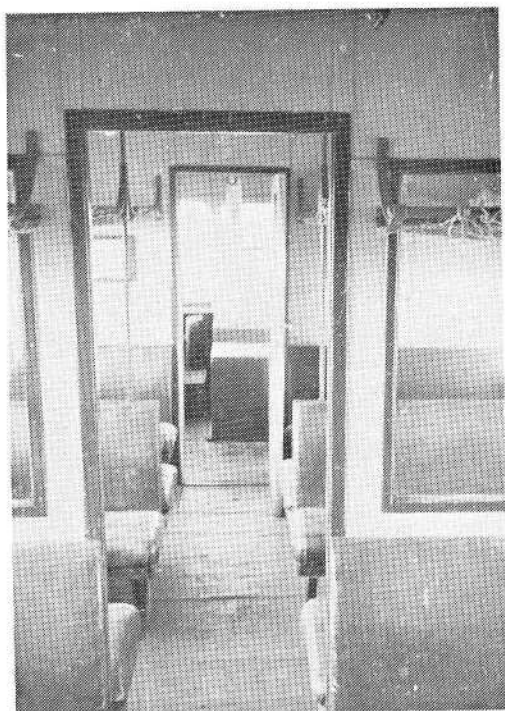
Kobling, M 2 tv. og M 4 th.



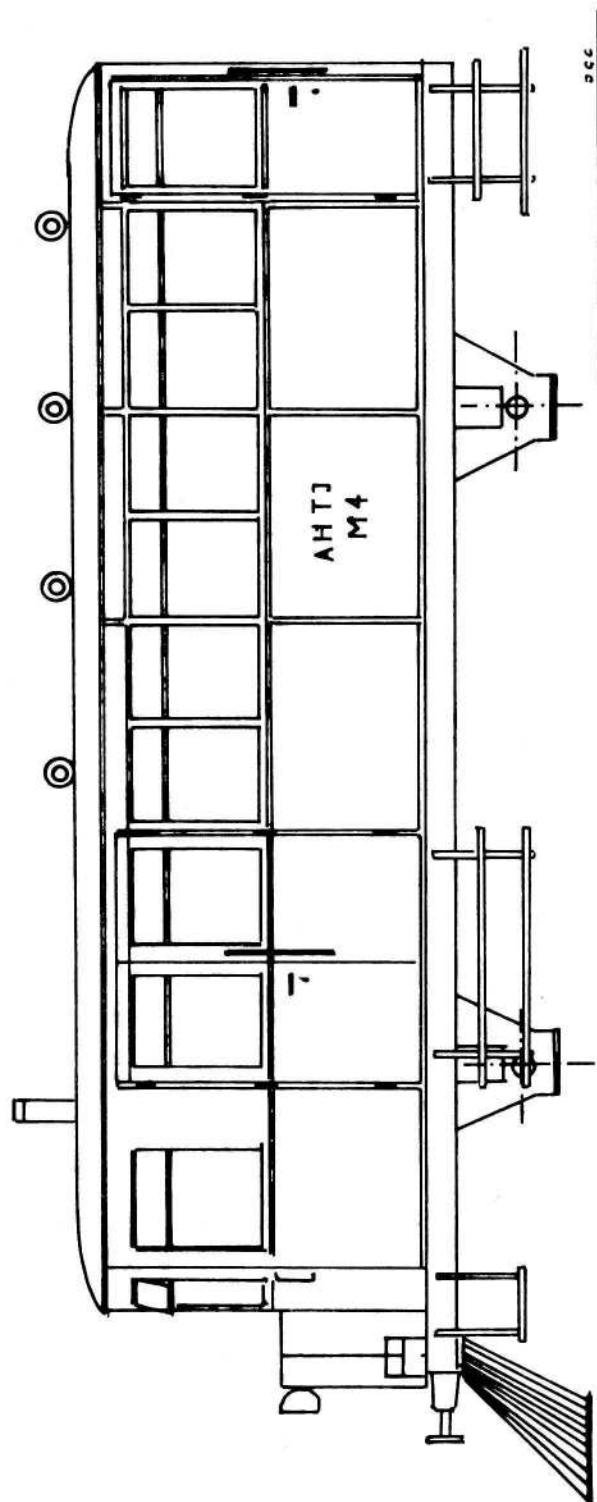
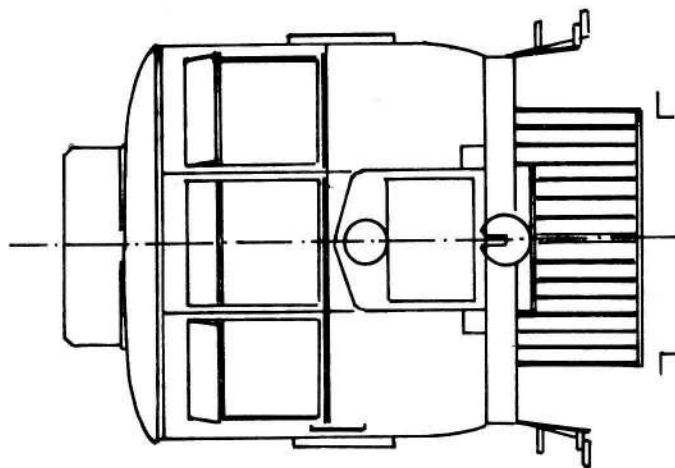
AHTJ M 2, Odense 1956

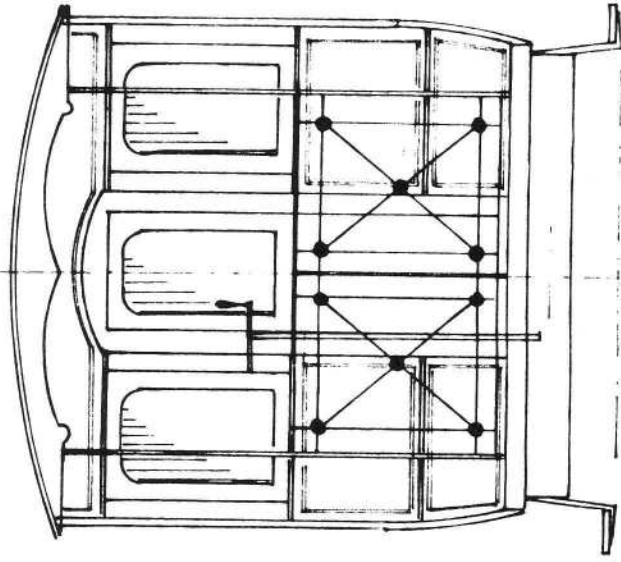
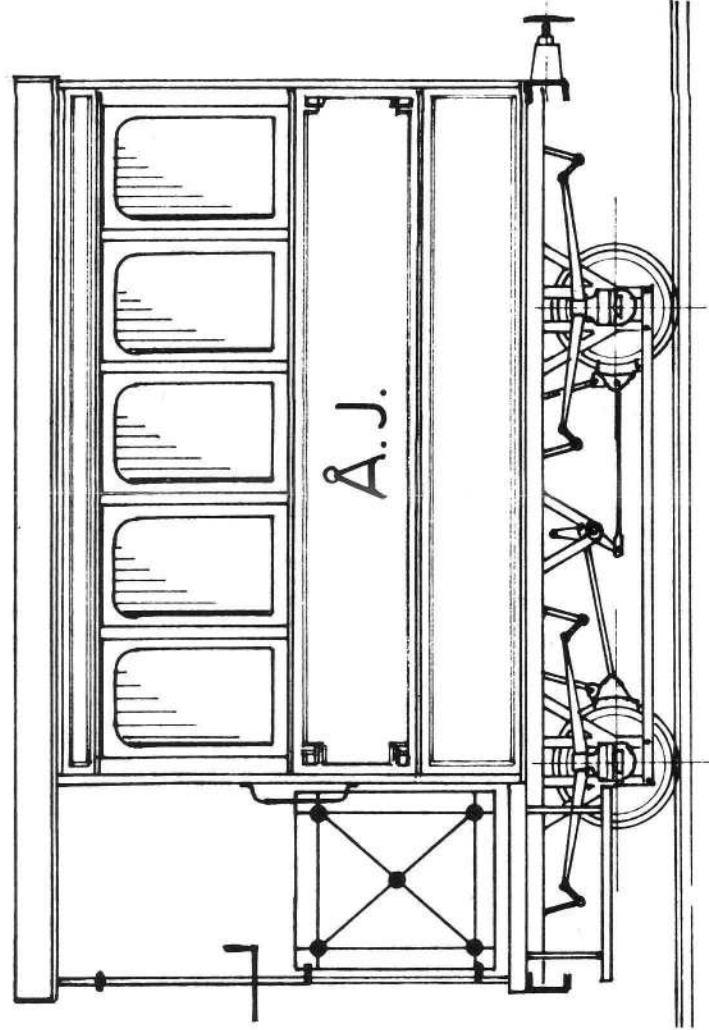
relse, medens de andre figurer viser specielt de afvigende vinduesinddelinger på M 1 og M 4. M 3 så som det efterhånden vil være de fleste bekendt, helt anderledes ud, idet den nærmest var en lille rutebil, der forsøgsvis var udstyret med jernbanehjul og som sådan var tidligere end de øvrige.

M 1 og 2 er bygget af De forenede Automobilfabriker i Odense (TRIANGEL) og var udstyret med en 4-cylindret benzinmotor af fabrikatet Mid-West (boring 120 mm, slaglængde 152 mm, 72 hk ved 1600 o/m). Motoren var



Det indre af M 2 set bagfra mod førerkabine.



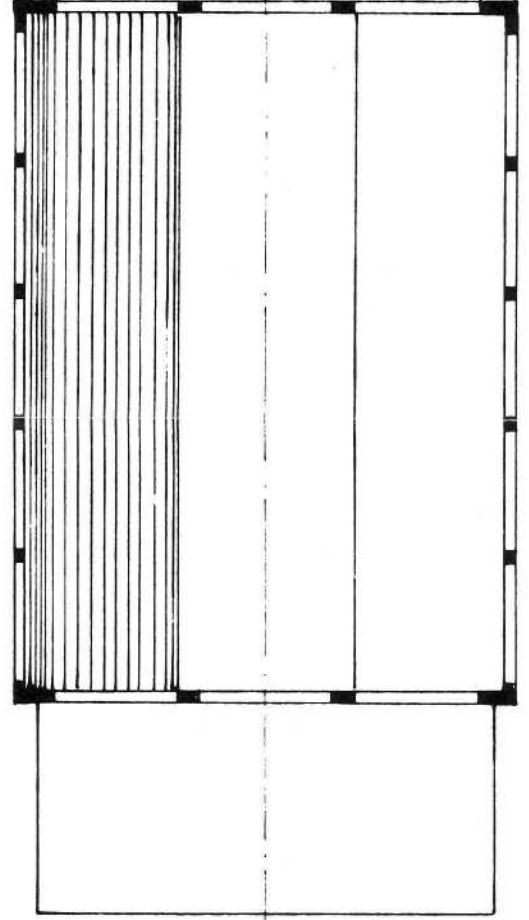


JTJ

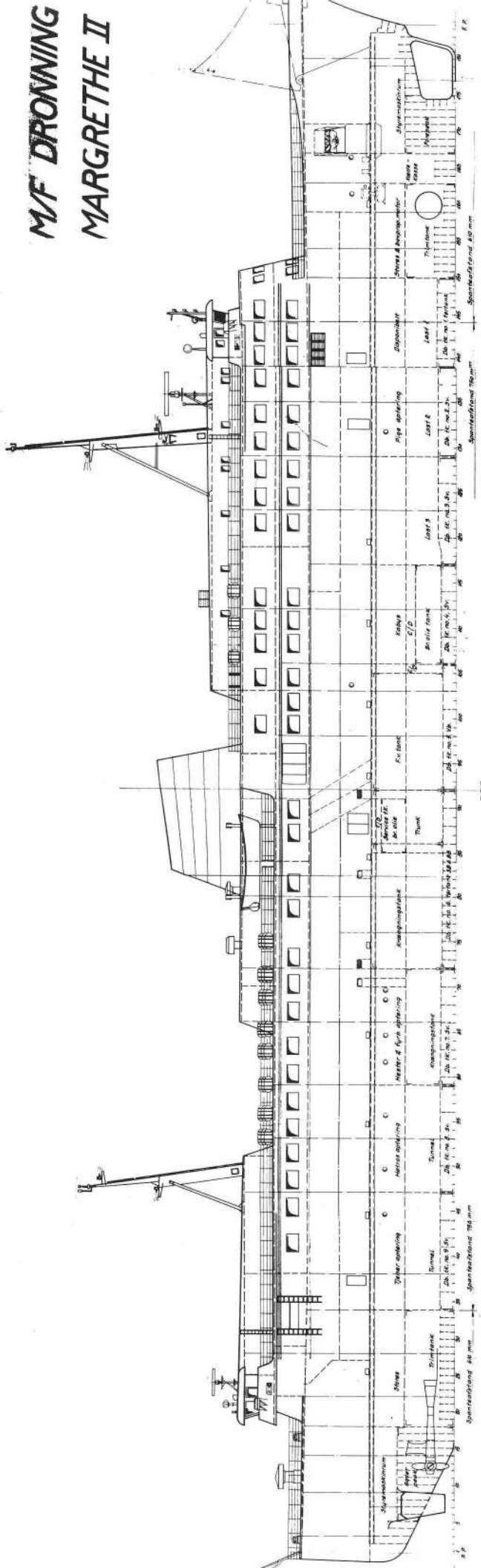
„KUNGA VAGNEN“

LITRA NR. INGEN
FARVER
TAG GRÅ
VOGNKASSE KONGEBLÅ
STAFERING GUL
UNDERVOGN SORT

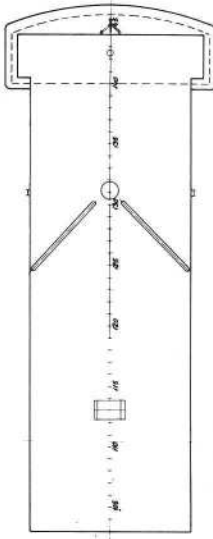
J. NORDTEC. 72



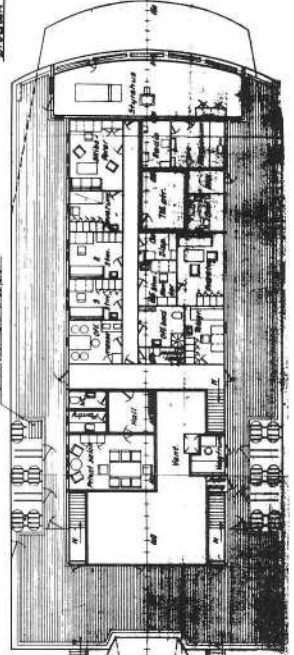
M/F DRONNING MARGRETHE II



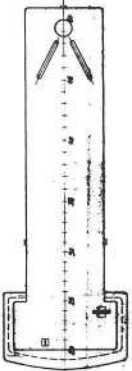
Top af styrehuset for



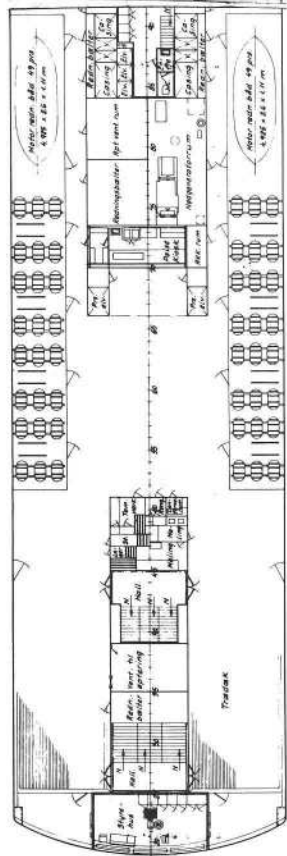
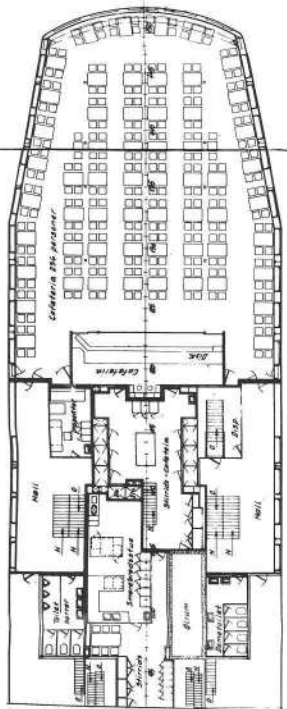
Brodek



Top af styrehuset opier

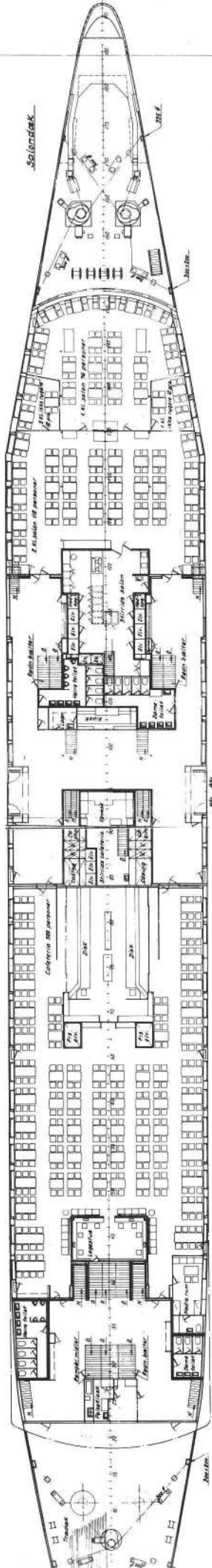


Solondak

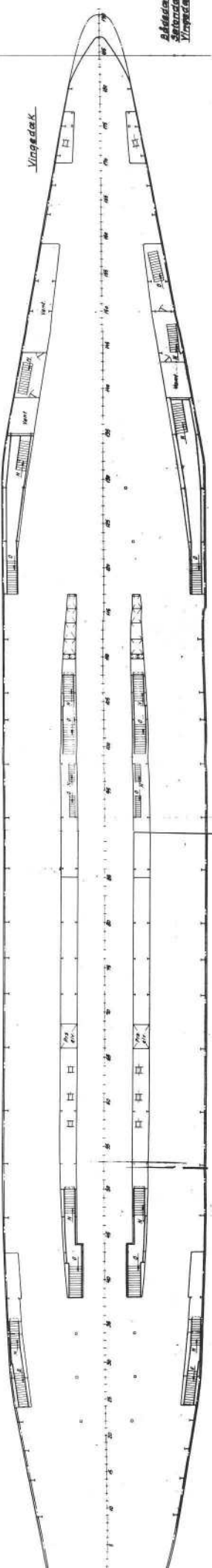


— М. А. ШКОЛЬНИКОВ — ИНЖЕНЕР — 8. 02. 52.

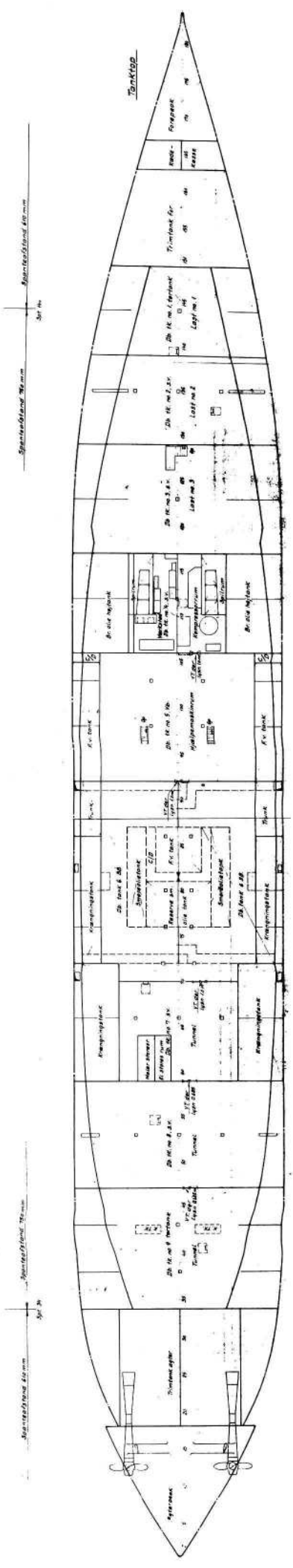
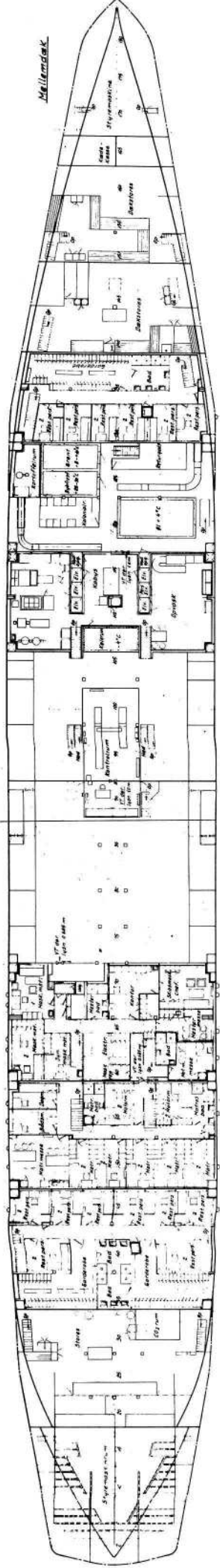
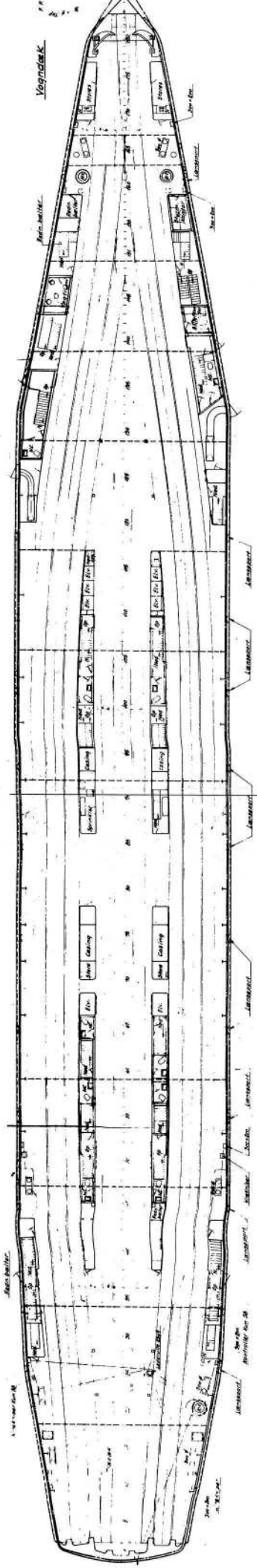
Solondak

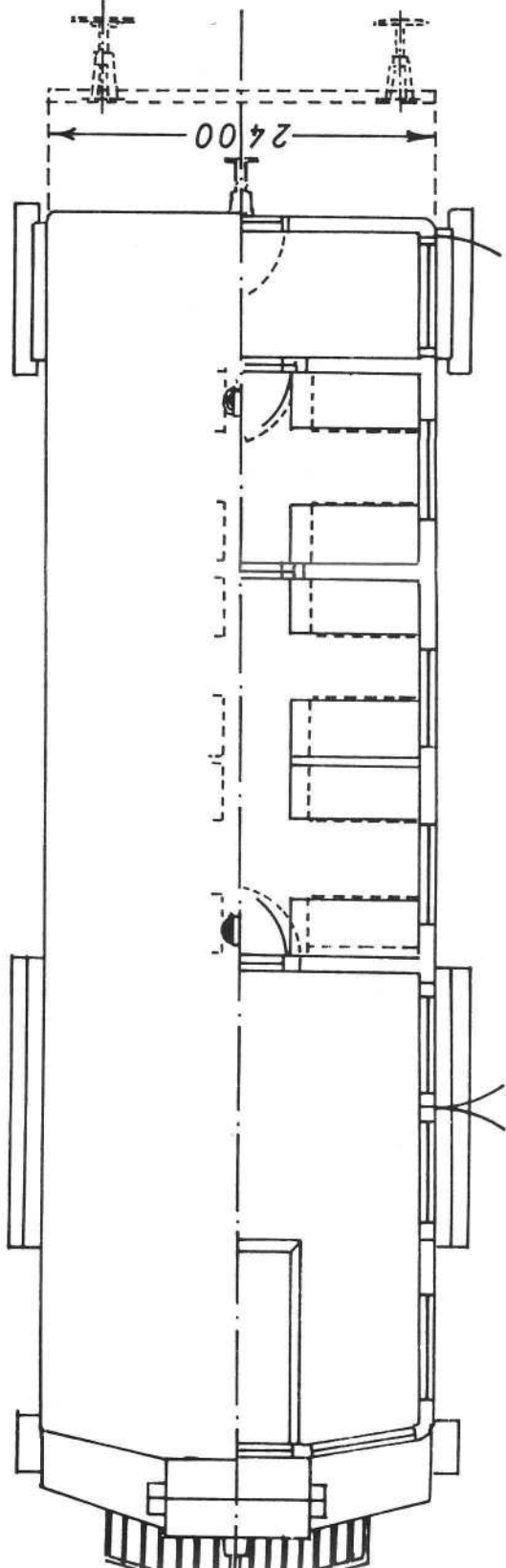
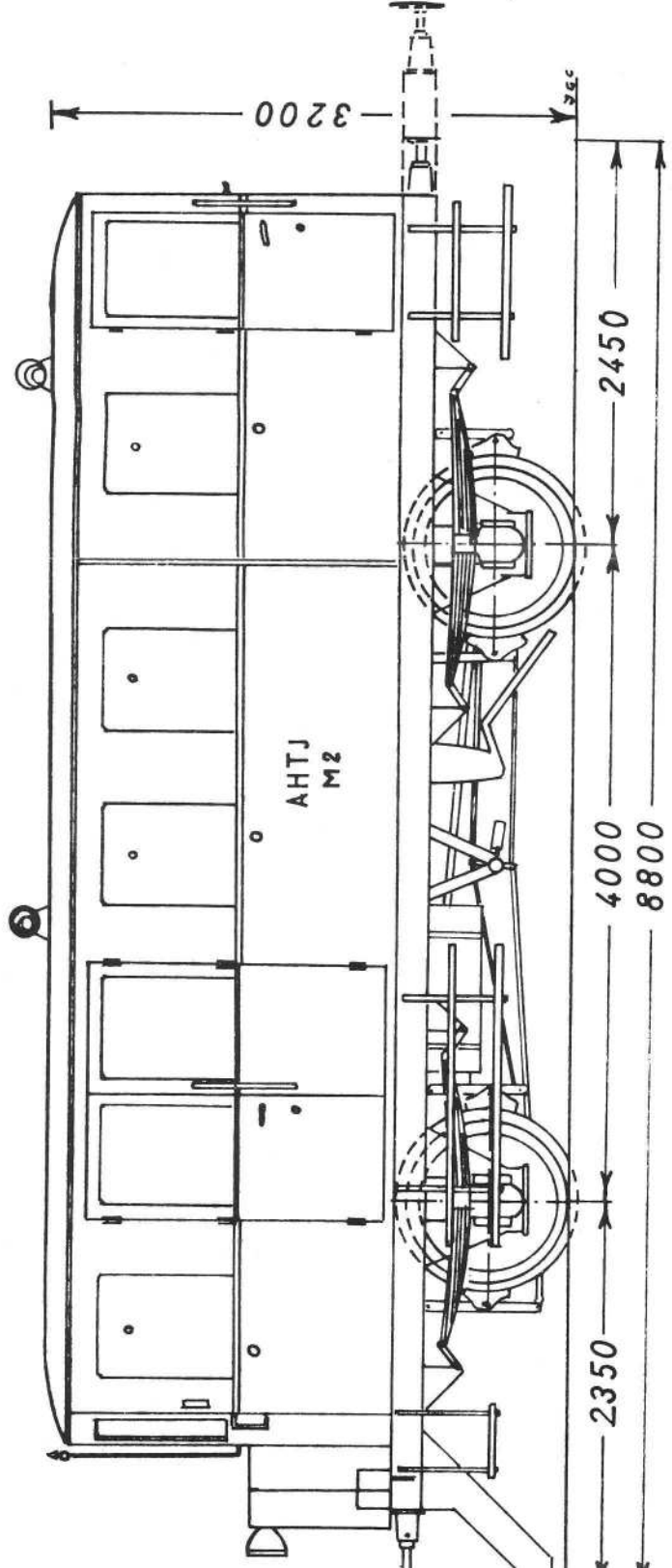
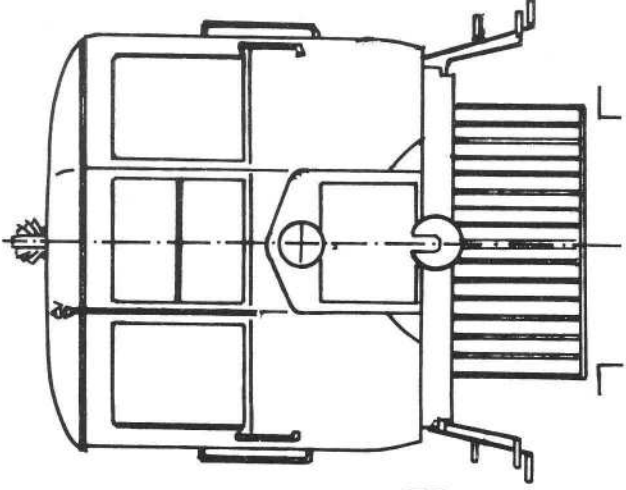


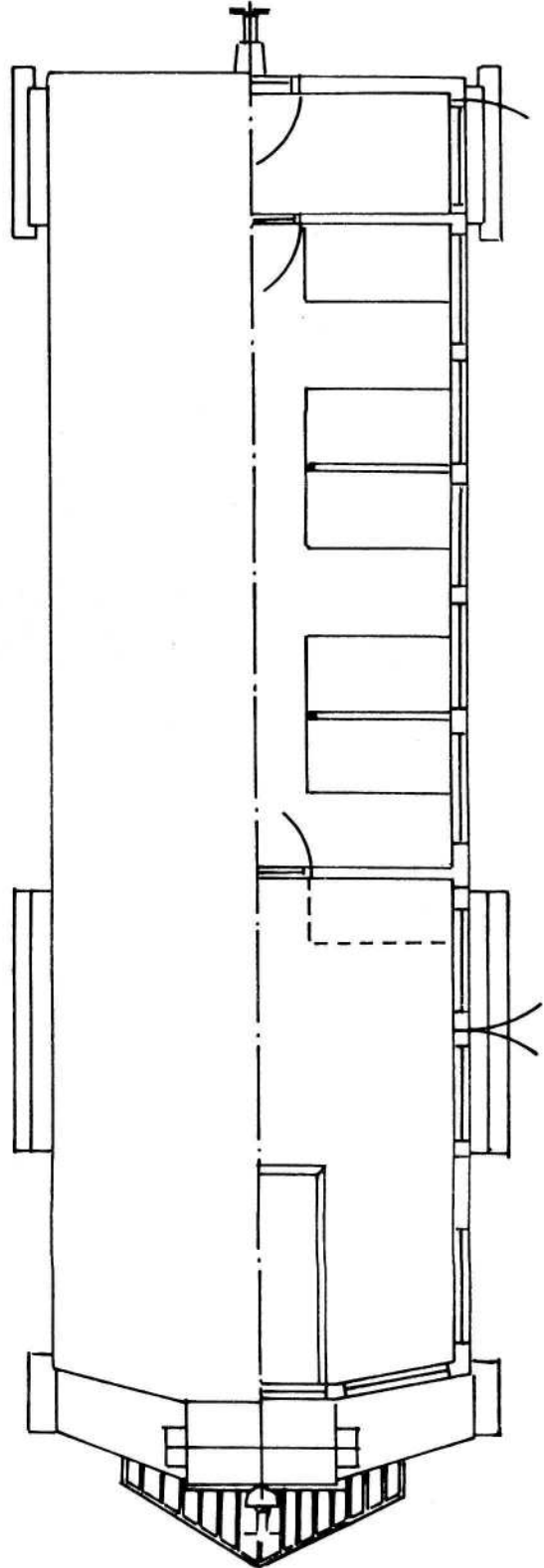
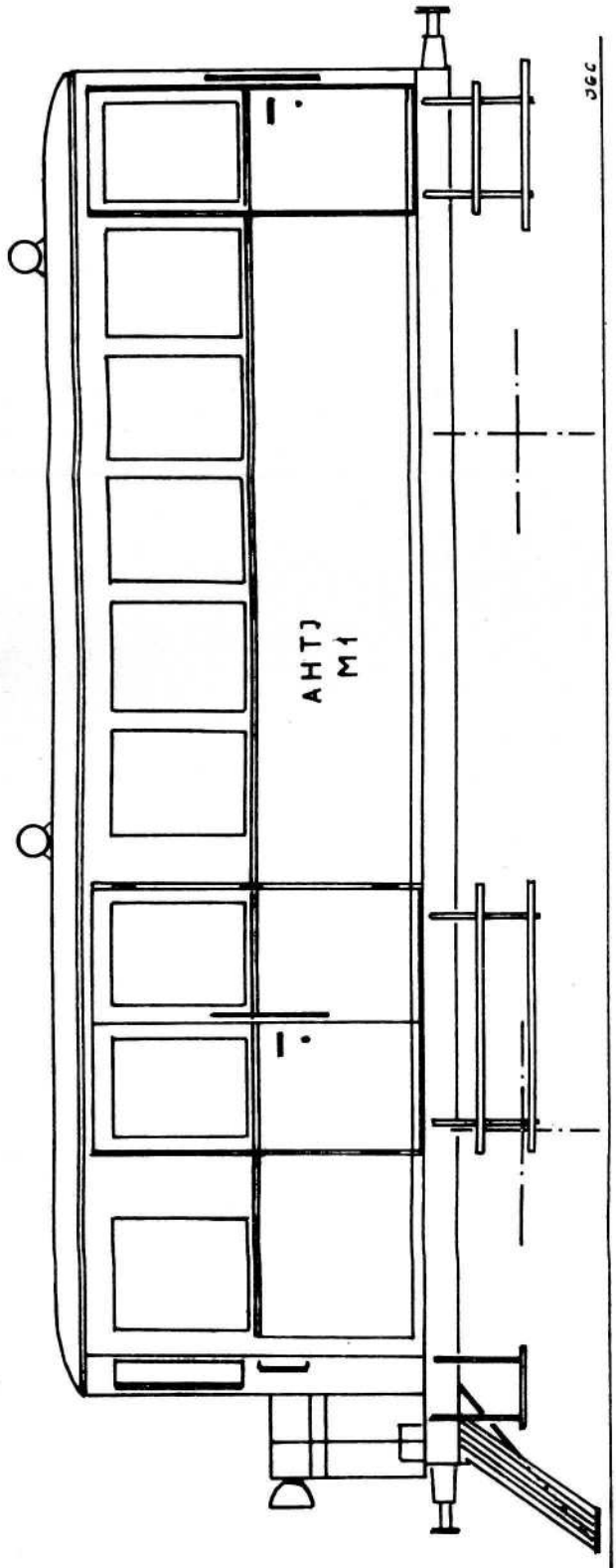
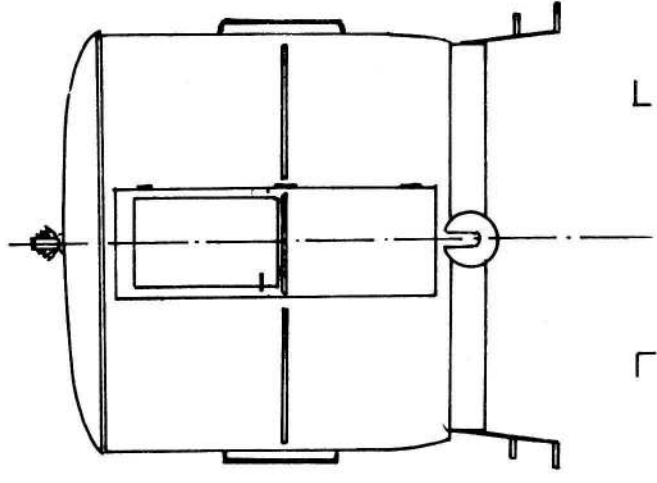
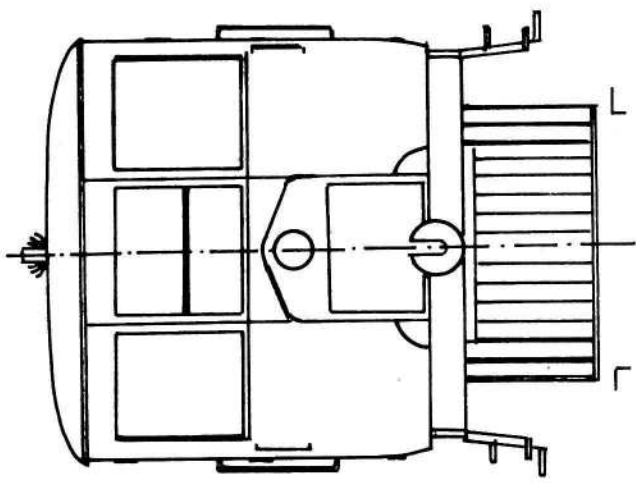
Yingedak

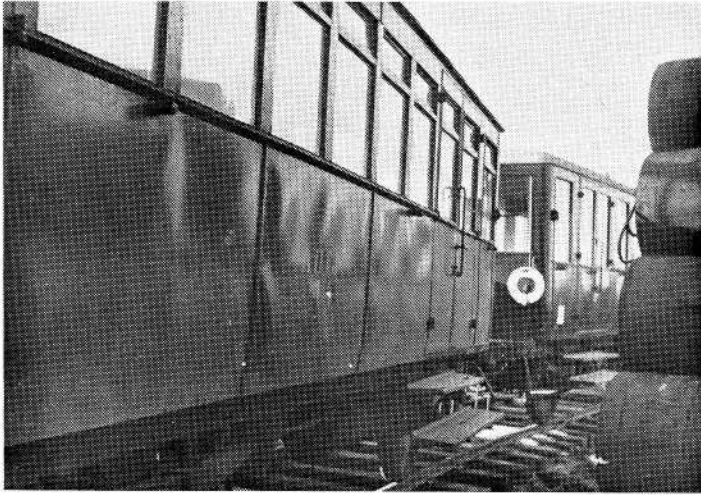


Сделано
С. ШКОЛЬНИКОВ
1952









AHTJ M 4 tv. og M 2 i baggrunden,
Odense 1956.

placeret i førerrummet, der tillige tjente som bagagerum, derfor de store dobbelte døre; endvidere var der et par klapsæder på bagvæggen til ialt 4 personer.

I vognens hovedrum var der 20 siddepladser på tværstillede træbænke med 2 pladser på hver og med adgang fra en midtergang. M 1 og M 4 bevarede dette arrangement, mens M 2 ved moderniseringen fik polstrede 2-mandssæder i venstre og 3-mandssæder i højre side.

Sidevinduerne, hvoraf der var 5 i M 1 og 6 i M 2, var ganske smalle og med ganske smalle sprødsler imellem. Bagest var der en lukket endeperron med side- og gavldøre. Ikke mindst endeperronens udformning gør denne vogn nemmere at bygge end de senere med åbne endeperroner og/eller indtrukne lukkede og/eller smallere førerrum.

Ved leverancen var vognene udstyret med midterpuffer af tillempet sporvognstype, beregnet på tilkobling af 2-akslede påhængsvogne af et lignende udseende. Ved ophugningen var i hvert fald M 2 og vist også M 4 udstyret med normal kobling og puffere i bagenden, men tidspunktet for påmonteringen har jeg ikke kunnet se.

Disse motorvogne var overordentlig lette, idet de kun vejede 9 t. M 1 blev i 1934 solgt til VVGJ, hvor den fik nr. M 3 og blev udrangeret i 1945; M 2 blev som før nævnt udrangeret og ophugget i 1956.

Den førnævnte motor var lige svag nok til banens bakker og trafik, hvorfor M 4, der kom i 1924, leveredes med en 6-cylindret Continental-motor (boring 115 mm, slaglængde 146 mm

- altså begge mindre end på Midwest - 100 hk ved 2000 o/m). Disse oplysninger hidrører fra Bay, medens Wilcke og Thomassen anfører samme motor som for M 1 og M 2. Til gengæld anfører de sidste længden over puffere til 8,15 m for M 1 og M 2 og 8,8 m for M 4, hvor Bay giver dem alle længden 8,8 m som totallængde. Afvigelserne kan skyldes, at kofangerne rager ud foran de korte puffere i vekslende mål.

Som det ses af fig. havde denne vogn 6 sidevinduer i hovedkupeen, men var ellers som de tidligere leverede vogne. Tagkøleren er en senere tilføjelse, formentlig fra 1942, hvor motoren udskiftedes med en NAG-motor. Også denne motorvogn ophuggedes i 1956. Fotoet er taget på H.I. Hansens ophugningsplads i Odense. Det fremgår også af billederne, at tagventilatorerne er af den skælformede type.

FREMSTILLING AF MODELLEN

Det synes mest naturligt at lave en decideret undervogn af 0,5 til 0,7 mm messingplade af halvård kvalitet, beregnet på at den skal bære motor, strømaftagere, koblinger og undervogndetaljer, samt en særskilt vognkasse med påmonteret tag og indmad; som materiale her til kan vælges metal, træ eller plast - i beskrivelsen vælger jeg acrylplast.

UNDERVOGGEN

Motoren (m) på fig. 10 forsynes med en fastgøringsplade (f) på fig. 10 og 11, der udskæres og tilfiles af Retoform eller tilsvarende polystyrenplast, der derefter forsynes med huller som angivet i fig. 11.



Det indre af M 4 set bagfra mod førerkabine.

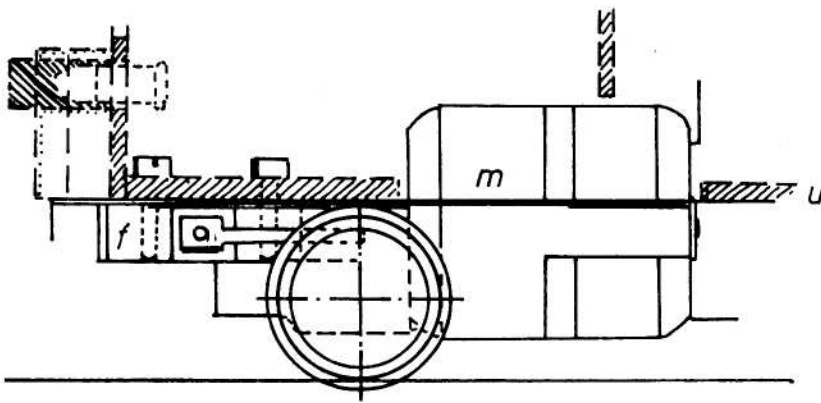


Fig. 10

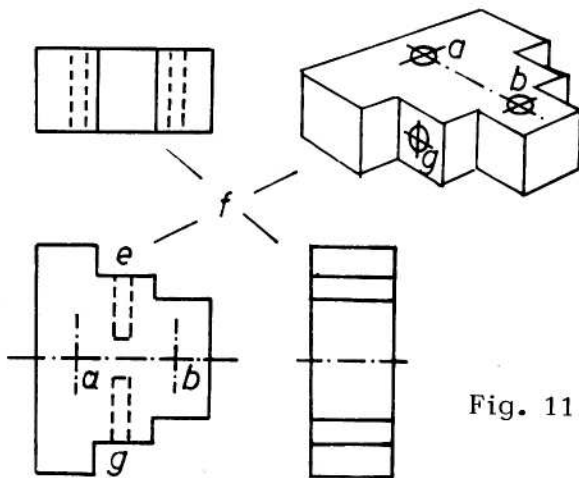


Fig. 11

Undervognspladen (u) udskæres som ovennævnt i 0,5 mm halvård messingplade efter de i fig. 12 angivne mål og forsynes dels med en udskæring (s) for motoren, dels med nogle huller (a og b) til fastgøring af motorens fastgøringsplade, og (c og d) til fastgøring af akselbøjle for bagakslen. Afstanden imellem de

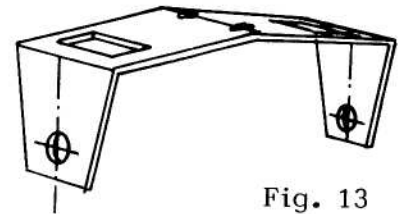
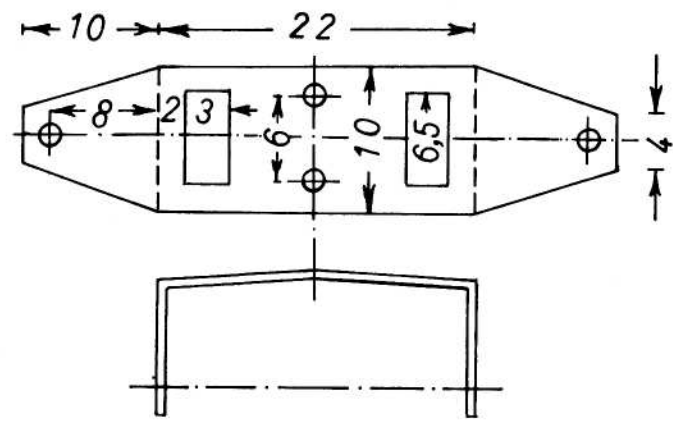


Fig. 13

sidstnævnte huller og deres placering i forhold til center- og aksellinie retter sig efter den valgte bøjletype - eventuelt laver man selv denne. Her er valgt en bøjle med 6 mm afstand mellem hullerne og disse anbragt i midten på langs ad vognen, hvorved en tilfredsstillende ekvibrering af bagakslen er let at opnå. For akslen ekvibreres ikke, idet denne via motoren er fast forbundet med undervognen.

Da der er regnet med påloddede fjederattrapper, kan vi lige så godt lave bøjlen selv, jvf. fig. 13, der er beregnet for et hjulsæt på pinolaksel; pinollejerne indsættes i 2,5 mm^Ø huller i de lodrette flige.

Så vidt det er mig bekendt, bevarede alle disse ældste motorvogne midterpufferen i forenden (ETJ fik formentlig først ved ændringen

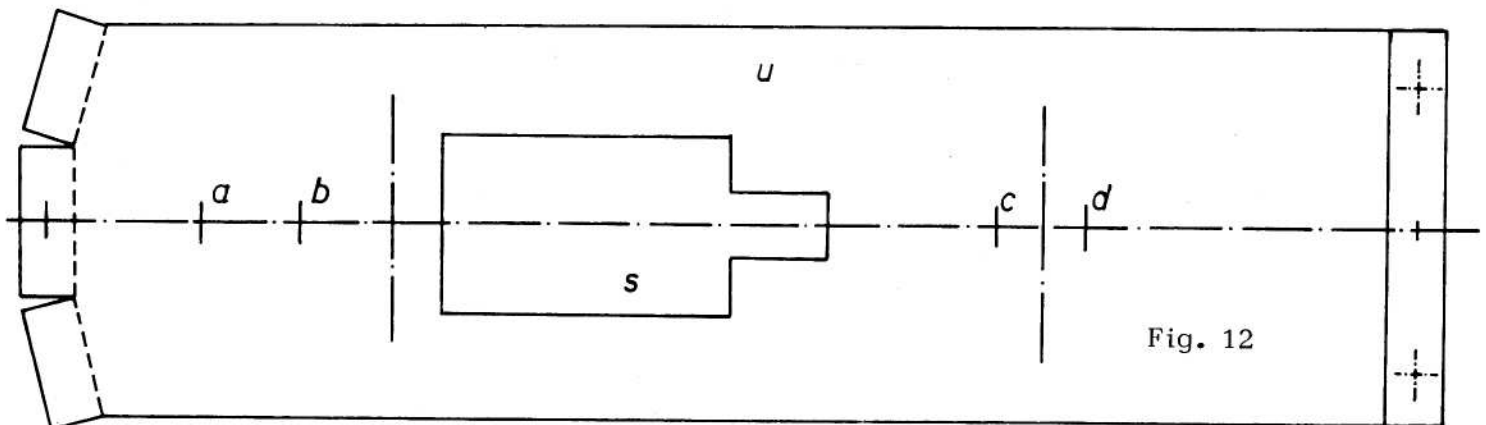


Fig. 12

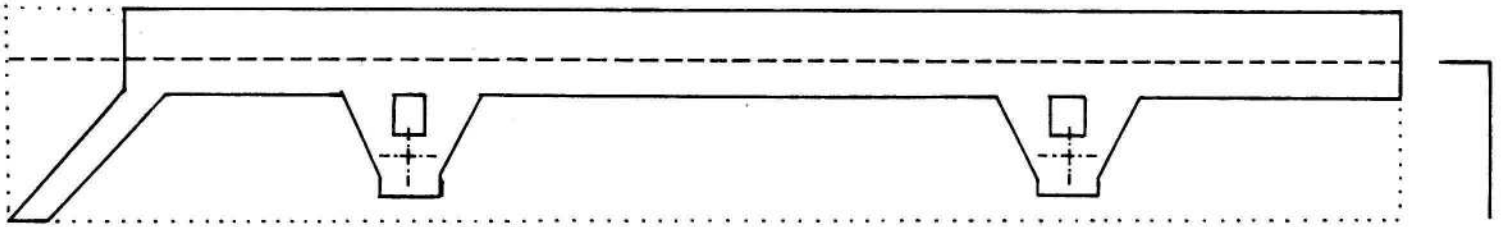


Fig. 14

til personvogn anbragt normale puffere). Derfor bør midterfligen i forenden forsynes med et hul til den valgte puffertype.

Om man derimod for bagendens vedkommende vil udstyre vognen med centralpuffer eller med normale puffere, kan man lade afhænge af, om man alene agter at tilkoble en model af de oprindelige bivogne, eller om den skal bruges mere generelt som f.eks. SVJs M 1. Jeg tror, at jeg vil foreslå det sidste som den mest anvendelige løsning, hvorefter der bores to huller i bageste pufferplanke med 20 mm indbyrdes afstand og symmetrisk om midtlinien. Endvidere bores et hul for koblingen, hvorefter fligene kan bukket retvinklet nedad i de viste bukkelinier.

Vangerne udskæres i samme materiale som undervognens plade, jvf. fig. 14; den smalle del fastspændes i skruestik med plan overflade, subsidiært mellem to bukkeskiner af fladjern, hvorefter den brede del bukket ud i ret vinkel; dette gøres for hver vange for sig hvorefter de to stykker sammenloddet på de brede flige, ryg mod ryg og kant mod kant. Derefter udfiles akselgafler og banerømmer efter de kraftigt optrukne linier.

Vangerne skilles påny ved opvarmning, renpudses og fortinnes på oversiden af den

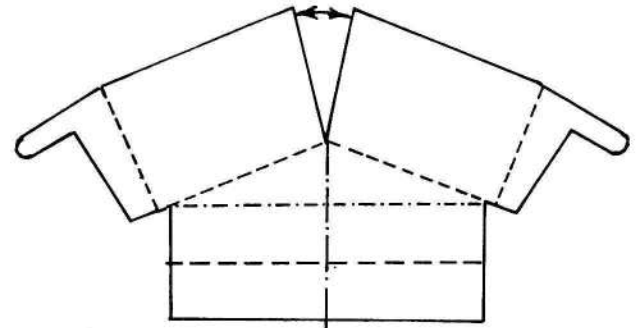
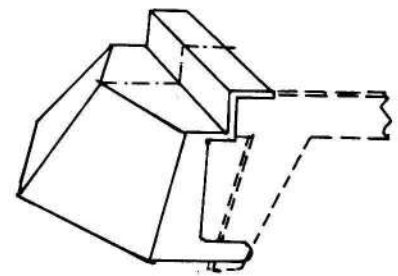


Fig. 15



smalle kant. Når undervognspladen tilsvarende er afpudset og fortinnet, fastspændes den f.eks. med en 24 mm bred krydsfinerstrimmel på en plan underplade, sådan at der rager lige meget fri af pladen på begge sider af listen. Derefter er det let at fastlodge vangerne med fligene udad, hvorefter den (eventuelt) overskydende del

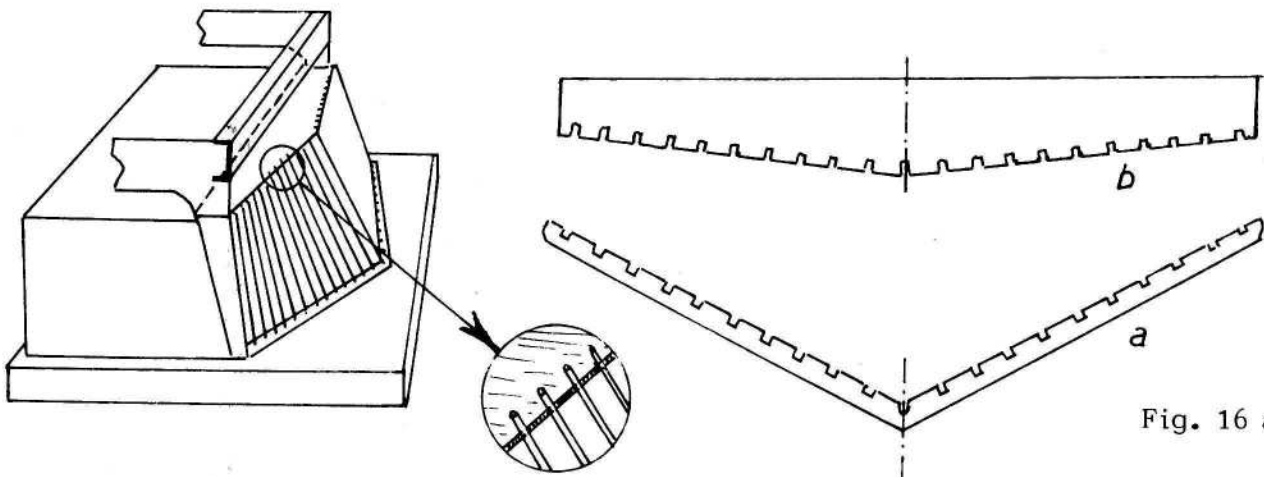


Fig. 16 a-b

af den smalle vandrette flig affiles i begge sider i flugt med undervognspladens kant. Når disse flige ikke er lavet smallere fra starten, skyldes det simpelt hen, at det så bliver for vanskeligt at fastholde dem under bukningen og at få denne pæn og ensartet retvinklet.

Fotografier af disse tidlige vogne viser, at skinnerømmerne eller kofangerne ikke er ens på dem alle. Simplest at udføre er den, der fandtes på SVJs M 1, idet det er en veritabel snenæse, der kan udskæres efter fig. 15, bukkes og loddes på plads med de to støtteflige på undersiden af undervognspladen og med bagsiden af yderkanterne på plads på forkanten af de banerømmere, der er en del af vangerne.

Vil man lave en "rigtig" kofanger, sker det enklest ved at bruge en tilskåret 9 mm tyk træklods som hjælpeværktøj som vist på fig. 16. Nederste rammedel udfiles efter (a) og forsynes med små savsnit; det er lettere at

save end at bore de små huller, og loddetinnet udfylder den overskydende del af snittene. Derefter laves øverste rammedel på samme måde efter fig. 16 (b).

Ved hjælp af en lille skruevinge, hjælpeklodsen og en stump krydsfiner fastspændes de to rammedele udenpå listen ned på en stump plant træ (ikke krydsfiner!) på arbejdsbordet som skitseret i fig. 16, hvorefter der ned gennem de respektive savsnit sømmes en række tynde trådstifter (eventuelt pianotråd eller hård messingtråd af passende længde). Med en egnet loddepasta (Frysol el.lign.) og en godt varm loddekolbe går sammenlodningen legende let.

Efter afkøling lirkes "dimmen" løs, og overskydende ender af trådstifterne afklippes og nedfiles i flugt med yderfladerne, hvorefter fastgørelsen til undervognen lettest sker med Araldit.

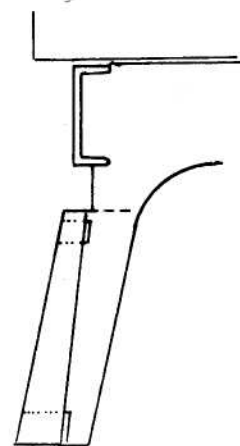
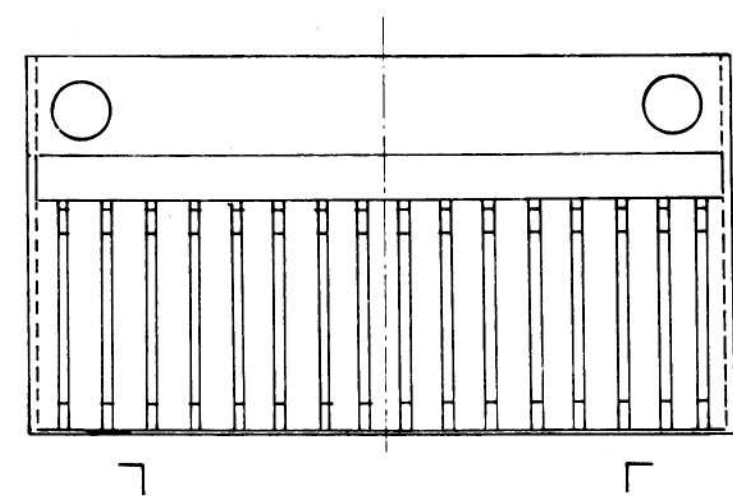
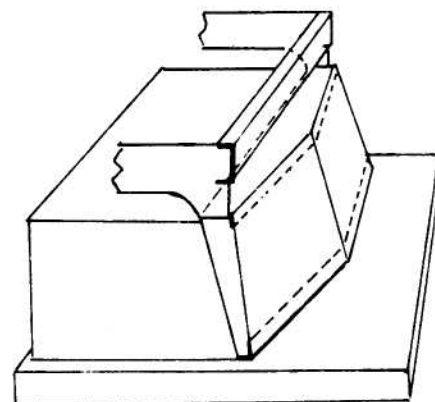
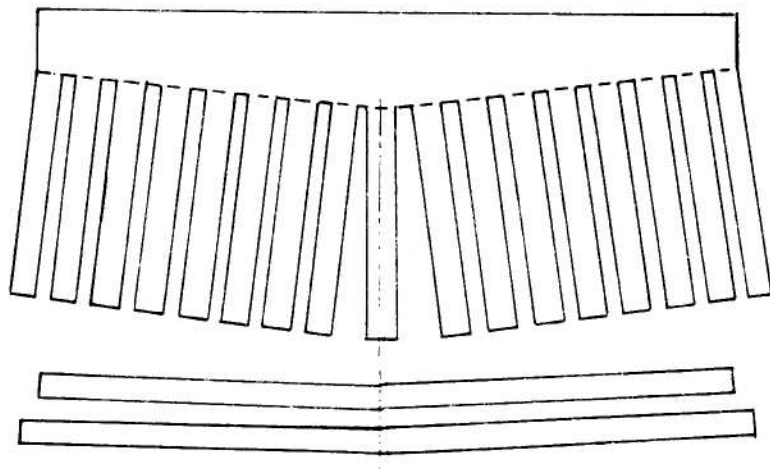


Fig. 16 c



Denne metode kan med godt resultat benyttes af både den, der bygger for første gang, og af den viderekomne. Den gamle i gårde vil eventuelt benytte et loddetin med højt smeltepunkt (eventuelt sølvlod) til samling af kofangeren og udføre fastgørelsen med et lavere smeltende - eller "bedøve" den første lodning således som beskrevet i "DSB OLD-TIMERE i model".

Det bemærkes, at nogle kofangere er udført i fladjern overalt i stedet for delvist af rundjern og med nederste rammedel i samme plan som "stængerne". De er ikke vanskeligere at lave; man bruger hjælpeværktøjet på samme måde som ovenfor beskrevet og med enten fladfilede messingskosøm eller strimler af bronze-tætningsliste.

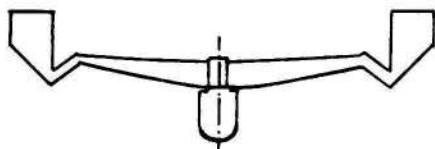


Fig. 17

Akselboks og fjederattrapper, fig. 17, udføres af 1 mm halvård messingplade (0,75 mm kan til nød bruges). Det går hurtigst og nemmest fra hånden, hvis man lodder 4 pladestumper sammen og filer dem ud på én gang, hvorved de tillige lettest bliver ens. Om man vil lodde akselkasserne på af afskårne stykker 3 mm^Ø messing eller nitte passende messingskruer på, afhænger af ens smag; i sidstnævnte tilfælde må det anbefales at bore det fornødne hul i de sammenloddede messingplader inden udfilingen.

Iøvrigt kan man nu atter købe veludførte engelske akselgafler med fjederattrapper, akselboks etc. til overkommelige penge. De er fremstillet af en tinlegering, hvorfor man ikke bør bruge loddekolben til fastgørelsen, men i stedet Aralditten. Der medleveres løse messingpinollejer, der kan presses ind i lejehullerne.

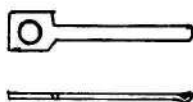


Fig. 18

Araldit bruges ligeledes til de førnævnte manuelt fremstillede attrappers fastgørelse; er man tilstrækkeligt øvet, kan man også benytte et letsmelteligt tinlod og en godt varm loddekolbe, samt eventuelt bedøve vangernes lodning, efter at alle loddefladerne forinden er passende fortinnede.

Af Retoform eller anden tilsvarende styrenplast tildannes den i fig. 11 viste klods, der forsynes med huller som angivet. Almindelige skruer virker som selvskærende i sådant materiale, hvorimod man ved brug af acrylplast eller tilsvarende hårde plasttyper skal gevindskære hullerne - M 1,7 anbefales.

Strømaftagerne, fig. 18, klippes af broncetætningsliste, bukkes og påloddet monteringsstråd, hvorefter de fastgøres med skruer. Efter fornøden kontrol og eventuel tilpasning, fastlimes klodsen ved hjælp af Araldit på den plane flade på Nanopermmotoren.

For at sikre en god og stabil strømtilførsel, anbringes der også strømaftagere ved baghjulene efter samme princip som i fig. 18, men de gøres lidt længere; de fastskrues til 2 plastklodser, udformet som sandkasser efter fig. 19, der forneden også viser længden af strømaftageren, set fra indersiden. Også disse Araldittes på plads.

Monteringstrådene fastloddet således: højresiderne (set i fremadretningen) fastloddet til motorens plus-side (den røde ledning) og venstresiderne til den negative (blå ledning), hvorefter motoren fastgøres med 2 stk. M 1,7 skruer ovenfra ned gennem undervognspladen ned i de respektive huller i motorens plastklods (f). Af hensyn til naboerne bør radio-støjdæmpende foranstaltninger gennemføres;

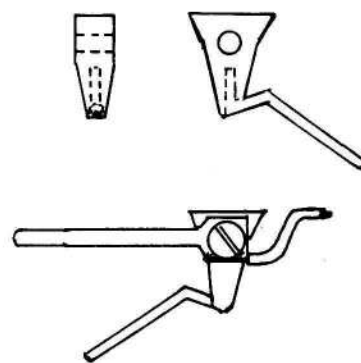


Fig. 19

Sandrøret er en stump monteringsstråd, limet fast i et hul boret op nedefra.

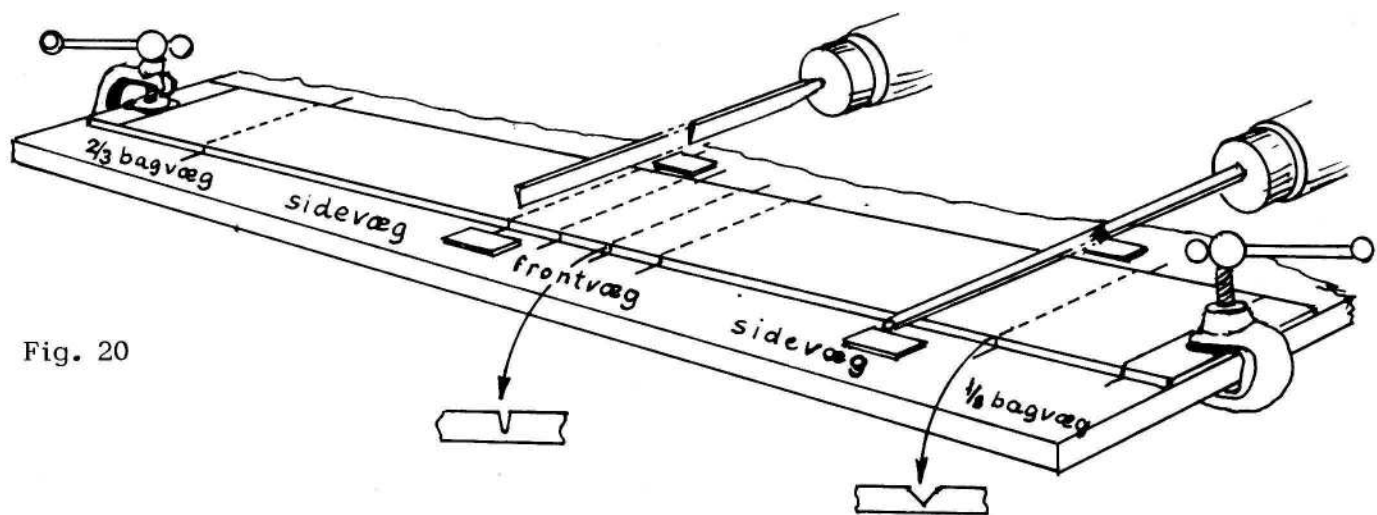


Fig. 20

det fornødne materiale kan fås som færdigt indbygningssæt, men iøvrigt kan interesserede henvises til det pågældende afsnit i håndbog nr. 2, DAMPTRÆKKRAFT i model.

Bagakslen anbringes i akselbøjlen, der fastgøres med 2 stk. M 1,7 messingbolte med en underlagsskive mellem bøjle og undervognsplate af hensyn til ekvibreringen. Af samme årsag må møtrikken ikke spændes stramt til, men løsnes en kvart omgang. Møtrikkens indstilling sikres med en lille klat lim eller med en kontramøtrik, der spændes stramt an mod den første.

Når derefter puffere og kobling er sat på plads, er undervognen færdig og køreklar - prøv!

VOGNKASSEN

En del af disse motorvogne samt alle statsbanernes motorvogne af litra Ma, Mc, Me og Mf og de fleste af privatbanernes øvrige 2- og 3-akslede motorvogne er udført med teaktræsbeklædte vognsider og -gavle. Ved fremstillingen af sådanne modeller kan man benytte "Sandwich-metoden", som er nærmere beskrevet på siderne 136-137 i håndbog nr. 1.

Men andre af dem, og heriblandt AHTJs M 2 er som billedet viser, udført med pladebeklædte ydervægge. Det er denne type, der her vil blive behandlet, idet den kan udføres langt lettere, end de fleste hobbyfolk forestiller sig, idet man helt kan undgå arbejde i metalplade, og her især den for begynderen så svære kunst at få vinduerne ensartede og på lige linie.

Udgangsmaterialet er 2 mm tykt, vandklart acrylplastplade, f.eks. Perspex, Plexiglas el. lign. Der udskæres en ca. 275 mm lang

og 23 mm bred strimmel, og vi lader indtil videre beskyttelsespapiret blive siddende på begge sider, så vi undgår uønskede ridser.

På et stykke krydsfiner tegnes en figur som vist i fig. 20; bemærk at de tværgående markeringer går uden for rammen, der svarer til den afskårne plaststrimmel. Erfaringen viser, at det ofte er godt at kontrollere målene endnu en gang, inden man går videre i arbejdet.

Derpå lægges strimmelen ovenpå tegningen, sådan at der rager ca. 20 mm udenfor ved enderne, beregnet til fastspænding med små skruetvinger.

Derefter files med en trekantfil, helst med kileformet tværsnit, de to fuger i frontvæggen med 1,5 mm dybde; det letter arbejdet med at få fugerne ensartede, hvis man anbringer et par stumper 0,5 mm messingplade eller -strimler for enderne af fugerne og bruger dem som "stop".

Har man ikke en fil af nævnte tværsnit, kan man klare sig igennem arbejdet ved at benytte en tynd savklinge, f.eks. Eclipse. For at undgå, at savklingen smutter, kan man med fordel sømme et par trådstifter i underlagspladen på hver side af markeringsstregene og bruge stifterne som klingestyr.

Fugerne ud for mellemvæggene kan uden større risiko udelades, men fixeringen af væggene bliver bedre, hvis man laver en not af samme bredde som mellemvæggens tykkelse. For ikke at svække den plane væg unødigt, nøjes man med at gøre noten max. 0,5 mm dyb.

De øvrige fuger - på nær de to yderste - fremstilles ved hjælp af en firkant-fil, og det går lettest, såfremt filen har kvadratisk tværsnit; de gives alle samme dybde. De to yderste

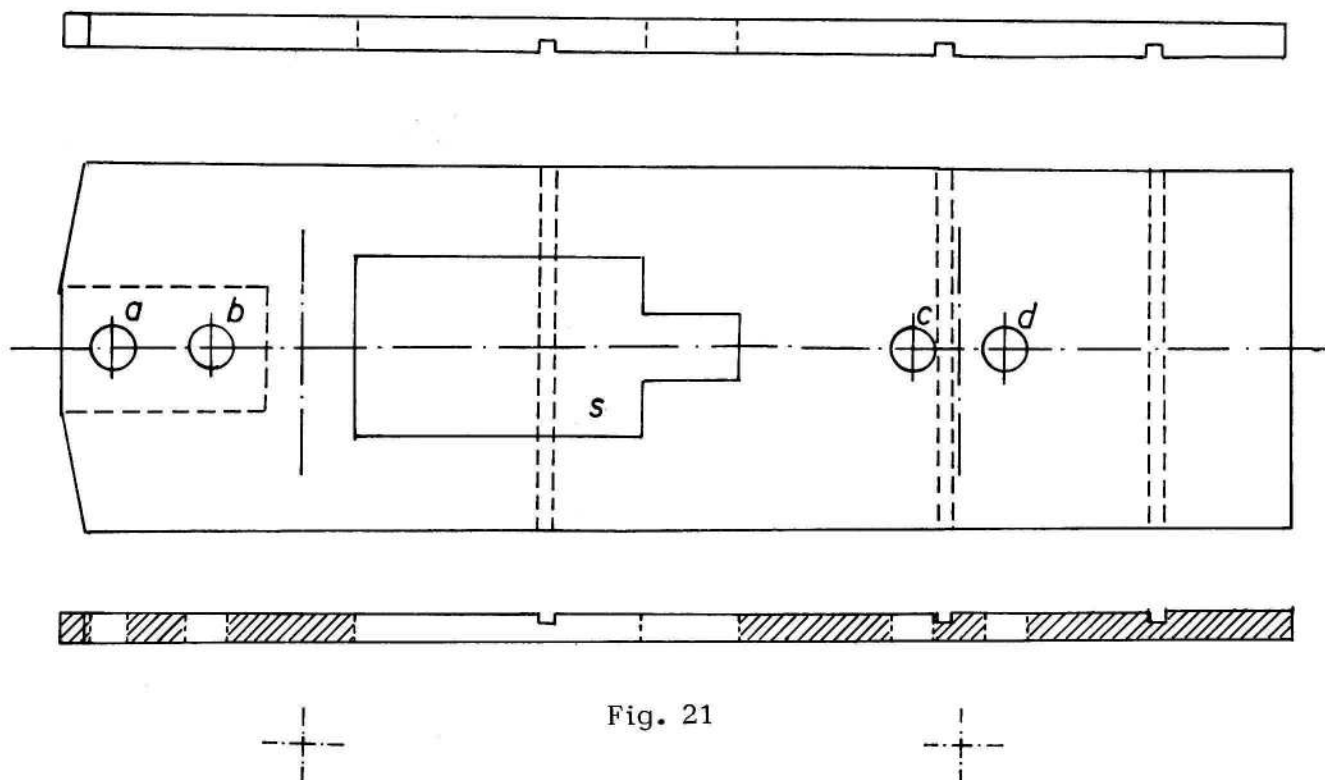


Fig. 21

skæres med Eclipse-saven ned i samme dybde, men snittene placeres på en sådan måde, at stregerne står netop fri på indersiderne af savsporet.

Når vi benytter denne fremgangsmåde, hænger det sammen med, at acrylplast i tynde plader lader sig bukke med forsigtighed, hvor de tykkere - selv blot 1 mm - vil springe som glas, hvis man ikke benytter særlige kneb som f.eks. opvarmning mellem styrende køleplader. Det vil her sige, at det tynde lag i fugernes bund kan bukkes, medens resten bevarer den plane flade uforandret.

Vi vil imidlertid vente med at foretage bukningerne, indtil også ydersiden har fået den indledende behandling; man vil nemlig sædvanligvis ikke kunne bukke tilbage igen, uden at der indtræffer brud.

Det skal lige indføjes, at jo dybere fugen gøres, desto mere skarpkantet bliver hjørnernes yderside, men det er vi ikke interesseret i ved denne model, tværtimod opnår vi på en fin måde at eftergøre de blødt afrundede hjørner, som det er svært for begynderen at skabe i træ og næsten umuligt at få ensartede for ham i metal.

Vi løsner nu plastdelen fra underlaget, fjerner beskyttelsepapiret fra begge sider uden at sætte fedtede fingre på plastoverfladen, vender den og fastgør den påny ovenpå tegn-

gen. Hvis der trods al påpasselighed er kommet pletter på acrylpladens overflade, bør denne tørres over med en spritklud.

Med en bredbladet ridsefjer optrækker vi nu konturerne af vinduer, dørrammer og drypliste under vinduesrækken, samt eventuelle pladesamlinger (dæklistes). Som maling plejer jeg gerne at benytte Humbrol-omalje - mat eller blank efter ønske - normalt i den mørk-rødbrunne personvognfarve, men også spritomaljer kan benyttes.

Når malingen er tør - helt tør! - bores de nødvendige huller til håndbøjler, dørhåndtag m.v. samt i fronten til forlygten; til den første gruppe benyttes en tilslebet knappenål, til den sidste et 4 mm^Ø sneglebor.

Som samlende element for vognkassen benyttes en 2-2,5 mm tyk Retoformplade, der udskæres efter fig. 21, og forsynes med en udskæring for motor og huller for møtrik, henholdsvis skruehoveder i undervognen. Det kan i stedet lade sig gøre alene at benytte taget som det samlende organ for vognkassen, men styrken øges særdeles meget ved anvendelse af en indvendig vognbund.

Også her kan det betale sig at lave en not i 0,5 mm dybde til fiksering af mellemvæggene, som iøvrigt laves efter fig. 22. Benyttes der til mellemvæggene 1 mm acrylplast, optrækkes vinduerne i dørene i disse vægge på samme

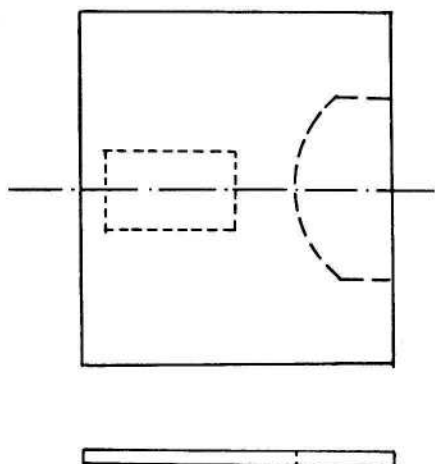


Fig. 22

måde som for ydervæggens vedkommende, men i flødefarvet mat emalje (på begge sider efter mellemliggende tørring) og alt uden for vinduerne gives samme farve.

Laver man i stedet mellemvæggene af Retoform el. lign. uigennemsigtigt materiale, bør vinduesåbninger udsaves, renfiles, så man kan kikke på langs gennem vognen. Også i dette tilfælde ser det bedst ud, at væggene males.

Kontroller, at noterne i vognkassebunden flugter de tilsvarende i ydervæggene, og lim så mellemvæggene på plads på vognkassebunden ved hjælp af en styrenlim f.eks. Lyma plast. Med et par småklodser holdes væggene retvinklet på bundpladen under limens tørring.

En modelvogn af denne art vil det være naturligt at forsyne med "indmad" i form af bænke; hertil kan benyttes listestumper eller - hvad jeg foretrækker - plastprofiler, f.eks. bordforkantliste, der let kan bringes til at passe til formålet. Et par siddende personer vil gøre sig, specielt er der i denne model god plads til motorvognsføreren, så han bør ikke undværes.

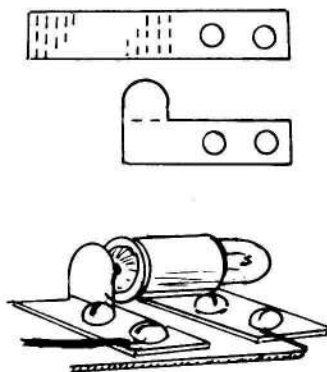


Fig. 23

Desuden er der plads til "motorkassen". Hvis man vil have mulighed for lys i frontlygten, kan kassen bukke op af blikplade, hvorved den kan dække over en skjult lysinstallation. En stump vandklar acrylplast i stangform på 3 mm tykkelse kan benyttes som lysleder og drejes eller files til som lygte, dog ikke fri af kølerfronten.

Som pære foretrækker jeg en 19 volt minipære (2,5 mm^Ø x 7,5 mm); hvis man ikke kan købe en færdig fatning, er det enkelt at klippe og bukke en af en strimmel tætningsliste (den sædvanlige fosforbronce) jvf. fig. 23. Efter pålodning af monteringsledninger fastklæbes de to dele isoleret fra hinanden på en klods eller plade af pertinax, bakelit eller lignende varmetafast isolerende materiale på en sådan måde, at pæren i givet fald kan skiftes.

En tilsvarende fatning kan monteres på bagsiden af forreste mellemvæg; så kan der også være lys i vognens indre. At de pågældende pærer er beregnet til 19 V, mens kørespændingen er 12 V, betyder blot, at belysningen bliver tilpas søvrig. Man kan naturligvis få frontlampen til at lyse kraftigere, såfremt man vælger en 14 V eller 16 V pære (f.eks. Riva-rossi).

Er man tilpas fiks på fingrene, kan man lave en lille kontakt til indbygning, så belysningen kan slukkes "i dagtimerne". Iøvrigt findes der egnede subminikontakter, men de er lidt pebrede i prisen, så hvorfor ikke prøve selv. Den viderekomne vil kunne klare problemet ved indbygning af et miniskifterelæ, en Herkat-magnetkontakt eller andet lignende organ, hvis tænde/slukke-funktion kan ske ved fjernbetjening, så han ikke behøver at "pille-rere" ind over anlæget.

For en ordens skyld skal tilføjes, at der i den seneste tid er dukket lysdioder op i butikkerne, og at disse tiltalende små lysgivere med fornøden strømbegrænser med fordel kan benyttes i vore modeller (nærmere i håndbog nr. 2).

Herefter er forberedelserne forud for vognkassens samling afsluttet, og vi går til bearbejdningen af ydervæggene. Ydervægsstrimmelen frigøres nu med en skarp kniv forsigtigt fra de herefter overflødige spændestykker ved enderne. I stedet for kniv kan også med fordel benyttes Eclipse-saven.

Bukningen påbegyndes med de to små knæk i frontvæggen, og der fortsættes i en jævn ar-

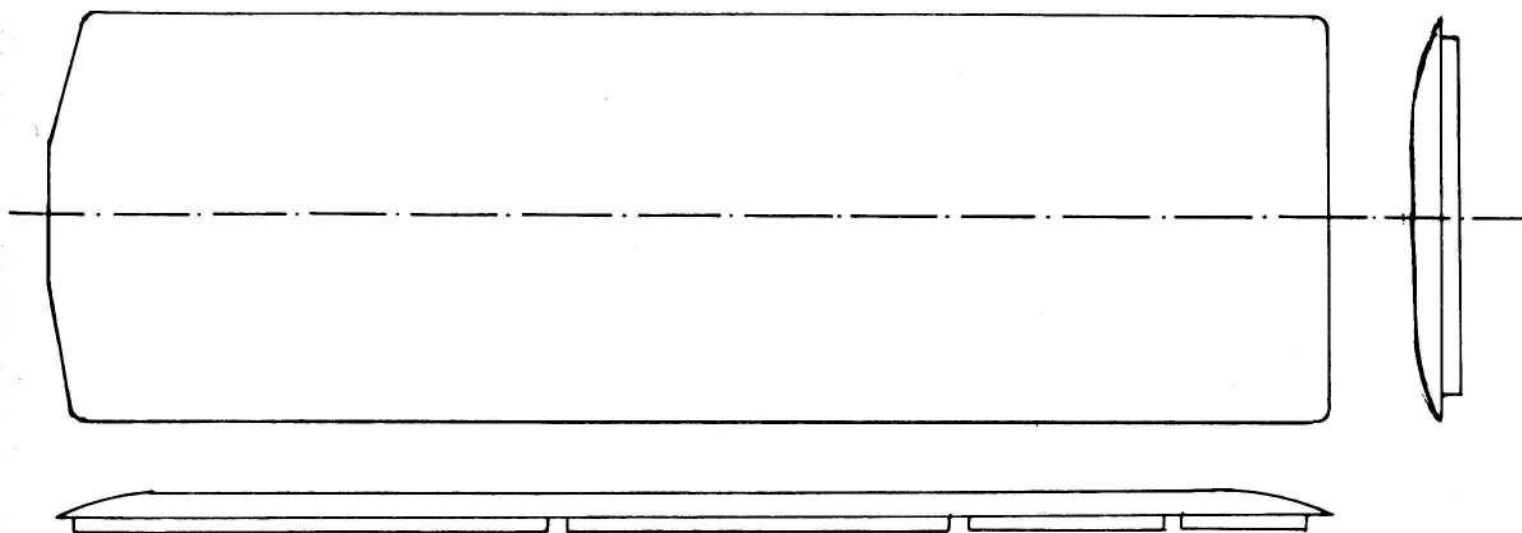


Fig. 24

bejdsgang hele vejen rundt. Alle klæbeflader påføres et tyndt lag plastlim (Lymaplast eller tilsvarende), og samlingen sker, mens vognkassen bunden med de ligeledes limpåførte kanter står på et plant underlag, idet dette medfører, at også resten er i orden. Derefter slås der et par elastikker rundt om vognkassen, og denne overlades til sig selv, til limen er gennemhærdet.

Nogle af disse vogne havde i overensstemmelse med tidens ånd svagt indadbuende sidevægge forned; det gjaldt dog mig bekendt alene de pladebeklædte vogne.

Det er ikke noget større problem at eftergøre dette i model, idet man med nogle lette strøg med en tilpas fintandet fil let kan foretage denne afrunding; det drejer sig blot om de nederste 2-3 mm i højden og sjældent mere end 0,5 mm af tykkelsen. Men lad nu være med at benytte hobbymaskinens slibeskive, for der skal kun et lille fejlsmut til for at ødelægge værket!

Som næste arbejdsproces vil jeg finde det naturligt at udfylde vægfladerne udenfor vinduesrammerne med mat sort (Humbrol)-emalje for at gøre væggene lysstandsede, idet de ellers i kraft af acrylplasts lysledende egenskab vil synes at gløde under natkørsel.

Efter fuldstændig tørring påføres dækemaljen (almindelig personvognsfarve, mat eller halvmat). Disse malearbejder udføres lettest med en ret korthåret, tynd fladpensel.

Den omtalte M 2 havde i den viste udførelse ingen staffering, hvad der ligeledes er til fordel for begynderen, hvorimod M 1 og M 4 havde de under vinduerne med tykkere streg

optrukne rammer. Stafferingen lykkes lettest med den tidligere nævnte ridsefjer, indstillet til en 0,2 mm til 0,3 mm streg, men vent til dækemaljen er helt tør og gennemhærdet, d.v.s. mindst til næste dag.

TAG

Der er mange måder at lave tag på, men da vognkassen iøvrigt jo er lavet i plast, kan det være lige så naturligt også at benytte dette materiale hertil. Hvad enten der vælges uigenomsigtigt styrenplast eller klar acrylplast (eller træ), startes der med at opmærke og udskære taget efter tegningen, jvf. fig. 24, hvorefter man med passende forsigtighed kan raspe, file eller slibe facon på emnet. Har man en hobbymaskine med planslibeskive til, er arbejdet hurtigt overstået, men lad være at slibe på samme sted så længe, at det bliver blødt af varmen, og kontroller jævnligt med en papskabelon, at faconen bliver ensartet.

Taget skal enten skrues fast med slanke maskinskruer nedefra igennem vognbunden eller fastholdes ved friktion mellem nogle pålimede styreklodser af plast og væggene; den bedste placering af sådanne klodser er i bagperron og i førerrum.

Tagventilerne var ganske særprægede, idet de, jvf. fig. 1 og 4, havde facon nærmest som en samling muslingskaller, den ene uden på den anden; typen findes atter i handelen.

Disse såvel som andre tagdetaljer påsættes først, når taget er malet.

Af de viste motorvogne var det kun AHTJs M 4, der havde tagkøler, som kan files ud af

en plastklods, limes på plads og afsluttes med rørforbindelser af 0,5 mm blanklakeret kobbertråd.

Frontkøleren kan udfiles af plast, men resultatet bliver pænere, hvis man benytter messing, eventuelt kun til topkappen. Samlingen sker ved limning.

Og når fløjten, som ses på fig. 4 er sat på plads, er der klar til afgang.

guldbæk

KUPESNAK

Fra Nyboder Hobby har vi modtaget følgende NYHEDSMEDDELELSE:*

Fra 1. august 1975 kan Nyboder Hobby meddele alle brugere af danske modeller af de tyske Liput-vogne, at der nu hjemkommer nye sendinger 2 gange om måneden og at prisen bliver sænket med ca. 25%!

Katalog og prisliste fremkommer om kort tid.

Med venlig hilsen
NYBODERMANDEN

Adressen (for bestilling af katalog) er:
Nyboder Hobby
Kronprinsessegade 51
1306 København K.
Tlf. (01) 11 00 99

oo

Flemming Lund, en af vore virkelig gode modelbyggere, har bedt mig bringe følgende efterlysning:

Billeder af løbevogne til kørekran nr. 2 (nu nr. 142), bygget hos Bruchsal i 1880 - Cv. Kbh. søges, nemlig:

Løbevogn nr. 2 bygget hos Kitson i 1871 som tender til Jydsk-Fyenske statsbaners litra J nr. 50-58, ombygget 1912 i København, udrangeret ca. 1954.

Løbevogn nr. 3, bygget hos Cockerill 1891 som tender til De Sjællandske statsbaners litra L nr. 89-91, ombygget 1929 i København, udrangeret ca. 1954.

Begge løbevogne har i perioden fra ombygningen til udrangeringen været hjemmehørende i Cv. Kbh.

Eventuelle billeder bedes, med oplysning om pris, sendt til

Flemming Lund
Nebraskavej 5 A
2300 København S.
Tlf. (01) 51 39 33.

Redaktøren håber meget, at Flemming Lund kan blive hjulpet af mange af vore læsere.

oo

Rettelse til 11. årgang, nummer 2, side 53.

Mange af vore læsere har gjort os opmærksom på, at der i ovennævnte nummer på stationsplanen over Hørve station har indsneget sig en kedelig fejl, idet bynavnene Holbæk og Nykøbing Sj. er blevet ombyttet.

Fejlen bedes venligst korrigeret, og vi benytter lejligheden til at beklage den fejlagtige tegning.

Samtidig kan vi så glæde os over, at vore læsere er vågne og ikke mere forurettede end at de samtidig sender os mange roser. Vi takker dybt rødmende.

oo

En kort slutbemærkning: Redaktøren er stadig sygemeldt og skal nu til nærmere undersøgelse for at man kan finde ud af, hvordan han skal komme helt til hæfterne igen. Derfor kan det hælde, at næste nummer - nummer 5, må afvente denne bedring udover den under Nyt fra redaktionen omtalte tidsfrist.

Post og bestillinger ekspederes så hurtigt som teknisk muligt.

Sommerhilsen! Holbæk