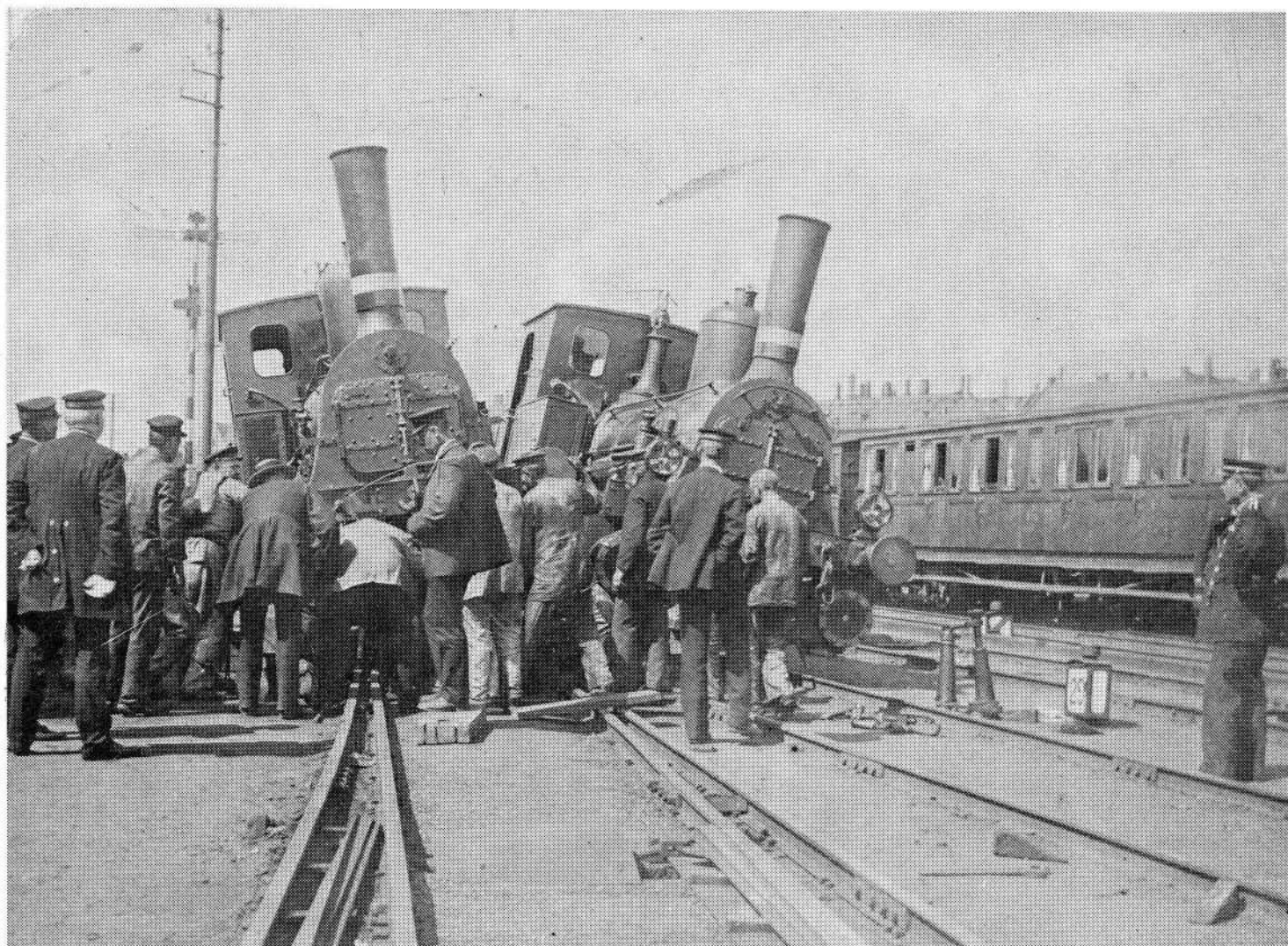
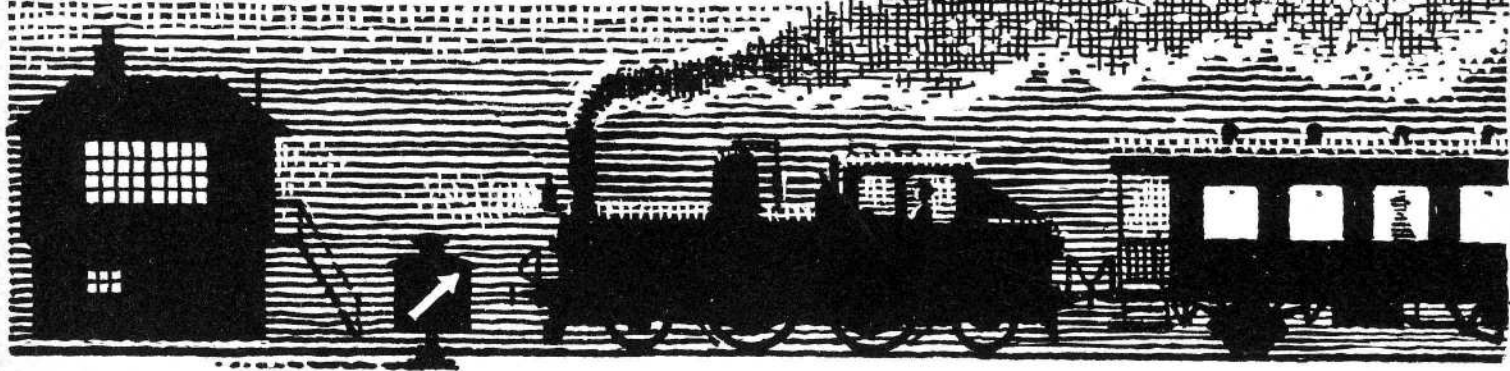


SIGNALPOSTEN



11. ÅRG.
1975

NR
DEC 6

Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Atter er så et år henrundet, og det er igen eksamenstid. De skal atter give os karakter: Jo hurtigere De indbetaler Deres abonnementsfornyelse på posthuset, jo højere karakter giver De os.

Hvis ikke alt går i fisk i sidste øjeblik er dette nummer vedlagt et giroindbetalingskort til brug ved fornyelsen til 12. årgang. Prisen er uændret fra 11. årgang, danske kroner 46,-, heri incl. 15% moms, der er den momssats som vil være gældende igen fra 1. marts 1976, efter hvilken dato vi påregner at udsende nr. 1 i 12. årg.

Hvorfor nu det??? Jo, jeg har jo tidligere truet med at vi ville overgå til 4 numre om året, og da flere faktorer begrundet ændringen, ja, så sker det nu - i hvert fald for 12. årgangs vedkommende - og som et forsøg.

For det første vil vi kunne udnytte postvæsnets vægtgrænser bedre med færre, men "tungere" numre og sparer derved porto.

For det andet spares et antal konvolutter.

For det tredje sparer vi udgiften til farverammen på et par numre.

For det fjerde sparer vi lidt i reproduktionsprisen.

For det femte sparer vi en del timer ved optagning, falsning, forsendelse o.l.

For det sjette vil redaktøren få en mindre aflastning i arbejdet, og da han stadig "hænger noget med skuffen" er denne aflastning påtrængende nødvendig.

Jeg ved udmærket godt, at ændringen ikke vil falde i hovedparten af læsernes smag, men tingenes tilstand nødvendiggør ændringen. Jeg håber på forståelse herfor.

Skulle det heldige ske at vi blev i stand til at lave og udsende et eller andet "specialnummer", ja, så gør vi naturligvis det. Jeg har et emne i tankerne, så læseren kan jo leve i håbet. Een ting er dog ganske sikker: Alt hvad der kommer i tidsskriftets kasse vil på en eller anden måde komme læseren til gode - redaktionen arbejder stadig helt og aldeles ulønnet.

MOMSnedsættelse i tiden 29/9 1975 til 29/2 1976.

Det lyder så besnærende, men er ikke let at administrere. I hvert fald ikke for tidsskriftets vedkommende. MOMS skal betales med den sats, der er gældende på varens leverings-tidspunkt, men hvad så med de indbetalinger, der er sket for 10 måneder siden og som dækker en årgang.

Toldvæsnets vejledning siger, at der i så tilfælde kan ske en tilbagebetaling af en forholdsvis del af abonnementsindbetalingen.

Nu drejer sagen sig om ét nummer (nemlig det De her holder i hånden). Prisen herfor er 46:6 = kr. 7,67 og 5% heraf = kr. 0,38. Hvordan jeg skulle kunne refundere dette beløb uden at det koster en formue, ved jeg ikke; derfor "stryger" bladet gevinsten, der dog kun vil andrage nogle ganske få kroner vedrørende de senest indbetalte abonnementer, idet de 38 øre er indbetalt til Toldvæsnet og kun vil blive tilbagebetalt derfra, hvis abonnenterne virkelig har fået pengene retur.

Derimod er der ingen problemer med forlagets øvrige publikationer. Her gives de 5% MOMSnedsættelse i tiden 29/9 75 - 29/2 76. De nye priser følger her:

Håndbog nr. 1: DSB Old-timere i model	75,50
Håndbog nr. 2: Damptrækraft i model	131,10
Romantik i røg og damp	43,70
DSBs S-tog	13,30
... og så kommer toget, Trine	17,10
Fotohefte 1: FFJ	11,40
Fotohefte 2: AHB og AHJ	11,40
Fotohefte 3: TFJ	21,85
Fotohefte 4: NKJ	15,20
Jub.skrift: Hirtshalsbanen	6,65
Jub.skrift: Hornbækbanen	10,90
Danske jernbanestrækninger	7,60
SIGNALPOSTEN, 8. årg. komplet	28,50
SIGNALPOSTEN, 9. årg. komplet	33,25
SIGNALPOSTEN, 10. årg. komplet	38,00

Samtlige prisnedsættelser gælder altså kun til og med den 29. februar 1976 - medmindre vore politikere finder på nye julelege.

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

11. ÅRGANG, NUMMER 6

DECEMBER 1975

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen	omsl.	2
Danske banegårde: Århus, 2. del		206
Industribanemateriel		214
IBK, Industribaneklubben		221
Privatbaneendestationer		226
Adams Hjørne: Loko-fabrik i kælderen		230
Tips		235
Fra sidegangen: En 0-byggers trængsler		236
Jernbanebøger		238
Vi bygger: Virkende bladfjedre i 0		239
Tegningsarkivet		241
Frederikshavn station, - en kommentar		242
Fra Mit Kupevindue		246
Klubnyt: SMJK, udvidelse af anlæg		249
Billedgalleriet		252

Forsidebilledet: Uheld 24. juni 1905 (arkiv H.H.L)

Rettelse: Forsidebilledet i nr. 5 viser et SB-tog i Frederikshavn
(jeg beklager dybt den ukorrekte billedtekst).

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

DANSKE BANEGÅRDE

ÅRHUS BANEGÅRDE

Århus 2. banegård var en realitet i 1883. Den første blev altså kun 21 år gammel, hvilket fortæller lidt om den store trafikmæssige udvikling, der fandt sted indenfor det korte åremål. Rent bygningsmæssigt - jeg tænker her på stationsbygning, varehuse og remiser - fik man langt større plads, men spormæssigt var ikke meget indvundet, og det vil sige, at de gamle gener fra den første station fulgte med, og de blev ikke mindre med årene - tværtimod. De huse og gader, der var opstået på de oprindelige frie arealer omkring og ved stationen, altså helt nye kvarterer var selvfølgelig kommet for at blive, og forhindrede derved en naturlig udvidelse af stationens arealer.

Den nye hovedbygning var opført af røde mursten, lidt tung og borgagtig som man den-

gang brugte det. Den havde indenfor de sædvanlige lokaler, der hører til enhver station, så det behøver vi ikke at dvæle ved. Men gik man fra forhallen op ad en trappe til etagen over de lokaler, hvor publikum normalt færdedes, stod man overfor lange mørke gange med mange døre, der gav en anelse om, at de kontorer, der fandtes her, ikke alene var beregnet for denne station - det var forholdene for store til - men også måtte have betydning for noget mere. Det var også tilfældet, for her havde jernbanesektionerne for jernbanetelegrafsektionen for Jylland og Fyn og maskinsektionen Frederikshavn-Vamdrup hjemme. Desuden regerede trafikchefen for de Jydsk-fynske områder her. Det fortæller lidt om hvilken betydning Århus allerede på et meget tidligt tidspunkt havde rent jernbanemæssigt.



Affotograferet postkort (Jbm).

Oprindeligt var Århus station bygget som endestation for den i 1862 ibrugtagne jernbane fra Århus til Randers. Dette forhold varede kun ved til 1868, da den fra syd kommende strækning blev koblet til i Århus. Fra at være endestation for en ganske kort strækning, bliver stationen indenfor en ganske kort årrække mellemstation for den østjyske hovedbane. Ikke nok med det, stationen bliver en rebroussementsstation, med de herved forbundne gener. Ser man på antallet af rejsende og på godsmængden gennem årene bliver man hurtigt klar over, at selvom persontrafikken er ret betydelig så er Århus først og fremmest en station, hvor godstrafikken spiller den største rolle. I slutningen af 1800-tallet var det ikke ualmindeligt at man daglig havde over 200 godsvogne, der blev læsset nede i havnen, som stadig i forbindelse med udvidelser fik større og større betydning for byen, men altså også for banen. Det var selvfølgelig godt at godstrafikken var betydelig, men det var et meget uheldigt forhold, at sporforbindelsen til og fra godspladsen og til havnesporene udmundede direkte i hovedsporene, hvad der selvfølgelig medførte, at disses

trafik ustandseligt blev generet af rangering. På grund af de ringe pladsforhold var det umuligt at foretage en ændring i forholdene. Andre mangler var bl.a. den korte afstand mellem broerne der førte over Bruunsgade og Spanien. Den var nemlig ca. 450 m og var rent praktisk stationslængden, idet banen ved Bruunsgadebroen kommer ind i en dyb udgravning, der på begge sider er begrænset af gader og huse, der forhindrer en udvidelse. I den anden ende - mod øst - begrænses afstanden af havnebanen, der netop her er stærkt faldende ned mod havnen. Faldet begrænsede også længden af rangertrækkene, hvilket i sig selv var yderst uheldigt. Som man ser var der ikke så meget at gøre ved længden, men bredden var også meget ringe, idet afstanden fra hovedbygningen og til remiserne kun var 45 m. Man kunne nu spørge sig selv, hvorfor man havde planlagt den fornyelse, der fandt sted i 1883, så dårligt og ikke havde grebet sagen rationelt an, når man nu alligevel skulle bygge og planlægge noget nyt. Sagen var ganske enkelt den, at man ikke i 1883 havde forestillet sig den mægtige udvikling i trafikken, der inden for ganske kort tid fandt sted efter den 2. bane-

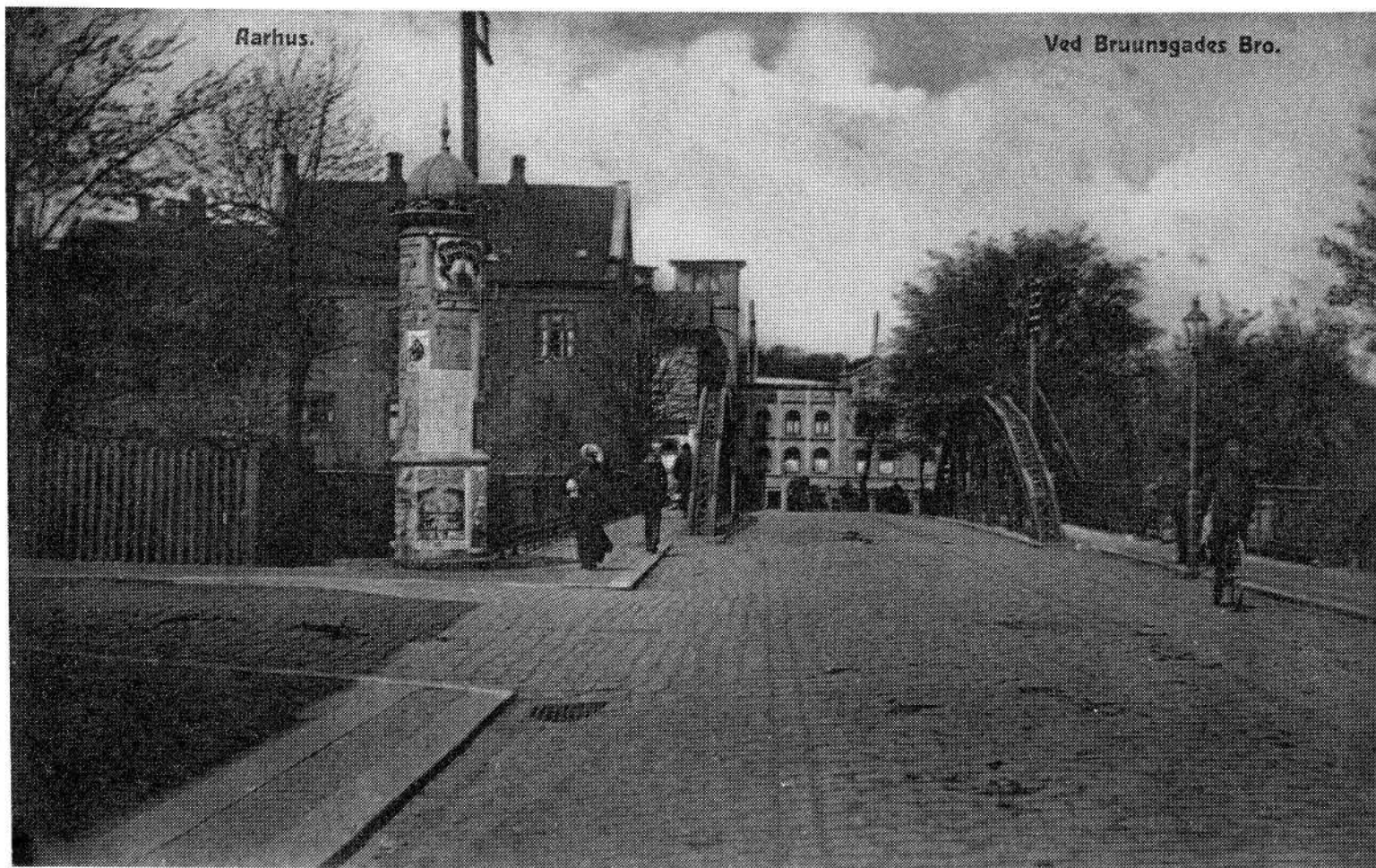


Affotografering fra Rigsarkivets gemmer.

gårds bygning. De ovenover skitserede gener havde nemlig i 1883 og årene derefter ingen eller i hvert fald kun ringe betydning. Toggangen var yderst ringe med kun få tog daglig, og det bevirkede, at man havde lange intervaller mellem togene, hvor rangering uden gene kunne finde sted. Men da antallet af tog voksede og antallet af togstammer, der samtidig skulle være på stationen steg, stegulemperne i takt hermed. Man skulle ikke længere frem end til midten af 1890'erne, da det stod statsbanernes ledelse klart, at man inden længe måtte se i øjnene, at stationen ikke længere kunne tilfredsstille de krav, man måtte stille og spørgsmålet om at udvide (hvilket faktisk var umuligt) eller flytte stationen måtte tages op til nærmere overvejelse, men - man fristes næsten til at sige: som sædvanligt - tog disse overvejelser temmelig lang tid. Adskillige år skulle gå før opgaven var løst og en ny station var en realitet.

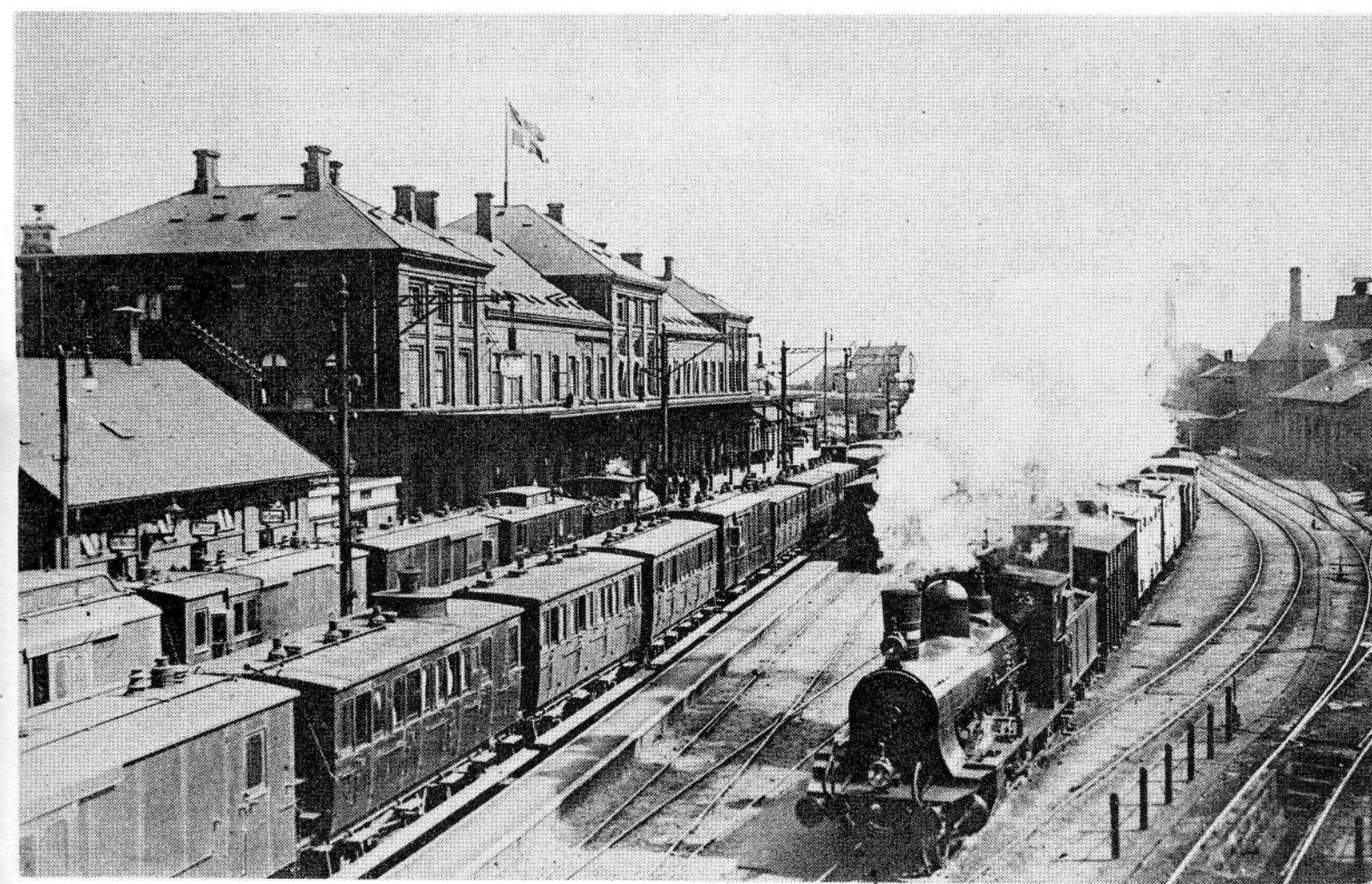
I 1909 blev der afholdt en stor udstilling i Århus. I den anledning fandt der, inden udstillingens åbning, for sidste gang en større udvi-

delse sted af banegården. Nogle af disse udvidelser var kun midlertidige, mens andre var varige foranstaltninger. Af sidstnævnte var en udvidelse af stationens spornet, men som tidligere nævnt forhindrede pladsmangelen på den egentlige station nogen udvidelse der. Derfor måtte man anlægge de nye spor vest for stationen, på det sted, hvor banelinierne passerede det område, der hedder Mølleengen. Det var ikke helt tilfældigt, at man begyndte at lægge spor i Mølleengen, for ved lov af 27. april 1900 måtte Århus kommune uden vederlag overdrage statsbanerne nogle grunde, som kommunen ejede her. Sagen hvilede til 1904, da statsbanernes generaldirektør tog den op på ny, og i 1905/06 og 1908/09 blev disse arealer yderligere udvidet. Som nævnt i en tidligere artikel lå den gamle Århus by ved Århus ås nedre løb ud mod bugten. Den nyere bebyggelse blev især placeret på de to højdedrag, et sydligt og et nordligt - imellem disse højdedrag snor åen sig igennem ådalen. I denne ådal er banerne fra syd og fra nord ført ind til byen, idet de blev lagt i den



sydlige del af Mølleengen, hvor der oprindeligt var en mølledam for en i byens vestende beliggende vandmølle. Da det ikke var muligt at føre banerne længere ind ad ådalen, gennembrød man det sydlige, dengang ubebyggede bakkeparti og lagde banegården på det nordøstlige fald, således at det var muligt at anlægge en nogenlunde bekvem sporforbindelse til havnen, selv om denne forbindelse var med stærkt fald. Siden banernes anlæg var vandmøllen blevet nedlagt og engen delvis udtørret, og herved opstod et areal, der var yderst velegnet for et banegårdsanlæg. Den før nævnte udgravning, der gav mulighed for forbindelse med havnen ville samtidig kunne bevares. Derfor var statsba-

nernes ledelse allerede i 1890 stærkt interesseret i dette område i forbindelse med løsningen af banegårdsforholdene i Århus. Nok havde man arealer til en banegårdsudvidelse, men der fremkom mange forskellige planer, som alle mere eller mindre forsinkede planens igangsætning. Et af forslagene (etatsråd Hammerichs) gik ud på at der blev anlagt en godsbanegård i Mølleengen, og at banen syd fra skulle føres igennem Århus H og ud langs havnebanen på en lang viadukt, sådan som man endnu kan se det i Helsingborg, føres forbi Århus Ø og Risskov for derefter at svinge over til Randersbanen. Herved ville Århus H blive degraderet til en mellemstation, mens Århus Ø ville blive den egent-



Århus, anno 1909. Et postkort af H.A. Ebbesen prisbelønnet 1909 (forf. arkiv).

Her ses tydeligt, at pladsforholdene er meget ringe. Især ser man her tydeligt, hvor smal banegården er. De 3 perroner er alle belæmret med tog. En D-maskine er på vej ud af

stationen med et godstog, og til højre for dette anes remisen og de hertil hørende spor.

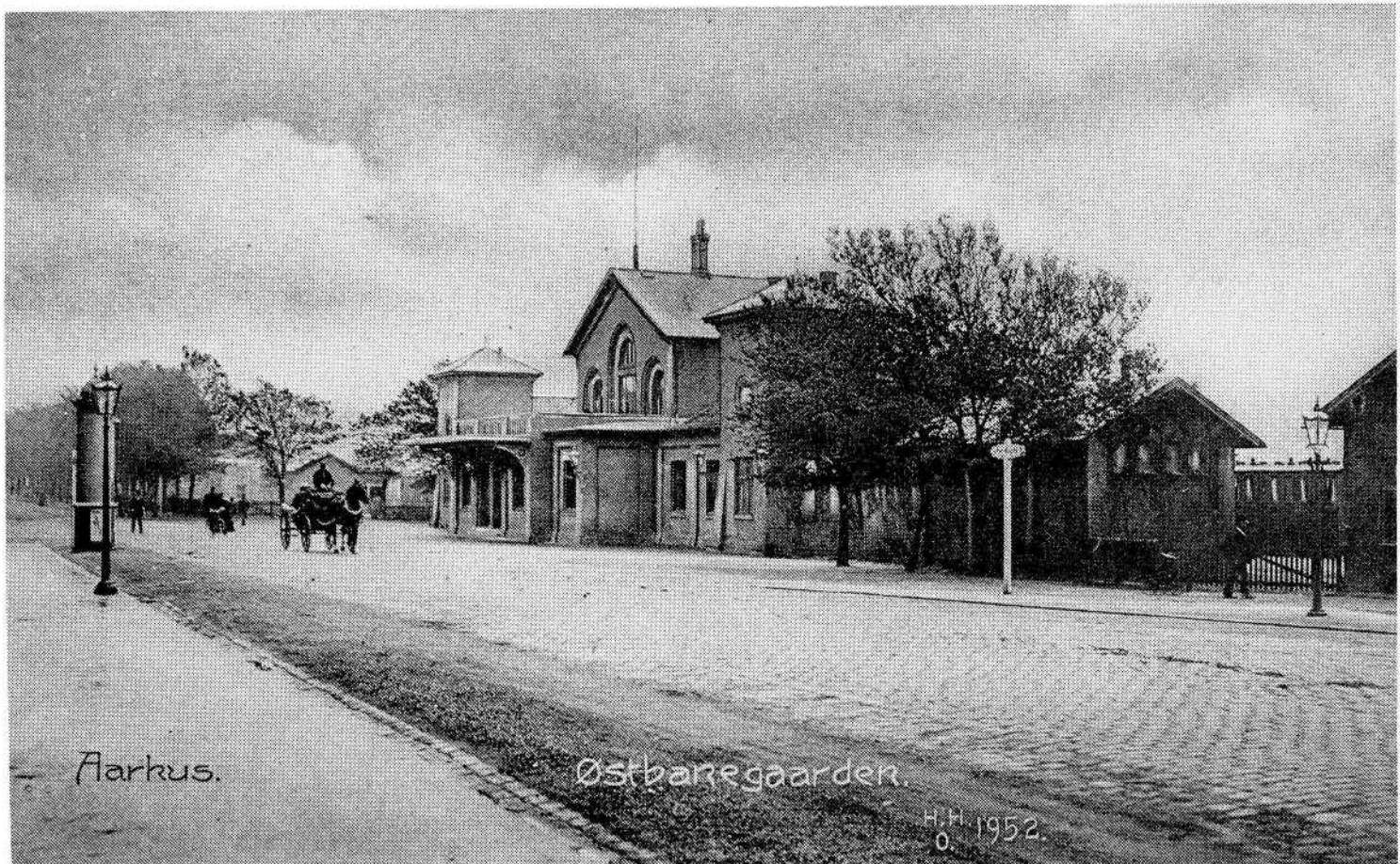
Bemærk især den meget smalle perron midt i billedet. Til venstre for denne ses tydeligt løbebrædderne på kupevognene og en kedelvogn med den karakteristiske pukkel ses i stammen til venstre.

lige hovedstation, hvorfra togene skulle udgå. Denne stations areal skulle så udvides betydeligt ved at fylde op ud i Århusbugten. Forslagsstilleren fremsatte senere en udvidelse af dette forslag ved at antyde, at godsbanegården også kunne anlægges ved Århus Ø, ligeledes i forbindelse med en opfyldning. Alene forslaget uden godsbanegård ville komme til at koste det dobbelte af, hvad det ville koste at anlægge godsbanegård i Mølleengen og beholde personbanegården på sin nuværende plads. Hertil kom, at banestrækningen Århus-Mundelstrup ikke mere skulle bruges af persontogene og eventuelt skulle drives som en sidebane. Hammerich mente, at man eventuelt skulle lade godstogene bruge denne strækning, vel og mærke hvis godsbanegården ved Århus Ø ikke blev gennemført. Hvis godstogene skulle bruge den gamle strækning var man så nødt til at anlægge en tilslutningsstation ved Kvottrup, for her mødtes den nye strækning fra Århus Ø med den gamle til Randers, eller at lade banen fra Hinnerup forsyne med tre spor, hvoraf de to skulle bruges til År-

hus Ø og det ene til Mundelstrup. Forslaget var kun forelagt i skitse, men det indeholder gode driftsmæssige ideer. Et andet forslag gik ud på at beholde den nuværende 2. banegård som både person- og godsbanegård ved at ekspropriere de ved Hallsvej liggende bygninger og udvide banen på det indvundne areal. Forslaget var på forhånd dødsdømt, idet det for det første var meget dyrt og for det andet ikke gav nogen tilfredsstillende løsning på grund af stationens areal og form.

Et tredje forslag gik ud på at forlægge banen fra Viby ind over det høje terræn og anlægge en gennemgangsstation i Mølleengen, der for at få den nødvendige længde måtte lægges langt ind i det høje terræn. Fra stationen skulle der så føres en bane direkte til Lystrup gennem det høje areal nord for Århus. Hvis dette forslag skulle gennemføres ville det blive meget kostbart på grund af de meget store jordarbejder.

Da statsbanerne jo ejede de arealer, hvorpå den gamle station lå og nu også rådede over



arealerne i Mølleengen, var der fire muligheder at udarbejde banegårdsplanerne efter. Den første var på forhånd ude af verden, nemlig at bygge en kombineret person- og godsbanegård på de nuværende arealer. De tre andre muligheder var:

1. Personbanegård i Mølleengen og godsbanegård på det gamle areal.
2. Personbanegård på det gamle areal og godsbanegård i Mølleengen.
3. Person- og godsbanegård i Mølleengen.

Da statsbanerne forelagde disse forslag for ministeriet, sørgede trafikministeren for, at der yderligere blev udarbejdet 2 forslag, nemlig:

4. Forslag til en godsbanegård i Mølleengen, som senere kunne udvides til en centralbanegård.
5. Forslag til en personbanegård af mere midlertidig karakter på den nuværende sta-

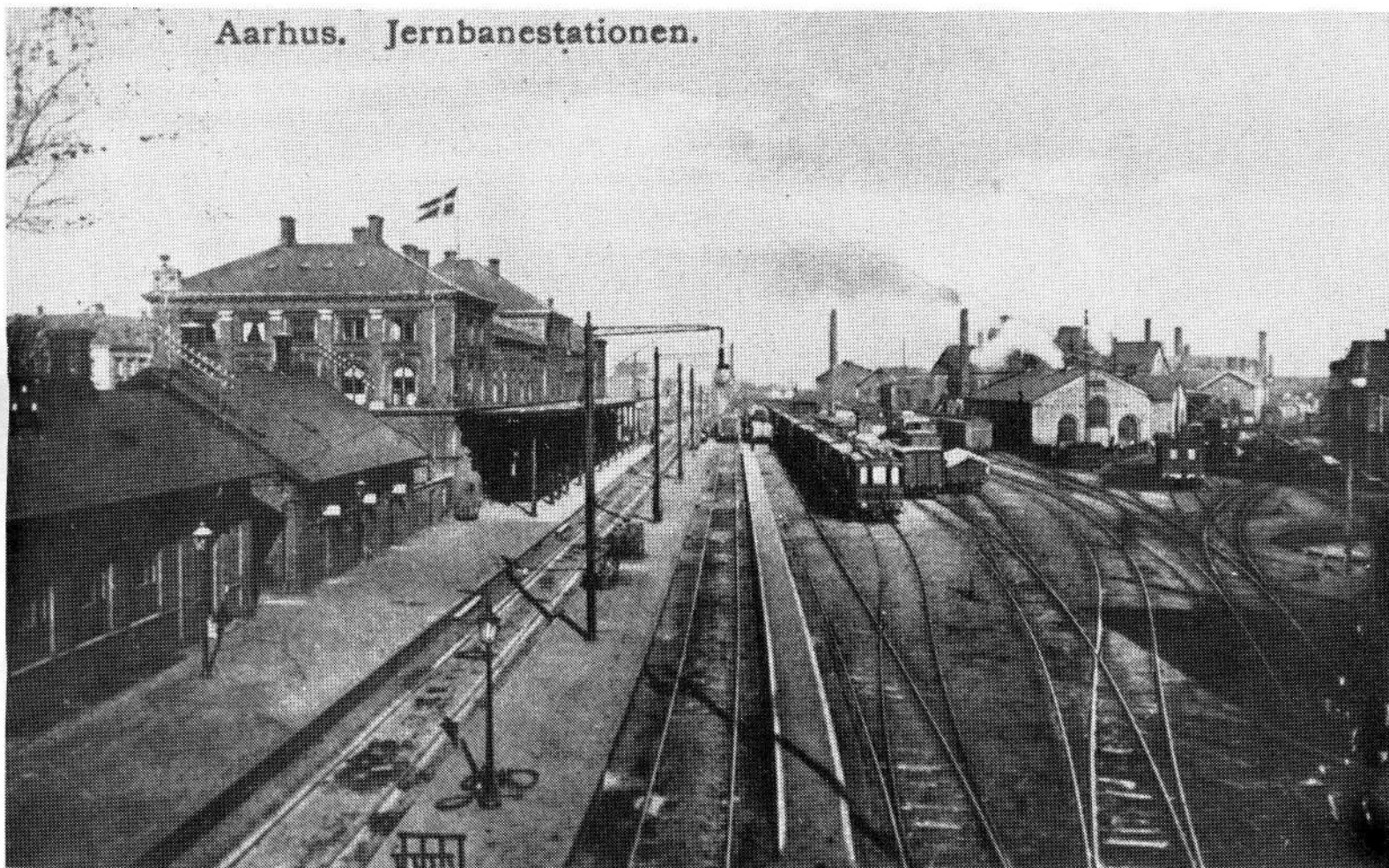
tions plads og med bibeholdelse af den nuværende hovedbygning.

Med hensyn til det sidste forslag, havde man tænkt sig at udvide hovedbygningen med en tilbygning foran facaden. Den i forvejen ikke særlig store forplads ville herved blive yderligere indskrænket, og i det hele taget ville det ikke være muligt at opnå nogen særlig forbedring af forholdene.

Lovforslagene om ændringen af banegårdsforholdene blev ikke behandlet færdigt i Rigsdagen, og da Århus station som nævnt var blevet udvidet noget i forbindelse med udstillingen i 1909, bestemte man sig til at se tiden lidt an.

Men det blev vanskelighederne ikke mindre af, tværtimod. Man måtte se i øjnene at når gennemførselsforslagene var bearbejdet og den rigtige løsning var fundet, så ville det kræve adskillige år før planerne blev til virkelighed. Derfor var det umuligt for statsbanerne at udskyde sagen længere, og derfor lod man et tidligere forslag til et gods- og personbanegårds-

Aarhus. Jernbanestationen.



Affotograferet postkort (Jbm).

anlæg i Mølleengen revidere, for at det kunne danne grundlag for rigsdagens videre behandling af sagen. Planen rummede i forhold til de tidligere planer en videre udvikling af godsbanegården, idet man ville anlægge strækningsrist, stationsrist og som man kaldte det, Æselrygge.

Det reviderede forslag kom til 1. behandling i folketinget i december 1914, hvor sagen fik en ikke alt for velvillig modtagelse.

Trods den ret betydelige modstand i folketinget blev forslaget dog vedtaget, hvorefter det oversendtes til landstinget, hvor det fik en endnu ublidere behandling, fordi forskellige mindretal samledes om andre forslag. Især det Hammerichske forslag blev meget seriøst behandlet (det var det med centralbanegården anlagt i Århusbugten og højbanen). Det endelige resultat blev, at man efter lange og drøje udvalgsbehandlinger, hvor synspunkterne stod skarpt over for hinanden, fandt frem til en slags

kompromis. Der var flertal for at der blev anlagt en godsbanegård i Mølleengen, men da man ikke kunne blive enige om løsningen af spørgsmålet om personbanegården, droppede man helt og holdent denne del af problemet. I marts kunne landstinget vedtage et forslag, der altså kun omfattede anlæget af en godsbanegård i Mølleengen og efter vedtagelsen i folketinget ophøjedes forslaget til lov den 27. april 1916.

Det er sikkert ikke venlige tanker personalet på Århus H har sendt rigsdagen. Mens man førte endeløse diskussioner i udvalg i København år efter år havde personalet i Århus den noget blandede fornøjelse at slås med problemerne i det praktiske og tit med livet som indsats på grund af de håbløse pladsforhold på stationen.

Men var der blæst om spørgsmålet før, så kunne det til tider nu nærme sig orkan. I hvert fald gik bølgerne højt, når man diskuterede om personbanegården skulle ligge i Møl-



Hovedbanegaarden Aarhus

leengen eller ved Ryesgade. Tilhængere af den gamle beliggenhed hævdede, at det ville blive en katastrofe, hvis man flyttede stationen, idet det ville medføre forskydninger i grundværdien. Modstanderne af dette synspunkt mente noget mere realistisk at man med henblik på fremtiden burde forene person- og godsbanegård i Mølleengen.

Loven af 2. marts 1918 om forskellige statsbaneanlæg bevirkede, at de oprindelige planer med hensyn til en ny banegård i Århus måtte ændres. I denne lov havde man vedtaget at anlægge en direkte dobbeltsporet bane fra Randers til Århus. Dette bevirkede, at Århus H kun midlertidigt skulle være rebroussementsstation (rebroussementsstation er en mellemstation, hvor togene skifter køreretning, hvilket bevirker et tidstab), men senere skulle være gennemgangsstation, når Århus-Randers banen var en realitet. Statsbanerne optog nu forhandling med Århus byråd, hvor et flertal gik ind for stadig at bevare en station ved Ryesgade.

Der blev nu forelagt en plan, der i kortshed gik ud på, at man på den gamle hovedbygningens plads opførte en ny, løftet hovedbygning med diverse udbygninger over spor og perroner med trapper ned til disse. Denne plan medførte at hele den hidtidige forplads måtte løftes, og ikke nok med det, de tilstødende gader måtte også hæves, hvilket bevirkede, at en hel del ejendomme måtte nedrives. Statsbanerne og byrådet kunne enes om denne plan efter at byen havde påtaget sig en stor del af omkostningerne ved løftning af forplads og gader samt at betale udgifterne ved den kommende ekspropriation af ejendommene. Sagen gik nu til rigsdagen, hvor der fremsattes et lovforslag om udvidelse og ombygning af Århus H personbanegård m.m. Forslaget blev vedtaget den 1. april 1919.

Men alt gik nu ikke som man havde ventet det. I 1924 vedtoges loven om Lillebæltsbroen og det greb temmelig direkte ind i det allerede ret fremskredne arbejde i Århus. Anlægget af en direkte bane Århus-Randers blev udskudt, d.v.s. at banegårdens udformning som midlertidig rebroussementsstation måtte blive en permanent. Der gik ikke lang tid før den var gal igen. Den kommende hovedbygning var projekteret med 3 etager og med en facadelængde på 107 m. Den daværende trafikminister fik beskåret bygningen med en etage, så den altså nu kun skulle være 2 etager høj og samtidig blev

facadelængden kun 70 m. Dette passede ikke statsbanerne særlig godt og langt mindre Århus bys udvalg for byens udvidelse og bebyggelse. Udvalget fandt hverken bygningens størrelse og dens højde tilfredsstillende, man havde nemlig med megen omhu planlagt en ensartet høj bebyggelse omkring banegårdspladsen. Det lykkedes dog kommunen ved forhandlinger med statsbanerne, ministeriet og postvæsnet at få løst spørgsmålet. Man bibeholdt det oprindelige projekt, en 3 etagers bygning med 107 m facadelængde. Den kommende bygning skulle da være fællesbygning for både postvæsen og statsbaner. Det havde oprindeligt været meningen at postvæsnet skulle have haft egne bygninger ved Bruunsgadebroen, men det til formålet købte areal overtog kommunen nu i stedet for.

Med hensyn til privatbanerne fik Hadsning Herreders Jernbane de samme arealer til rådighed i det omfang de havde haft det på den gamle station, men med Århus-Hammel banen kunne man ikke finde frem til nogen ordning om optagelse på den nye banegård, hvilket denne privatbane kom til at fortryde særdeles meget sidenhen.

Anlægget af Århus H og godsbanegården startede i 1918. I en kommende artikel vil disse anlæg blive beskrevet nærmere og forhåbentlig vil SIGNALPOSTEN kunne bringe mange gode billeder og kort.

J.G.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

DREJEBÆNK SÆLGES

Emco-Unimat drejebænk sælges med en del tilbehør bl.a. bøjelig aksel, maskinskruestik og fræsebord samt en del forskellig udrustning. Alt sælges samlet for kr. 1600,- grundet køb af større maskine.

Er velegnet for modelfolk, der selv bygger sit materiel.

Maskinen er to år gammel og kun lidt brugt fordi den viste sig for lille til mit formål.

Henning Mouritzen

Baunevang 33

3460 Birkerød

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

INDUSTRIBANEMATERIEL

Der er ikke siden sidst indløbet flere numre på danske industriloko.

Efter henvendelse fra flere læsere må det anses for givet, at Frichs kun har bygget de seks nævnte danske industribaneloko. Når Frichs nævner hundrede loko "af denne type", må det bero på en fejlvurdering, hvad enten det gælder den samlede bestand af motorloko eller kun dieselloko i Danmark.

Der er udkommet yderligere litteratur om industribaner, nemlig: Peter Andersen, Danske Industrimotorloko 1435 mm. Det er et hefte på 16 sider og med 5 foto. Der er en kort tekst og en datafortegnelse. Heftet kan købes gennem forlaget:

Peter Andersens forlag, Dalslandsgade 8, F508 2300 København S.

I forbindelse med sukkerroens hundrede års jubilæum i Danmark netop i disse år har Lolland-Falsters Stiftsmuseum taget et prisværdigt initiativ. Man har udsendt en bog: Sukkerroer 100 år på Lolland-Falster. Redigeret af Else-Marie Boyhus. Lolland-Falsters historiske Samfund står for udgivelsen, 1973. Desuden er udgivet en diasserie med teksthefte, samme redaktør. Teksten er nogenlunde den samme i de to værker, men billederne er forskellige. Ydermere kan dias'erne købes som papirkopier gennem museet, hvilket der er redegjort for i heftet. Det er det, jeg synes er prisværdigt. Naturligvis har interesserede altid kunnet redde sig foto gennem museer og lokalhistoriske samlinger, men her er salget sat i system. Det letter i høj grad.

Har De lyst til mere roebane, kan jeg anbefale kilden til begge de to førstnævnte værker: A/S De danske Sukkerfabrikker 1872-1922 af P. Drachmann og L. Estrup. Dette værk indeholder ligesom de to ovennævnte et særligt kapitel om roebaner, men billederne er "nye". Med billederne i disse tre bøger er De særdeles velorienteret, hvad roebaner angår, og ønsker De foto af lokomotiverne har Jernbanehistorisk Selskabs fotoarkiv et passende udvalg. Arkivets adresse findes fra tid til anden i SP.

De mange jernbaneinteresserede, der har siddet og trukket roebanerne op med rødt på deres generalstabskort, atlasblade o.s.v., vil

jeg lige advare mod en bemærkning i alle tre anbefalede bøger. Der står nemlig: "I 1900 blev Maribofabrikens banenet udvidet og sat i forbindelse med Nakskovfabrikens". Det er heller ikke forkert, men forstår læseren det som om, der blev bygget en bane fra Maribo til Nakskov, tager han forkert. Det lollandske roebanenet falder nemlig i tre dele, som generalstabskortene også viser.

- 1) Nettet omkring Saksøbing, Maribo og Højbygård sukkerfabrikker samt Græshave saftstation.
- 2) Nettet omkring Nakskov Sukkerfabrik samt Vesterborg, Horslunde og Majbølle saftstationer.
- 3) Stokkemarke Saftstation, der havde et isoleret net.

Det, der hentydes til i citatet, er forbindelsen mellem Maribo og Græshave Saftstation (der hørte under Nakskovfabrikken), og ikke en forbindelse mellem ovennævnte 1 og 2.

Der er jernbaneinteresserede, der har tilbragt år (undertegnede incl.) med at lede efter en forbindelse mellem Nakskov og Maribo (når nu de øvrige sukkerfabrikker var forbundne!), men eftersøgningen kan altså afblæses.

De nævnte bøger kan lånes eller skaffes på biblioteket. Gruppenummeret er for de to første 63.34 og for halvtredsårs-jubilæumsbogen 66.82.

En læser har ringet og spurgt om der fandtes andre tre- og fire-akslede motorloko end roebanernes. Under en telefonsamtale er det ikke sådan at gennemgå sine arkiver. Derfor har jeg lyst til at svare lidt udførligere her. Der kan nemlig føres en slags "bevis" for at to aksler er rigeligt. At roebanerne havde tre- og fire-akslede loko er der også en forklaring på.

"Beviset" findes i en af Pedershåbs første salgsbrochurer. Her står: "på grund af den overlegne maskinkraft er trækkevnen kun afhængig af lokomotivets vægt. Trækkraften, der kan udøves på trækkrogen før hjulene glider på

skinnerne, er som følger: For 2 tons loko: 500 kg, stigende til 875 kg for et 3,5 tons loko."

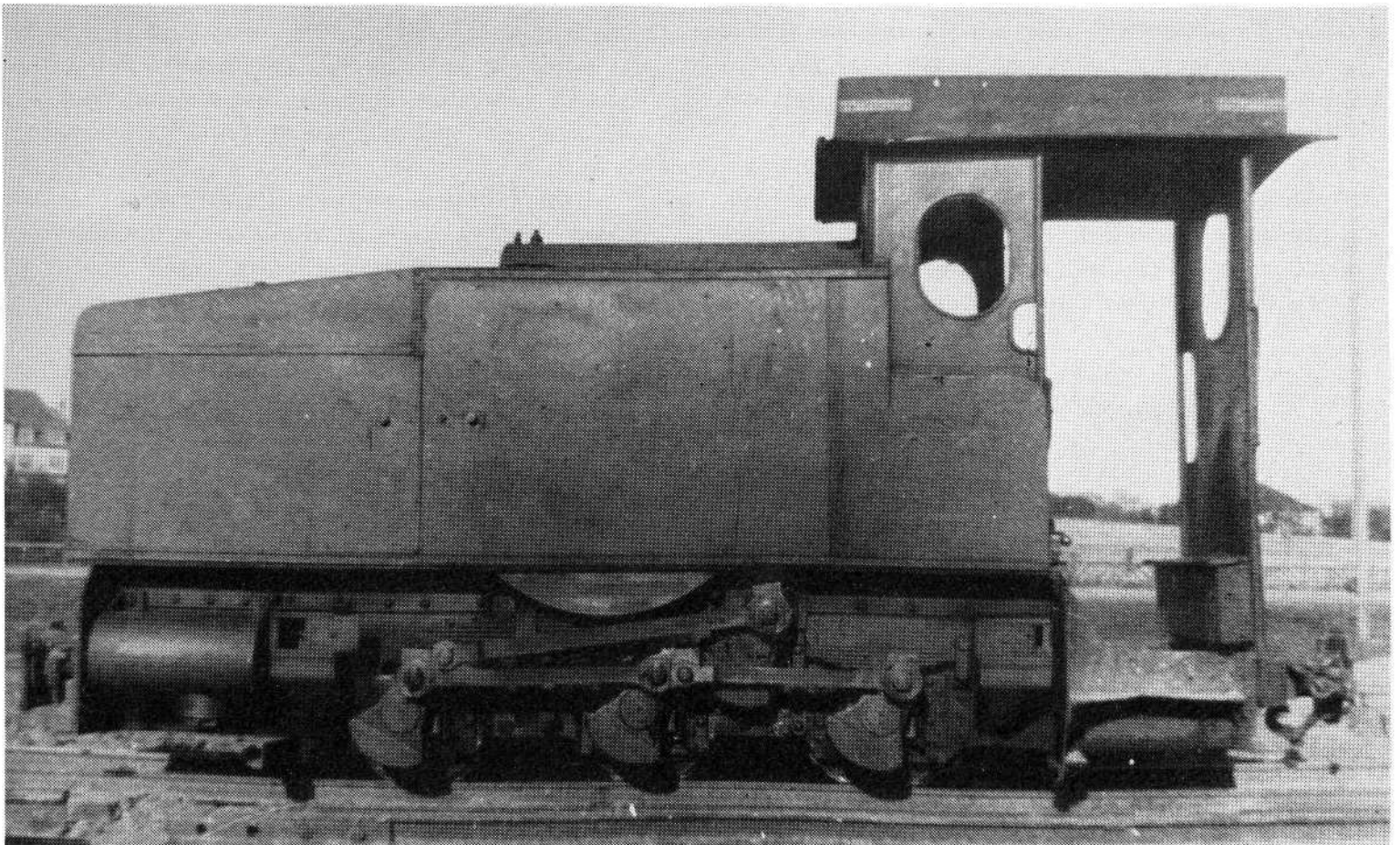
Heraf følger, at det gælder om at fordele lokomotivets vægt på så få aksler som muligt, og det er i praksis to. Motoren med den overlegne maskinkraft er en Ford AA motor. Når man stopper ved 3,5 t loko, er det af to grunde. For det første var disse lokomotiver beregnet til konkurrence med hestekraft, og de måtte derfor ikke have væsentlig større akseltryk end en læsset tipvogn. Den tids spor var ofte beregnet til at flytte med og derfor spinkelt. For det andet har der nok været fare for overbelastning af motoren hvis lokomotivet var tungere. Jeg formoder, at denne brochure er fra omkring 1930.

Sidst i 1930erne havde man fået stærkere motorer, og nu kunne man gøre lokomotivet tungere op til 6 tons og derved øge trækraften. 6-tonns lokoet krævede dog sværere spor. Man kunne nu rykke ind på baner beregnet til damplokostrækraft. Nævnes i forbifarten må det, at

det "nyfødte" loko vejer 2 tons. Skal det være tungere, erstatter man stålfrontpladerne med et passende antal af støbejern indtil den ønskede vægt er opnået. Går vi over de 3,5 tons bliver det yderligere nødvendigt at fylde ballastrummene bag frontpladerne under rammen.

Imidlertid sagde lastbilkoblingen stop for bygning af stadig stærkere loko. Det var derfor Roebanerne måtte se sig om efter et andet kraftoverføringssystem sidst i 1940erne, da man begyndte med de tre- og fire-akslede loko. Man valgte elektrisk kraftoverføring, men denne er tung. Et fire-akslet loko kom helt op på en vægt af 16 tons. For at komme ned på et anstændigt akseltryk, var det altså nødvendigt med fire aksler.

Omtrent samtidig udviklede andre fabrikker en egnet, forenklet? udgave af diesel-hydraulisk kraftoverføring. Dette system er af ganske ringe vægt, så det nu igen var nok med to-akslede loko, og man måtte oven i købet give lokoene ballast efter, hvad sporet kunne tåle.



Lokoene i Fakse f.eks. har alle, hvad Schöma-fabrikken kalder hydrostatisk kraftoverføring med trinløs regulering af hastigheden både frem og tilbage.

Enkelte ikke undersøgte loko kan muligvis rykke tidspunktet for den hydrauliske kraftoverførings indførelse i Danmark.

Ingen regel uden undtagelse, og undtagelsen kan købes gennem Jernbanehistorisk Selskabs fotoarkiv. Hvordan dette tre-akslede benzolloko skal puttes ind i systemet, skal jeg afholde mig fra at udtale mig om og blot nævne, at yderligere tre benzolloko, jeg har set foto af, alle har været to-akslede, selv om et havde betegnelsen "svært".

Et par ord om nye industribaner. I mit arkiv står de som personbaner, da industribaner er så meget sagt. Sådanne baner plejer dog at være forhenværende.

I forlystelsesparken Kilden ved Nr. Stenderup, nordøst for Kolding, er i 1971 anlagt en bane, der er ca. hundrede meter. Sporet stammer fra Vissenbjerg Teglværk på Fyn, men lokoet er hjemmelavet. Det er forsynet med elmotor, der startes ved indkast af 1 krone. Børn mellem 7 og 14 år kan selv køre som lokofører.

I Løveparken i Givskud ligger også en lille bane - ganske ny, hvorfor nærmere følger ved en senere lejlighed.

Endelig er der på Hjerl Hede åbnet en "museumstørvebane" med roebanemateriel fra samlingerne i Maribo. På den ene side er det glædeligt, at en del af DJK-materiellet kommer til ære og værdighed, men på den anden side fo-

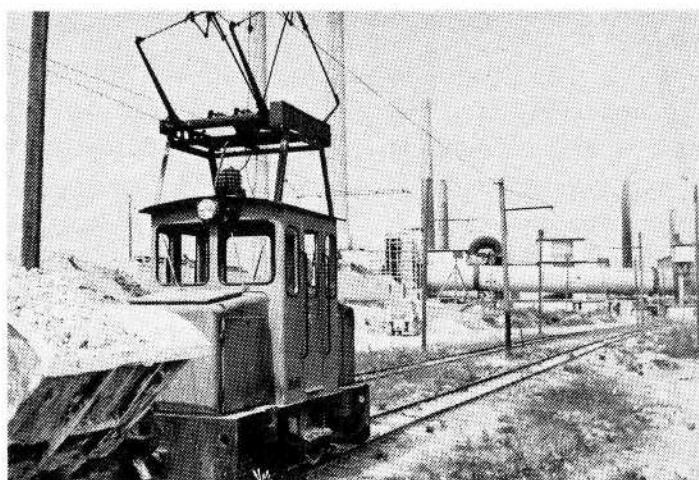


Fig. 5

rekommer det mig ejendommeligt at anvende roebanemateriel på en tørvebane. Netop tørvebanerne havde et højt udviklet specialmateriel: Dyndvogne, tremmevogne og reolvogne foruden almindelige tipvogne og kassevogne, hovedsagelig to-akslede tidligere mergelbanevogne.

Tørvebanemateriel skal være let materiel, hvilket man ikke kan sige om loko Nakskov 5 og de store fire-akslede roevogne. Rundt om i tørvebanerne må der stadig stå rester af materiel, og en del mosebaner er stadig i drift, men jeg kan naturligvis også se den økonomiske fordel, der er ved at anvende "lånt" roebanemateriel.

Efter disse mange ord må det erkendes, at der ikke er plads til den i nr. 1 lovede Nagbølfortegnelse. Den er iøvrigt også stadig på "tegnebrættet".

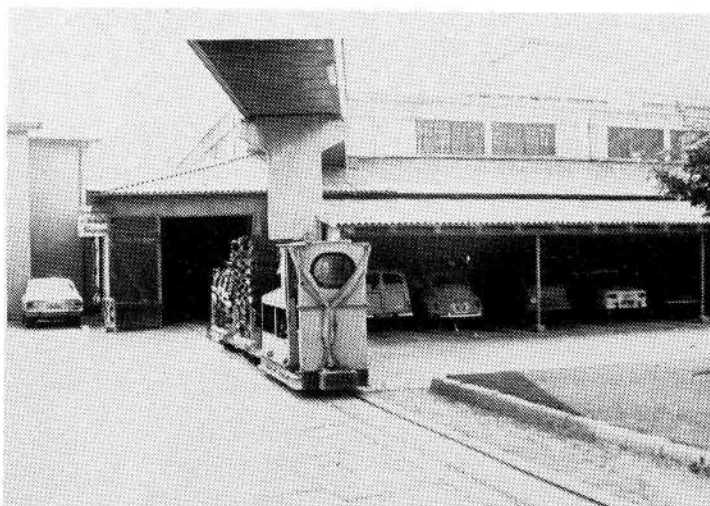


Fig. 4

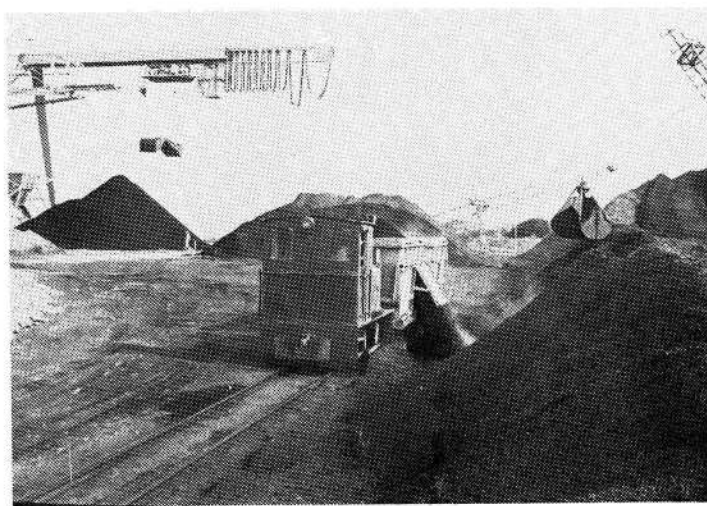
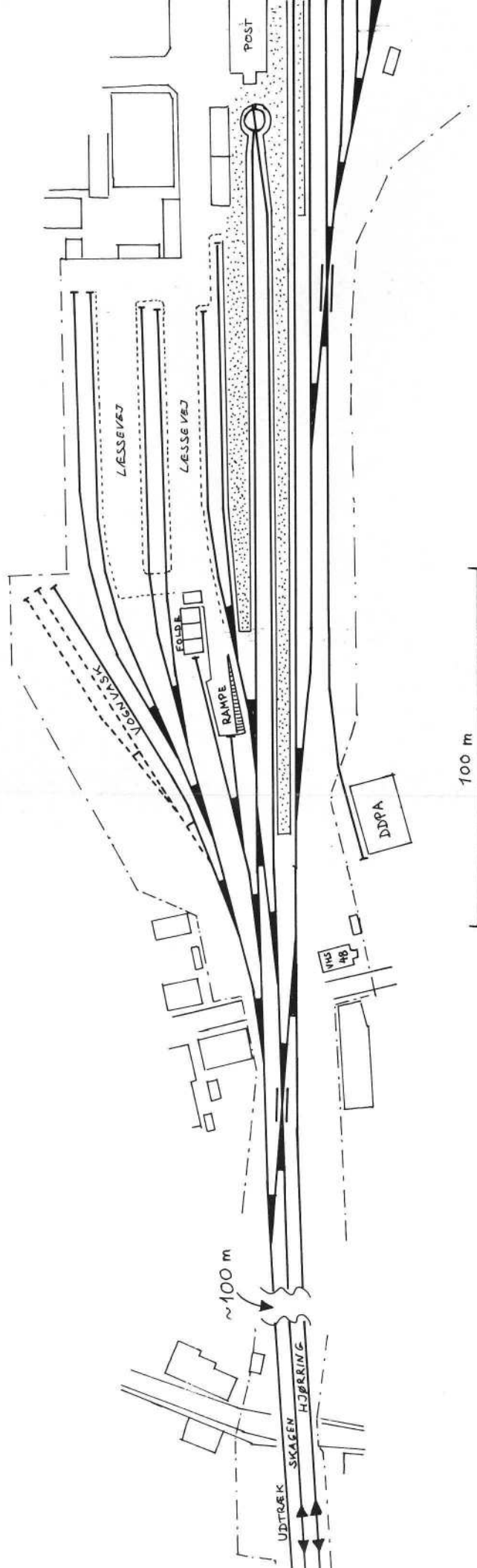


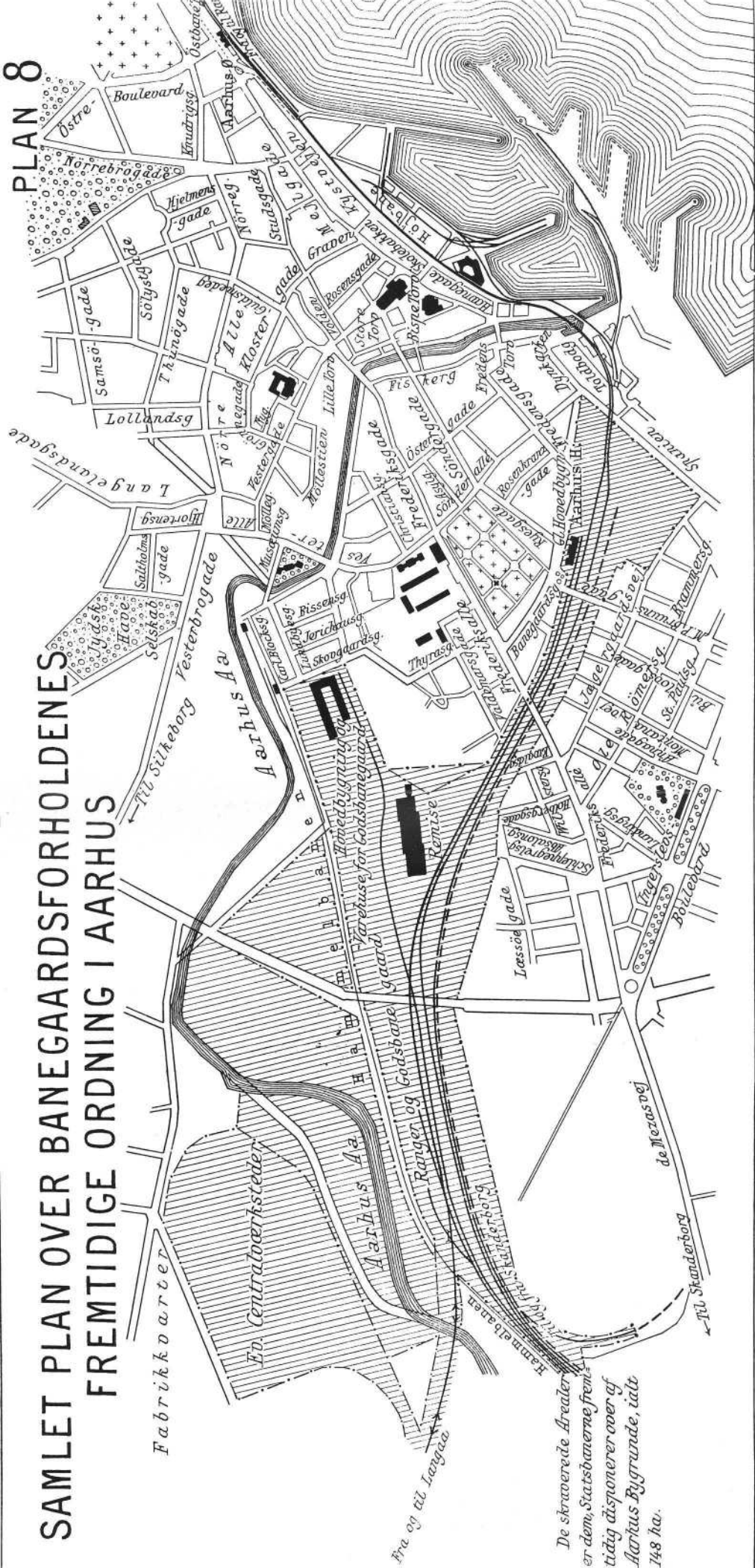
Fig. 6



FREDERIKSHAVN ST 1924

SAMLET PLAN OVER BANEGAARDFORHOLDENES FREMtidIGE ORDNING I AARHUS

PLAN 8



De skraverede Arealer
er dem, Stasjonsrudder frem-
tidig disponeres over af
Aarhus Bygrund, ialt
148 ha.

Tilføjelser og rettelser

I forbindelse med Deutz-artiklen er der indgået yderligere to byggenumre på 785 mm Rørdal-loko. Deutz 56 320 (505.713) og 56 639 (510.324). Byggeåret må være midt i 1960erne formentlig 1966. Numrene i parentes er de interne Rørdalnumre, idet de tre første cifre er et serienummer, og de sidste tre er løbenummeret. Det meste 500 mm materiel er mærket 501, 502, 503 o.s.v., og 785 mm materiellet 701, 702 o.s.v. Ikke alt materiellet er mærket, og 510.324 falder helt uden for systemet.

Rørdal er et sandt eldorado for industribanefans. En stor del af kørslen kan iagttages fra vejen gennem fabriksområdet. Den største remise ligger lige op til offentlig vej ved fabrikkens vestside. Den har fem spor i to sporvidder. Her holder også el-lokoene til, skønt der ikke er luftledning. De skubbes i hus af et

dieselloko. Endnu i dag kan De formentlig finde loko af følgende fabrikater: Pedershåb (flere udgaver afhængig af årgangen), Kastrup, ASEA (el-loko), Sporrijzer, Deutz og Schöma. I august 1969 rådede man endnu over 33 loko, men siden er det gået ud over nogle af de ældste Pedershåb; til gengæld er der i 1970erne tilkommet nogle Schöma.

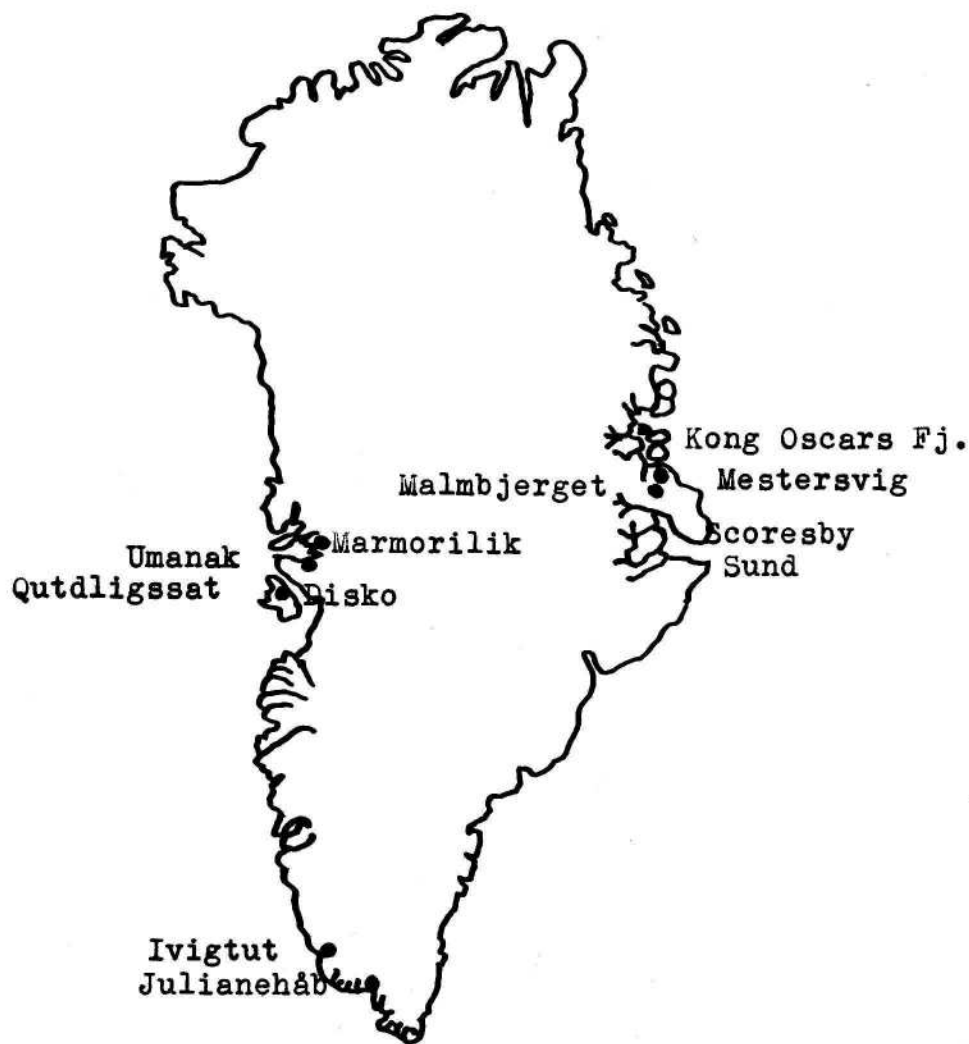
Signalposten har i 4. årgang, nr. 2 bragt en artikel om Rørdal.

GRØNLAND

I Signalposten nr. 6, 1974, skrev jeg, at Ruston & Hornby havde leveret loko til Den kongelige grønlandske Handel (KGH). En læser har gjort mig opmærksom på, at KGH aldrig har givet sig af med "jernbanedrift", men kun har stået for køb og transport af loko til f.eks. GTO



Fig. 3



GRØNLAND

1 : 20 000 000

Fig. 1

(Grønlands Tekniske Organisation). Da jeg samtidig fik en del adresser, kunne jeg ikke modstå fristelsen til at arbejde videre med sagen, ikke mindst fordi baner i fjerne afkroge af verden har en vis interesse også ud over almindelige industribanefans. Jeg har aldrig selv været på Grønland, men en del kom der ud af de skriftlige henvendelser, og mere har jeg fået lovning på, når områderne bliver tilgængelige til sommer.

Grønland tegner sig for adskillige kilometer industribane med henved en snes loko, hvoraf flere stadig eksisterer.

Den geologiske baggrund samt en udredning af de økonomiske interesser, der står bag, må vi undlade her, og blot nævne, at staten har (haft) "aktier" i alle foretagenderne. Interesserede vil kunne læse nærmere i f.eks. J.P. Trap: Danmark, V udgave.

På østkysten ved Mestersvig ligger Nordisk Mineselskabs nu tømte bly- og zinkmine. Her var spor i minegangene med sporvidden 750 mm, og der var anskaffet 3 loko fra Ruston & Hornby. I 1962 var minen tømt, men de to af lokoene menes fortsat at stå i minegangene. Det

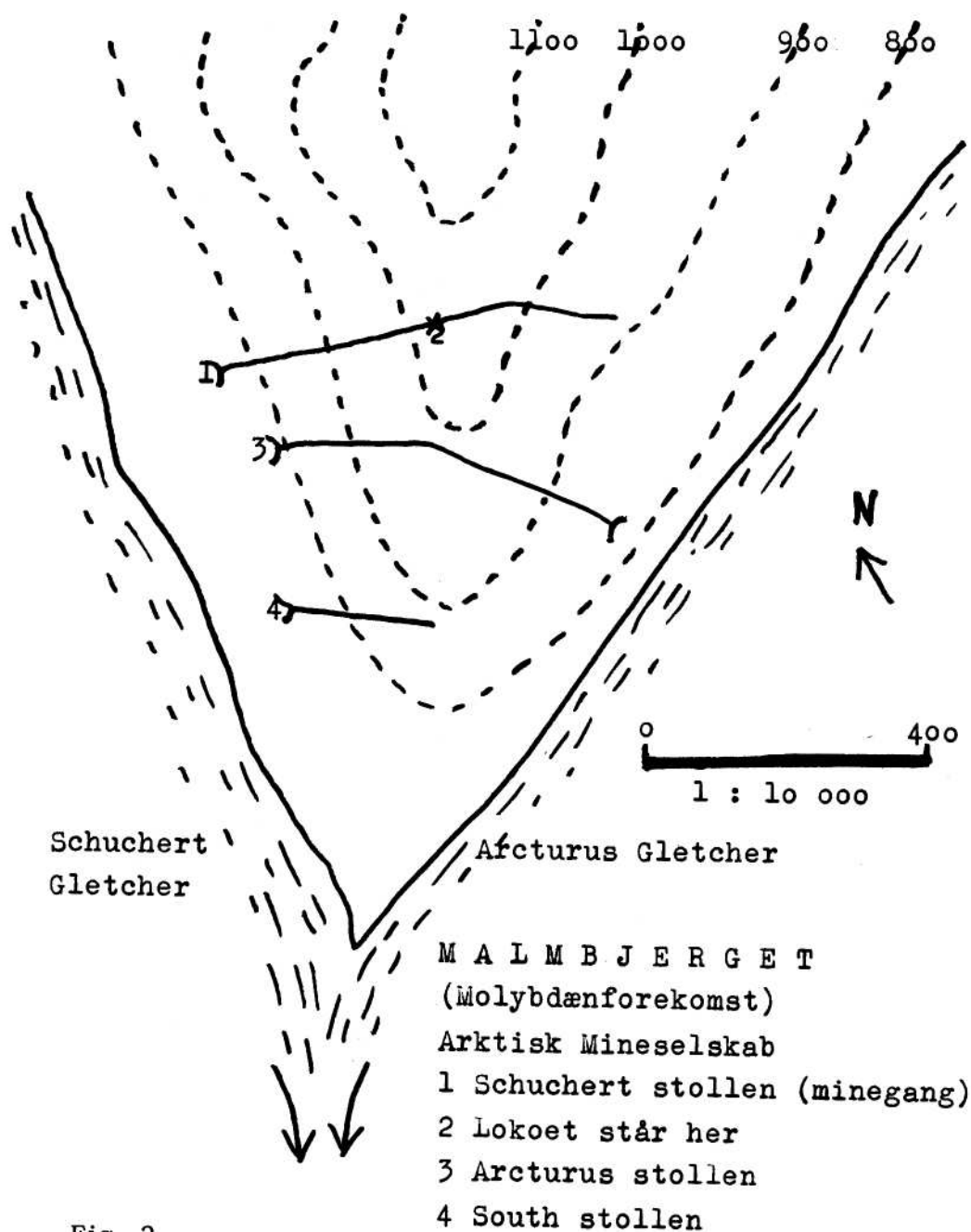


Fig. 2

tredie loko blev allerede i 1960 flyttet til en molybdænforekomst i nærheden (nær altså efter grønlandske forhold). Her blev lagt spor i tre minegange, ialt ca. 3 km. Det ene spor blev taget op straks efter at der var kørt prøver ud, men de to andre ligger og venter på, at verdensmarkedsprisen skal stige, så brydning bliver rentabel. I 1974 efter ti års stilstand lykkedes det at få lokoet i gang igen og køre 1100 kasser materialeprøver ud. Selskabet har i mellemtiden taget navneforandring til Arktisk Mineselskab.

På øen Disko ved vestkysten findes kulforekomster. Ved Qutdligssat påbegyndtes brydning i 1924. Minen flyttedes i 1939 ca. 2 km, og lukningen skete 1972. Der var en del avisomtale af lukningen, idet samtlige beboere i byen måtte flytte. Kullenes kvalitet var ikke den allerbedste, og afskibningen hæmmedes af mangel på en havn. Kullene sejledes ud til skibene i pramme fra åben kyst. I minegangene såvel som på lagerpladsen udenfor var 600 mm spor. Her kørte syv loko fra Ruston & Hornby. De var alle opslidte ved minens lukning. Dog

deltog det sidste i sporoptagning m.v. GTO stod for brydningen.

Sydligere ved Ivigtut lå en kryolitmine tilhørende Kryolitselskabet Øresund. Den er nu tømt, men der ligger et lager af opgravet kryolit ved minen, nok til mange års normalt forbrug. Der har været spor i bunden af bruddet og ind i minegangene (som nogle kilder benægter eksistensen af). En elevator (Titan) befordrede vognene op. Der var spor både til havnen og til lagerpladsen. Som ved alle grønlandske havne skete udskibningen inden for få måneder om sommeren, hvorfor det var nødvendigt med store lagre. Herfra førte igen spor til havnen, og dette spor er det eneste, der i dag resterer. Sporvidden er 600 mm. Et foto viser en udskibningsscene. Lokoet er formentlig et Schöma. Derudover har man rådet over et damploko, et akkumulatorloko og mindst ét dieselloko. Damplokoet havde tidligere kørt i stenlejerne i Nr. Smedeby, hvor det havde nr. 3, et nummer det beholdt i Ivigtut. De kan finde et billede af det i Danmarks Jernbaner i 125 år, side 119.

Før første verdenskrig brød man kobbermalm to steder i Julianehåb-distriktet. Rustne tipvogne skulle endnu henstå i 1950.

Efter denne krig brød man en kort årrække grafit i samme område, men om her var spor, vides ikke.

Det var der derimod ved marmorbruddet i Marmorilik ved Umanakfjorden 1936-40. Brydningen er genoptaget i 1966, men om der benyttes spor, vides ikke. Et foto fra 1938 viser noget, der ligner en spilbane. Ejer: Greenland Stone.

I samme område er der på det nyeste åbnet en bly- og zinkmine, men det vides ikke, om man har lagt spor i minen. Derimod har man bygget en svævebane fra indgangen højt oppe på fjeldsiden (ca. 600 m) ned til en havn på den modsatte side af fjorden.

Mens vi er i Nordatlanten, kan jeg til slut oplyse, at kulminen ved Rangabotn på Suderø (Færøerne) har (haft) spor, men der kendes ikke yderligere til lokaliteten.

Billedtekster og tabeller:

Fig. 1: Oversigtskort over Grønland.

Fig. 2: Kort over de tre spor i Malmbjerget. De to gletschere glider mod sydsydvest og går over i Schuchert elven, der løber ud i Scoresby

Sund. I den modsatte retning er der 30 km til Mestersvig i luftlinie. For at få malmen bort, bliver det nødvendigt at bore en tunnel under et fjeldmassiv og tre gletschere for at nå frem til Mestersvig, der er en bifjord til Kong Oscars fjord. Det loko, spor og andet materiel, der allerede er i Malmbjerget, må formentlig være fløjet dertil pr. helikopter.

Fig. 3: Udskibningsscene fra Ivigtut. Billedet er taget af en marinesoldat fra Grønnedal. Tilsyneladende køres kryolit også til havnen i lastbil. Sporene på havnen ligger fast, men på lagerpladsen flyttes de efter behov, og muligvis tages de ind om vinteren? hvor sneen ligger højt.

Fig. 4: Uidentificeret 500 mm loko på Rørdal smutter over vejen og forsvinder i lagerhallen. Der havdes flere af typen.

Fig. 5: El-tog på vej mod fabrik.

Fig. 6: Automatisk aflæsning af klinker. For at blive til cement skal klinkerne først males.

Nordisk Mineselskab (Arktisk Mineselskab):

750 mm sporvidde:

Nr. 398105, år 1956, type LB, 4,5 t.

Nr. 404978, år 1957, type LB, 4,5 t.

Nr. 427814, år 1958, type LB, 4,5 t.

Om stationering, se teksten.

GTO, Grønlands tekniske organisation, 600 mm sporvidde:

Nr. 393338, år 1956 - alle type LB, 4,5 t.

Nr. 404971, år 1956 - alle i kulminen i

Nr. 427803, år 1958 - Qutdligssat.

Nr. 452291, år 1960 - Alle ophugget

Nr. 466583, år 1961 - senest i 1972.

Nr. 476113, år 1962 -

Nr. 497732, år 1963 -

Kryolitselskabet Øresund, 600 mm sporvidde:

2-koblet damploko, Henschel 17497, 1920. Ex.

Nr. Smedeby nr. 3. - Er udrangeret.

1 stk. akkumulatorloko? Udrangeret.

1 stk. dieselloko?

1 stk. dieselloko, Schöma?

Fortegnelsen er ikke fuldstændig. Alle virksomhederne kan have haft loko af andre fabrikater.

Bent Hansen

IBK

INDUSTRIBANEKLUBBEN

I al stilfærdighed har Danmark fået sin første jernbaneklub med smalspor som speciale. Industribaneklubben hedder den, landets yngste jernbaneklub. Helt nøjagtig er den stiftet den 9. marts 1974. Men den første grokræftige spire dukkede dog allerede op søndag den 14. oktober 1973, hvor Dansk Jernbaneklub havde udflugt til Faxe Kalkbrud og Faxe Ladeplads. Anledningen var den, at Faxe Kalkbrud efter næsten 110 års anvendelse af damplokomotiver ville gå over til udelukkende at anvende motordrift.

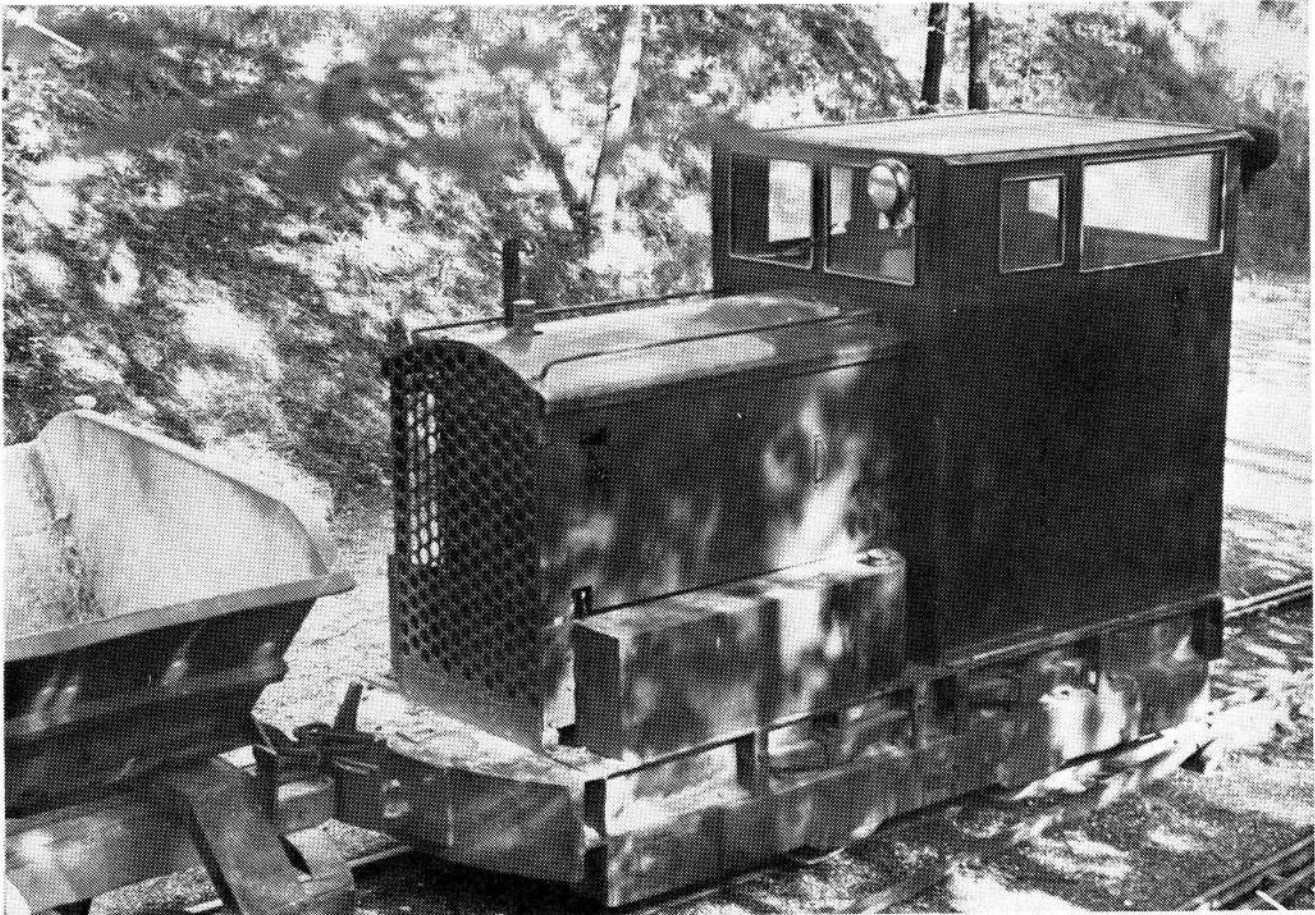
Under udflugten mødtes et par personer, der syntes, at det var synd, at man ikke i Danmark havde en særlig veteranklub for smalsporet jernbanemateriel.

Resultatet af forskellige tanker blev så Industribaneklubben (IBK), der rent faktisk er en museumsforening.

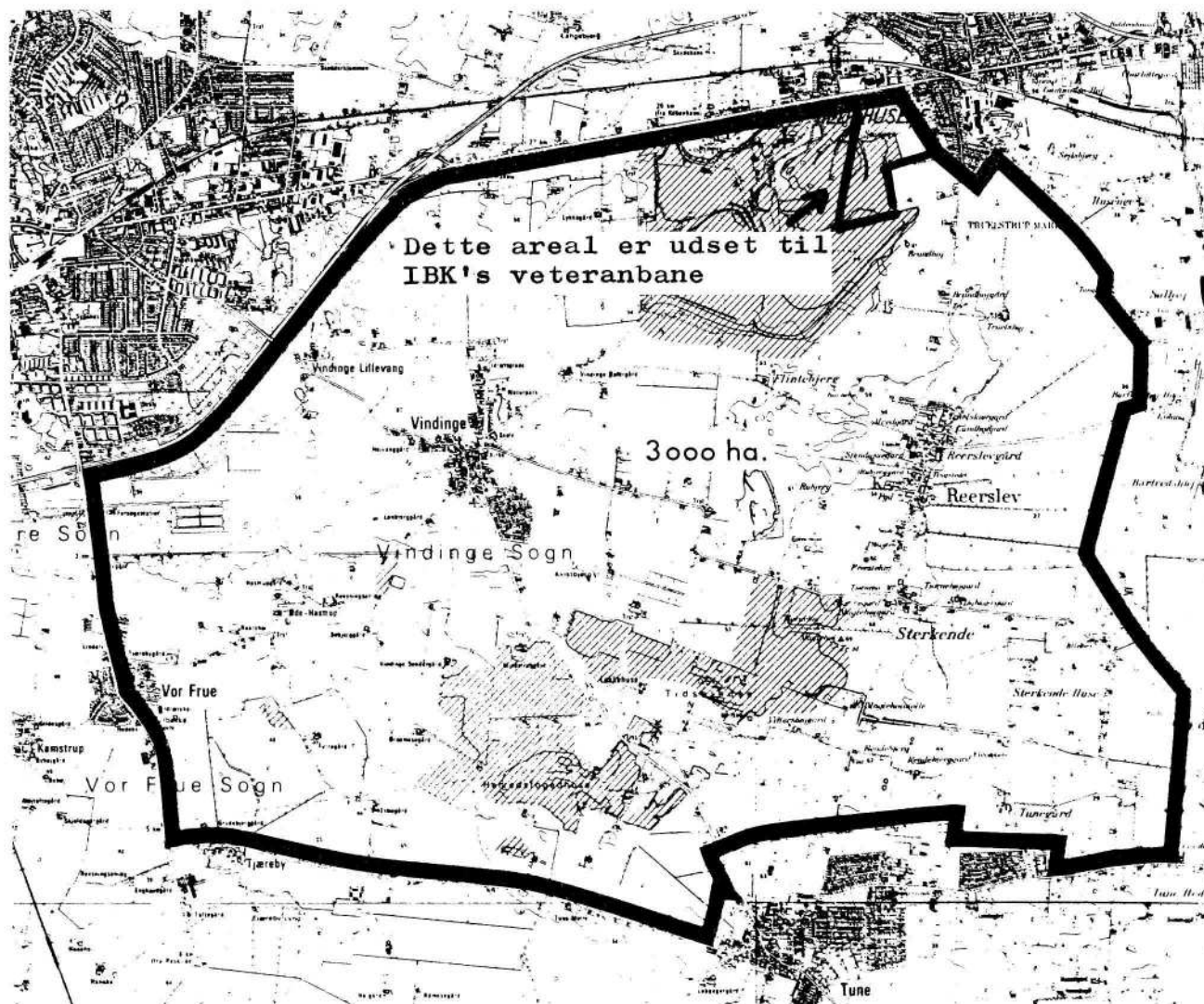
Hvad gør Industribaneklubben?

Klubben har til opgave

- at fremme bevarelsen af egnede eksemplarer af køretøjer fra danske smalsporede industribaner,
- at fremme indsamlingen af historiske oplysninger om disse baner,
- at oprette et bibliotek og en studiesamling,
- at fremme kontakten og kammeratskabet mellem personer, der arbejder for denne sag,
- at fremme og udbrede viden om disse baner, der i sin tid har haft betragtelig betydning for dansk økonomi og samfundsudvikling. F.eks. roebanerne på Lolland, Fyn og Sjælland, banen i Faxe Kalkbrud (her skinnekøretøjer siden 1864) m.fl.



Efter Fyraften. H-H Stenindustri motorloko nr. 7 i Hedehusene. Det er i lignende omgivelser IBK søger at anlægge landets første veteranbane - med smalsporet industrimateriel.



Udertil har klubbens arbejde endvidere følgende hovedformål:

- 1) arbejde på at kunne køre med eget tog på egen bane i smalspor, sporvidde 700 eller 785 mm. Klubben håber her på muligheder i det kommende "Hedelandområde".
- 2) udgivelse af foreningsbladet "Tipvognen" og forskellige hefter og bøger om emnet.
- 3) afholdelse af møder og studieture.

Turistmæssigt

Klubbens arbejde for bevarelse af historisk industribanemateriel er ikke kun til glæde for klubbens medlemmer, men er også tænkt udadvendt. Man ønsker at vise det restaurerede materiel frem i form af et arbejdende tog, der søges godkendt til kørsel med turister.

Undervisningsmæssigt

Den eventuelle museumsbane tænkes endvidere i perioder gjort tilgængelig for skoleelever for at kunne give den opvoksende ungdom

et indtryk af tidligere tiders transportformer og betydningen heraf.

Klubbens ønske er endvidere at bibringe medlemmer og andre en opfattelse, der gør sindet åbent og giver respekt for vore fædres praktiske kunnen.

Kan du lide romantik og spænding?

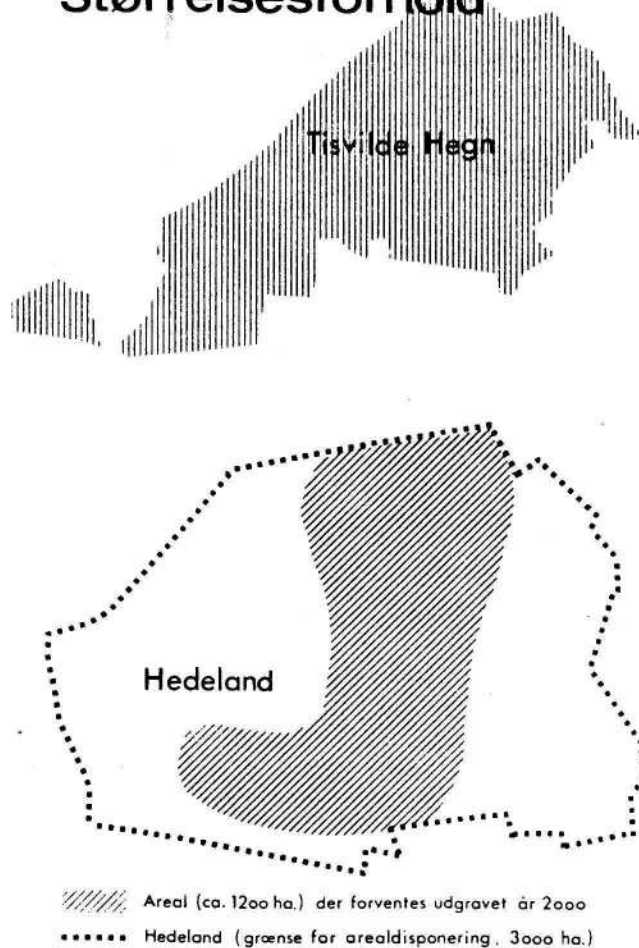
Og kan du lide at være pioner, at bevare gamle ting, at forske tog og at køre tog? Så er Industribaneklubben lige noget for dig. IBK giver dig nemlig alle muligheder for at opnå dette.

Romantikken får du ved at se et velpudset, omend bulet, damploko med en hale af vogne og i en sky af røg og damp gungre over skinne-stødene.

Spændingen får du ved aktivt at gå ind i arbejdet for IBK, ved at være med til at restaurere gamle køretøjer, at se dem virke igen.

Har du lyst til at være pioner, kan du være med til at anlægge en bane, lægge sveller, spigre, skrue lasker sammen m.m.

Størrelsesforhold



Har du lyst til at bygge op, ja, så skal der foruden sporet også bygges remise, opholdslokaler m.v. Også her kan der blive et job til dig.

Forhold til andre klubber

Tidligere stiftede jernbaneklubber har til formål at redde materiel og arkivalier fra virkelige jernbaner med trafikale opgaver, samt eventuelt at forestå driften af normalsporede veteranjernbaner.

IBK, der tilsvarende ønsker at bevare minder fra vore industribaner, kan altså ikke betegnes som en konkurrent til de bestående jernbaneklubber, men derimod som et kærkomment supplement.

Hvem kan optages?

Som aktive medlemmer kan optages alle over 18 år. Som støttemedlemmer kan optages personer, firmaer, institutioner, foreninger og offentlige myndigheder.

Kontingentet er fastsat til 50 kr. for 1975 og 55 kr. for 1976.

Der er intet indmeldelsesgebyr.

Da lignende klubber i vore nabolande Norge og Sverige har 6-800 medlemmer, håber IBK på større medlemstilgang i den kommende tid.

Rullende materiel

I dag ejer klubbens formand et smalsporet damploko fra Faxe Kalkbrud, FJ nr. 6. Det står til rådighed for klubben.

IBK har af fa. Petersen & Albeck købt et 4-akslet diesel-elektrisk loko fra Nakskov Sukkerfabrik, nr. 25; tidligere kørte denne maskine på banerne under Saksøbing Sukkerfabrik, her som nr. E 4.

I øjeblikket føres forskellige forhandlinger om erhvervelse af forskellige vogntyper.

Baneforhold

IBK har ikke mulighed for at finde en færdig bane at flytte ind på, men er henvist til selv at anlægge såvel spor som faste anlæg.

Klubben har i den forløbne tid undersøgt forskellige muligheder. Man er blevet tilbudt et stykke banedæmning fra den tidligere Midt-

sjællandske jernbane, og man har selv undersøgt mulighederne for en stump nedlagt KRB mellem Køge og Lellinge.

Af frygt for at skade Sporvejshistorisk Selskab blev planen om benyttelse af Midtbanens gamle dæmning hurtigt henlagt. Planen om anlæg af en ca. 2 km lang smalsporsbane langs den naturskønne Køge å led samme skæbne. Det aktuelle område her var nu fredet område.

Tilbage står nu en tredje løsning, det såkaldte Hedeland-projekt.

Dette kræver en nærmere forklaring. Hedeland er et område beliggende mellem Roskilde, Hedehusene og Tune. I dag fremtræder området med store grusforekomster. Heraf enkelte allerede nu udgravede grusgrave.

Samtidig har Storkøbenhavn behov for store fritidsområder til idræt og rekreation i umiddelbar nærhed af boligområderne.

Disse to ting vil man fra såvel stats- som kommunal side søge at kombinere. 5. marts 1972 nedsatte landbrugsministeriet et udvalg, "Det statslige Grusgravudvalg", der skulle rådgive om mulighederne for dannelse, eller rettere omdannelse, af grusgravarealer til rekreativt område.

I dette udvalg har bl.a. deltaget byplanafdelingerne i Greve, Høje-Tåstrup og Roskilde kommuner. Og det er i dette 3000 ha store Hedelandområde IBK har sin chance.

De indtil nu førte forhandlinger har resulteret i, at det nuværende "Fællesudvalg for Hedeland", hvori deltager såvel statslige som kommunale myndigheder, i princippet har godkendt en IBK-bane.

Men princip er ét, faktum noget andet. Der ligger en række forhandlinger om planlægning og økonomi forude. De berørte kommuners tekniske forvaltningers fremtidige planlægning vil bestemme IBKs kommende veteranbane, der netop her vil finde naturlige omgivelser. For intet sted i denne del af landet har der vel kørt flere industribaner.

Kommer IBK i gang i Hedeland, vil udbygningen foregå i roligt tempo, for hele Hedelandsprojektet påregnes først opkøbt og udbygget i år 2000.

IBK håber dog i løbet af 1976 at kunne lægge den første kilometer spor i Hedeland.

Daglig ledelse

Da IBK ikke bare er en jernbaneklub, der

tjener til visse medlemmers tidsfordriv, og til øvrige medlemmers glæde, men også i forventning om deltagelse i Hedelandsprojektet vil få visse opgaver at løse/leve op til, har man lagt klubbens arbejde og administration i overordentlig faste rammer.

Bestyrelsen lader industribaneklubbens daglige arbejde udføre af

- 1) sekretariatet
- 2) teknisk afdeling
- 3) handelsafdeling.

Sekretariatet

Dette deles i Sekretariat Øst og Sekretariat Vest.

Sekretariat Øst består af:

a) Redaktion og PR

Varetager redigering og udsendelse af klubbens blad "Tipvognen", udgiver bøger m.v. Har kontakt med offentlige myndigheder, firmaer og enkeltpersoner. Står for udstillingsmaterialer til banker, biblioteker, forretninger m.v. Fremskaffer fotos og tekst til presse o.s.v.

b) Bibliotek og arkiv

Forestår opbygning og ledelse af arkiv og bibliotek. Sidstnævnte skal være tilgængeligt for alle medlemmer, og på visse betingelser også stå til rådighed for ikke medlemmer (evt. samarbejde med offentlige biblioteker).

c) Hedelandgruppen

Formidler samarbejdet med Hedelandsudvalget, samt kommunerne Roskilde, Høje-Tåstrup og Greve.

d) Aktivitetsgruppen

Står for planlægning af klubbens udflugter eventuelt i samarbejde med andre jernbaneklubber. Står for filmmøder og foredrag med offentlig adgang, samt tilsluttende presseomtale.

e) Togledelse

I bero indtil videre.

Sekretariat Vest

a) Forskningsopgaver

Indsamler oplysninger om tidligere og nuværende danske industribaner.

b) Bibliotek

Opgaver som under Sekretariat Øst, samt landsdels-PR.

Formålet med Sekretariat Vest er, at aktivere IBK-medlemmer, der bor vest for Storebælt, og som på grund af afstand og rejsemuligheder ellers ikke har mulighed for at følge klubbens arbejde på nærmere hold.

Teknisk afdeling

Består af bane- og maskintjeneste.

Banetjenesten står sammen med Hedelandsudvalget for planlægning af, og alene for bygning og vedligeholdelse af Hedelands Veteranjernbane (HVB). Står endvidere for tilsyn med klubbens bygninger (egne, lånte eller lejede).

Maskintjenesten står for restaurering, opbygning og vedligeholdelse af klubbens rullende materiel.

Handelsafdeling

Forestår salg af bøger, blade, fotos, tegninger og genstande af jernbanemæssig karakter. Dels via klubbens girokonto, dels på udflugter og udstillinger.

Det er sådanne stemningsbilleder, IBK søger at bevare for eftertiden. Et industriloko (her FJ I) har tydeligvis også sin sjæl og sin charme.

Et hallo!

ALLE, DER INTERESSERER SIG BARE EN LILLE SMULE FOR VORE INDUSTRIBANER, er velkomne i klubben.

Dog efterlyser man for tiden især medlemmer, der på forskellig vis kan støtte klubben.

Det vigtigste punkt er i dag økonomien, idet man står overfor betydelige etableringsudgifter.

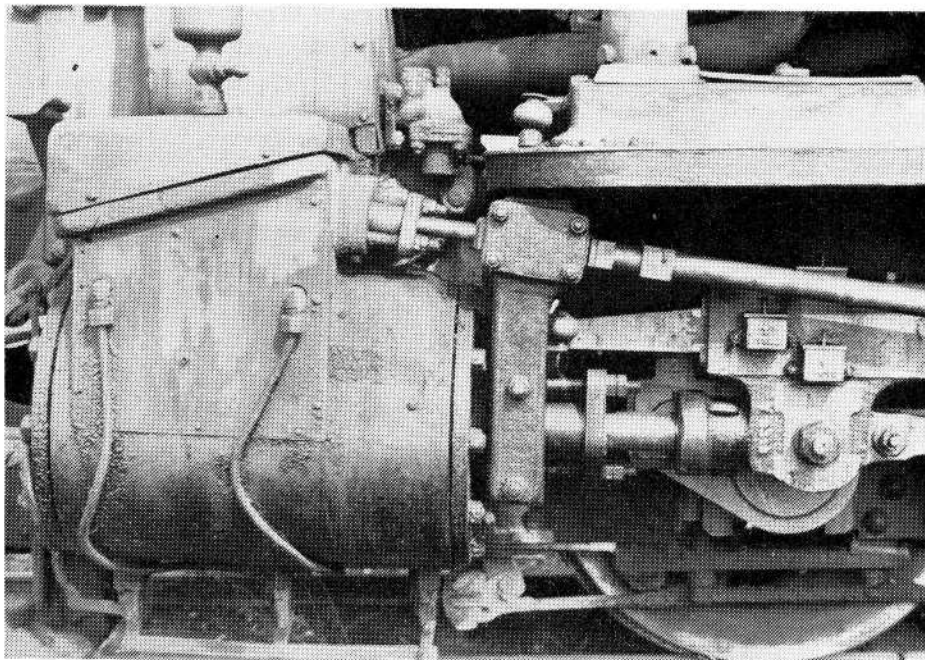
For at kunne løse de allernærmest projekterede opgaver udsteder klubben andelsbeviser á 25, 50 og 100 kr. i nyerhvervelsen, roebaneloko nr. 25. Man gør opmærksom på, at pengene tilbagebetales, når økonomien tillader det.

Klubben efterlyser endvidere værktøj af enhver art. Smedeværktøj, autoværktøj, lettere entreprenørmateriel, troljer, troljedele, jernbaneeffekter m.v.

Interesserede, der ønsker at blive medlem af industribaneklubben og som gerne vil modtage et prøveeksemplar af "Tipvognen" henvender sig til klubbens kasserer:

Niels Bloch,
Gudrunsvej 6
4600 Køge
Tlf. (03) 65 81 47.

Dyrkilde



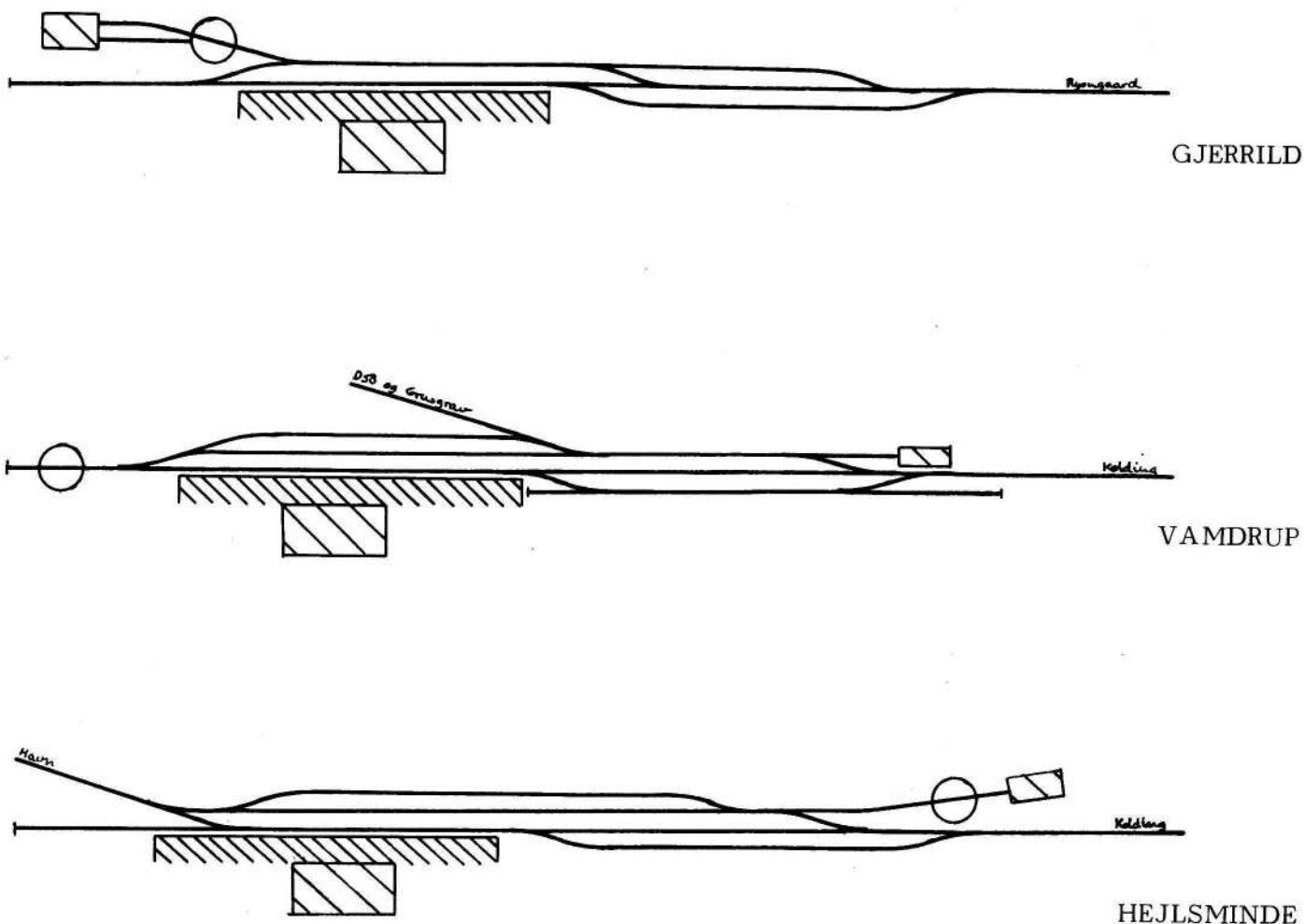
Privatbaneendestationer

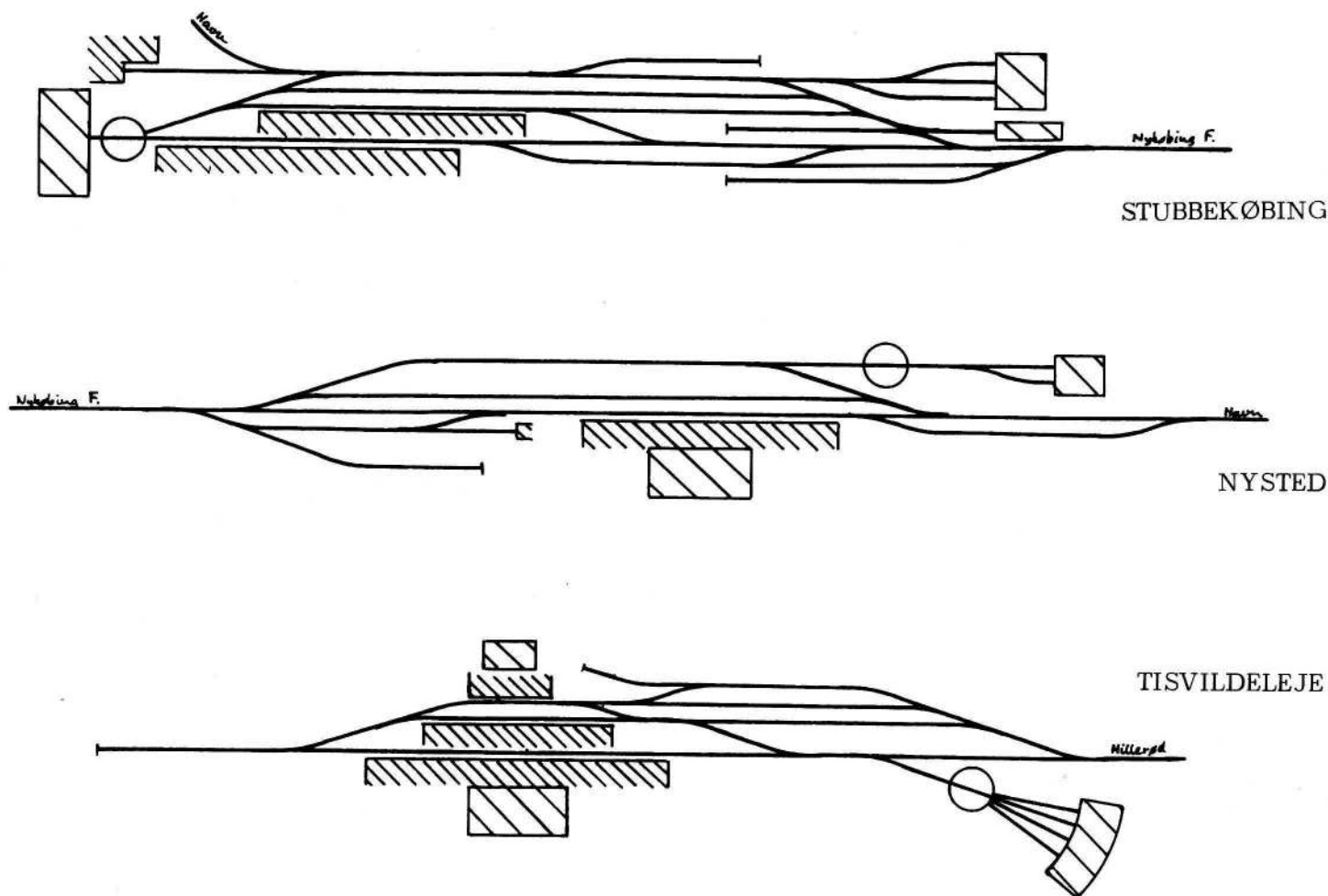
Jeg vil denne gang vise et antal mindre endestationer, som jeg har fundet ved de danske privatbaner. Skønt der har været ret mange privatbaner her i landet, og de fleste af dem har haft endestationer, er antallet af velegnede forbilleder for modelbanestationer ikke overvældende, da hovedparten af endestationerne er lange og smalle, hvor man på modelbaner foretrækker korte og brede stationer. Yderligere er mange endestationer principielt opbyggede som gennemkørselsstationer, hvor man blot bruger det spor i den blinde ende, der svarer til strækningssporet, som udtræk eller eventuelt som havnebane. I mange tilfælde skyldes dette naturligvis, at man har håbet på eller regnet med at videreføre banen, men ofte skyldes det ganske enkelt, at man, når pladsen er tilstrækkelig, foretrækker at sporene løber sammen i begge ender af stationen, og man får da

let en sporplan, der ligner en gennemkørselsstation til forveksling.

Den første af de stationer, jeg viser, er netop et eksempel på en endestation, der siden blev til mellemstation, nemlig Gjerrild. Sporplanen er jo også nærmest en almindelig landstation, blot udbygget med en remise. Også de øvrige stationer, jeg viser i dette nummer, er forholdsvis lange, men jeg skal nok ved en senere lejlighed give nogle eksempler på korte endestationer.

På Kolding Sydbaner var der to endestationer af nogenlunde samme størrelse, og stationernes udformning har også mange lighedstræk. Sporforbindelserne til havnen henholdsvis DSB er på begge stationer anlagt på en lidt usædvanlig måde, og havnesporet i Hejlsminde er yderligere på et tidspunkt blevet flyttet. Desuden afviger de to stationer fra hinanden ved drejeskivens anbringelse.





Også Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted-Banen havde to endestationer, der dog var af meget forskellig størrelse. Som det vil fremgå af sporplanen, var stationen i Nysted dog anlagt med nogen udvidelsesmulighed. Medens Nysted station med lidt god vilje kan betragtes som en afart af en gennemkørselsstation, er stationen i Stubbekøbing en udpræget endestation, idet hovedsporet ender i en drejeskive.

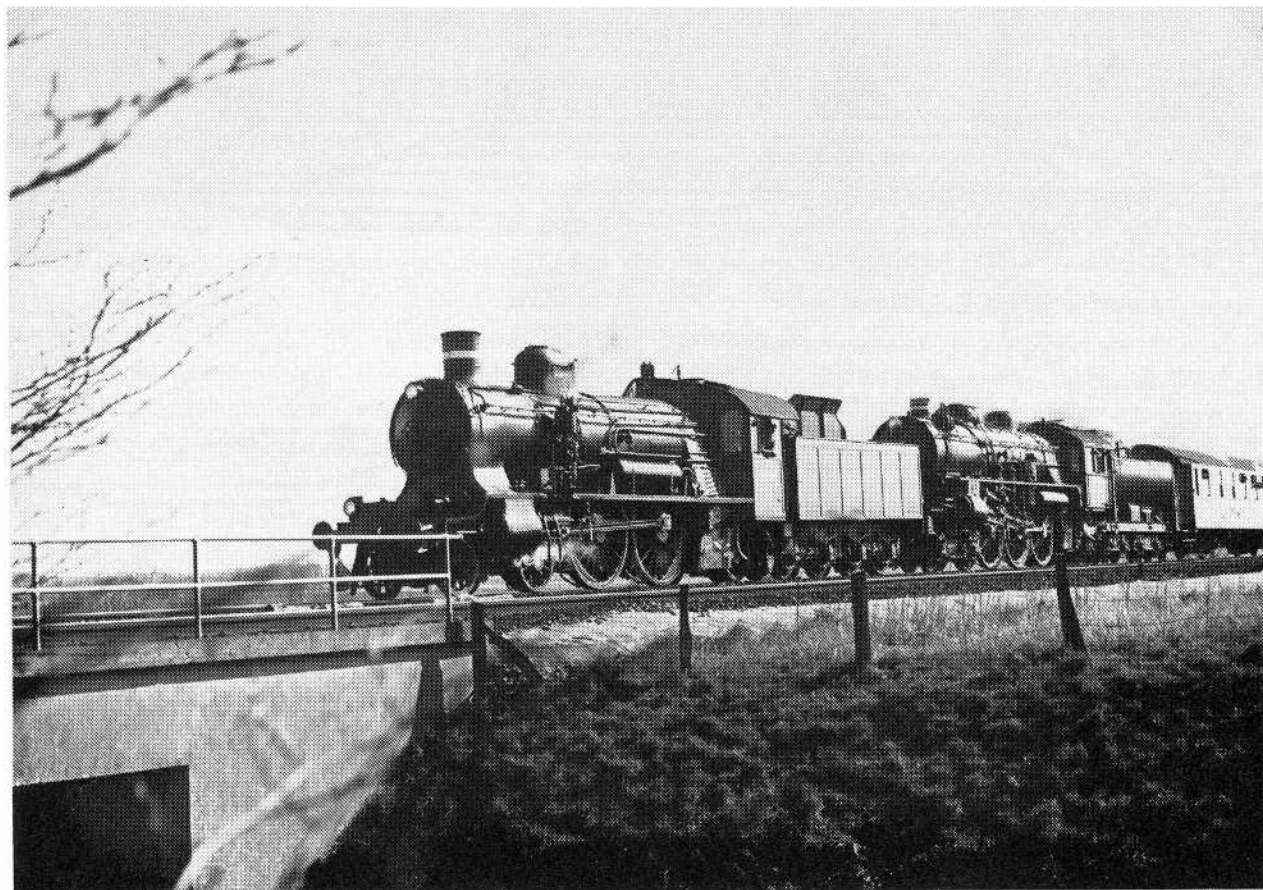
Af den sporplan, der findes i Signalposten, 4. årgang, nummer 5, side 104, synes det dog at fremgå, at man også har haft planer om at udforme Stubbekøbing station efter gennemkørselsprincippet. I samme nummer af bladet findes iøvrigt et luftfoto af stationen hvor man nogenlunde kan følge sporenes forløb. Det ses, at remisearrangementet er lidt udvidet på billedet i forhold til sporplanen, men ellers synes der ikke at være sket større ændringer.

For at det ikke skal være den rene bedrøvelighed, vil jeg slutte med en endnu eksisterende station, nemlig Tisvildeleje. Den er ganske vist ikke overvældende interessant, men

udvalget af eksisterende endestationer er jo efterhånden beskedent. Også den kan nærmest betragtes som en gennemkørselstype, skønt der ikke rigtigt er nogen mulighed for at videreføre banen.

Som det vil ses, har jeg på alle sporplanerne angivet stationsbygninger af samme (beskedne) størrelse, og af en noget skematisk form. Det har jeg naturligvis gjort, fordi det er nemmest for mig, da jeg ikke uden videre kan finde de korrekte størrelser for de forskellige stationsbygninger, men jeg har også gjort det ud fra den betragtning, at man på modelbaner ofte vælger stationsbygninger og sporplaner uafhængigt af hinanden, og man er da ofte af pladsmæssige grunde tilbøjelig til at vælge mindre bygninger end dem, der egentlig hører til sporplanen.

Sluttelig skal jeg beklage, at jeg sidste gang desværre kom til at bytte om på to påskrifter på planen over Hørve station. I virkeligheden ligger Holbæk til højre og Nykøbing til venstre.



Fra årets jernbaneoplevelse: Øverst: P 917 og E 994 kort før Korsør.
Nederst: Samme maskiner under indkørsel til Korsør.





Øverst: R 946 i Nyborg Færgehavn. Nederst R 946 mellem Højby og Årslev. Alle foto er taget den 17/4 1975 af C.K. Volden.



Adams Hjørne

VI BESØGER EN KOLLEGA

LOKO-FABRIK I KÆLDEREN

I sidste artikel i SIGNALPOSTEN berettede Erik og jeg om vort besøg på en dansk havebane, og da vi bilder os ind, at dette besøg må have interesseret et passende antal af bladets læsere, så vil vi i denne omgang følge artiklen op med en præsentation af en af de herrer loko-

mestre og det arbejde, der ligger bag konstruktionen af kulfyrede damplokomotiver i størrelsen 1:11,3.

Jens Jensen er navnet på vor vært, der beredvilligt stillede sig til rådighed med oplysninger og fremvisning af værksted og lokomodel. Herr Jensen er til daglig beskæftiget i egen virksomhed, der fortrinsvis omhandler fremstilling af olietanke, opvarmningsagregater og andet af lignende art. I denne forbindelse skal man imidlertid lige bemærke, at fabrikant Jensen ikke er den jakkeklædte herre, der siddende på sit kontor indkasserer frugterne af fabrikkens aktiviteter, nej! tværtimod, han er selv med overalt på værkstederne eller de arbejdspladser, hvor firmaet er engageret og har således praktisk erfaring i brugen af al slags "maskin-værktøj". Jens Jensen er iøvrigt en i veteranbanekredse kendt skikkelse, søn af pensioneret lokomotivfører fra HTJ samt tidligere særdeles aktivt og skattet medlem af DJK, så

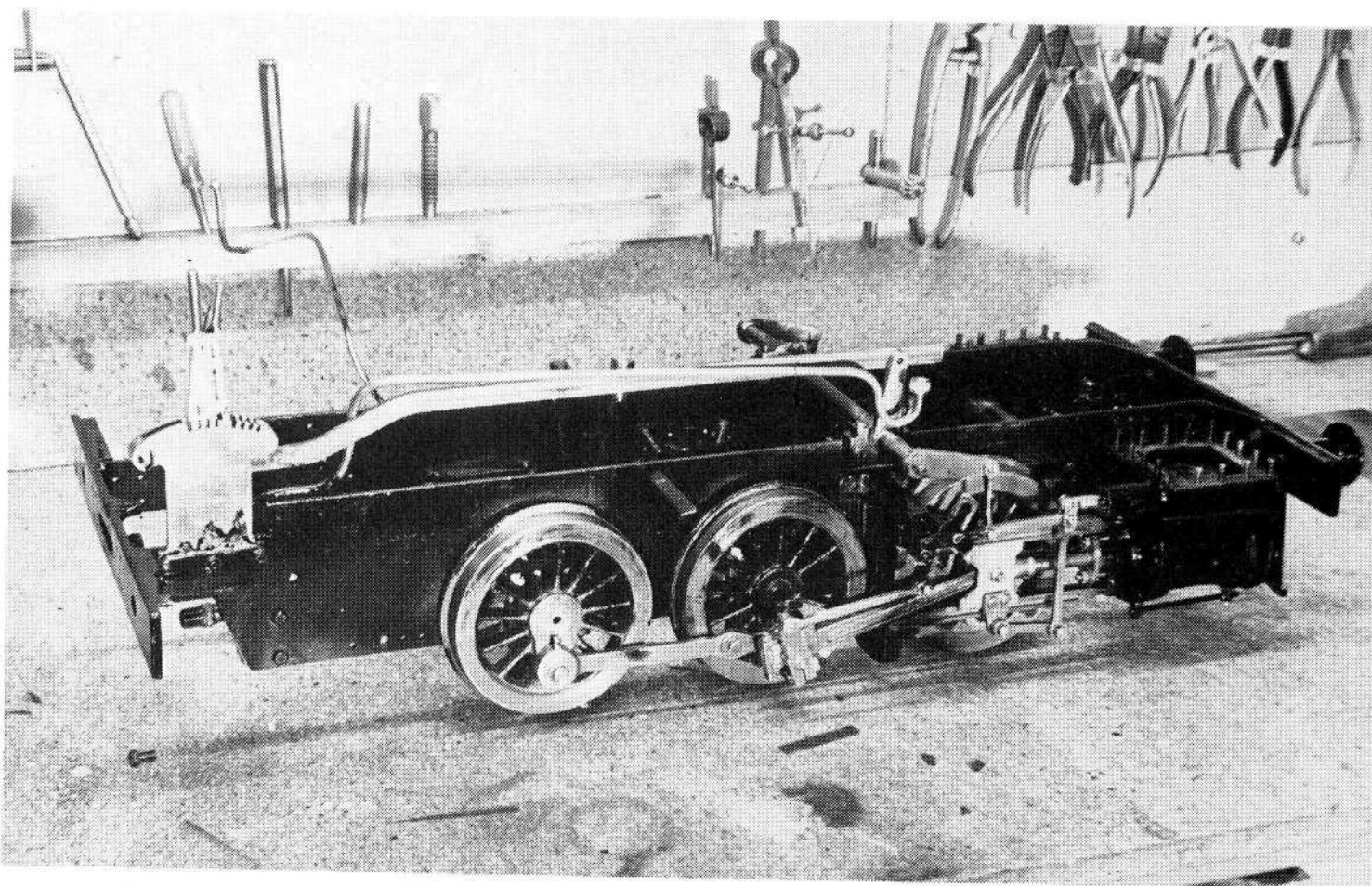


Foto 1

mon ikke en nærmere omtale skulle være overflødig.

Modellen som vi i det følgende beskæftiger os med, må nærmest betragtes som værende free-lance. Den er baseret på et såkaldt samlesæt, indkøbt i England til formålet, og der er som forbillede skelet til DJKs lokomotiv nummer 5, - den maskine som faderen i sine unge dage kørte på Tølløse-banen og som fader og søn senere var med til at restaurere og betjene på Bandholm-banen. Benævnelsen "samlesæt" må sættes i gåseøjne; - den som forbinder opfattelsen af dette ord med de erfaringer han måtte have fra plastic-industrien, ville snart komme på andre tanker. Forsendelsen som man modtager - pris ca. 300 kr. - vejer omkring 30 til 40 kilo og indeholder seks stykker drivhjul, to sæt cylinder- og gliderblokke, to stykker stempler, diverse akselkasser - altid den råstøbte udformning. Dertil kommer diverse stykker pladejern og stænger til forarbejdning af ramme og undervogn. For at pynte lidt på indholdet er der vedlagt nogle få

haner og ventiler (færdigforarbejdede), men anskaffelse af materialer til fremstilling af kedel og førerhus samt, om ønskeligt, tender, det overlader man til bygherren selv at sørge for.

Nu tror jeg ikke, at Jensen fremsatte denne beskrivelse som en kritik; samlesættets indhold skal nok være prisen værd, og det var da også emner som ikke kunne undværes og som heller ikke sådan lige uden videre lader sig fremstille uden stort besvær og større omkostninger. Når jeg har taget disse betragtninger med, så er det blot for at fortælle selv den mest øvede i forarbejdning af spor 0 modeller, at her er et job, der kræver adgang til, og øvelse i brugen af, sværere og mere præcisionsbetonet værktøj end det, vi til daglig er vant til. Endvidere må man have for øje, at alt det udstyr såsom injektorer, manometre, haner og ventiler o.s.v., og som er nødvendige for maskinens betjening, er dele som man enten må finde i diverse andre engelske eller amerikanske firmaer, der har specialiseret sig på disse områder - eller også må man alt-

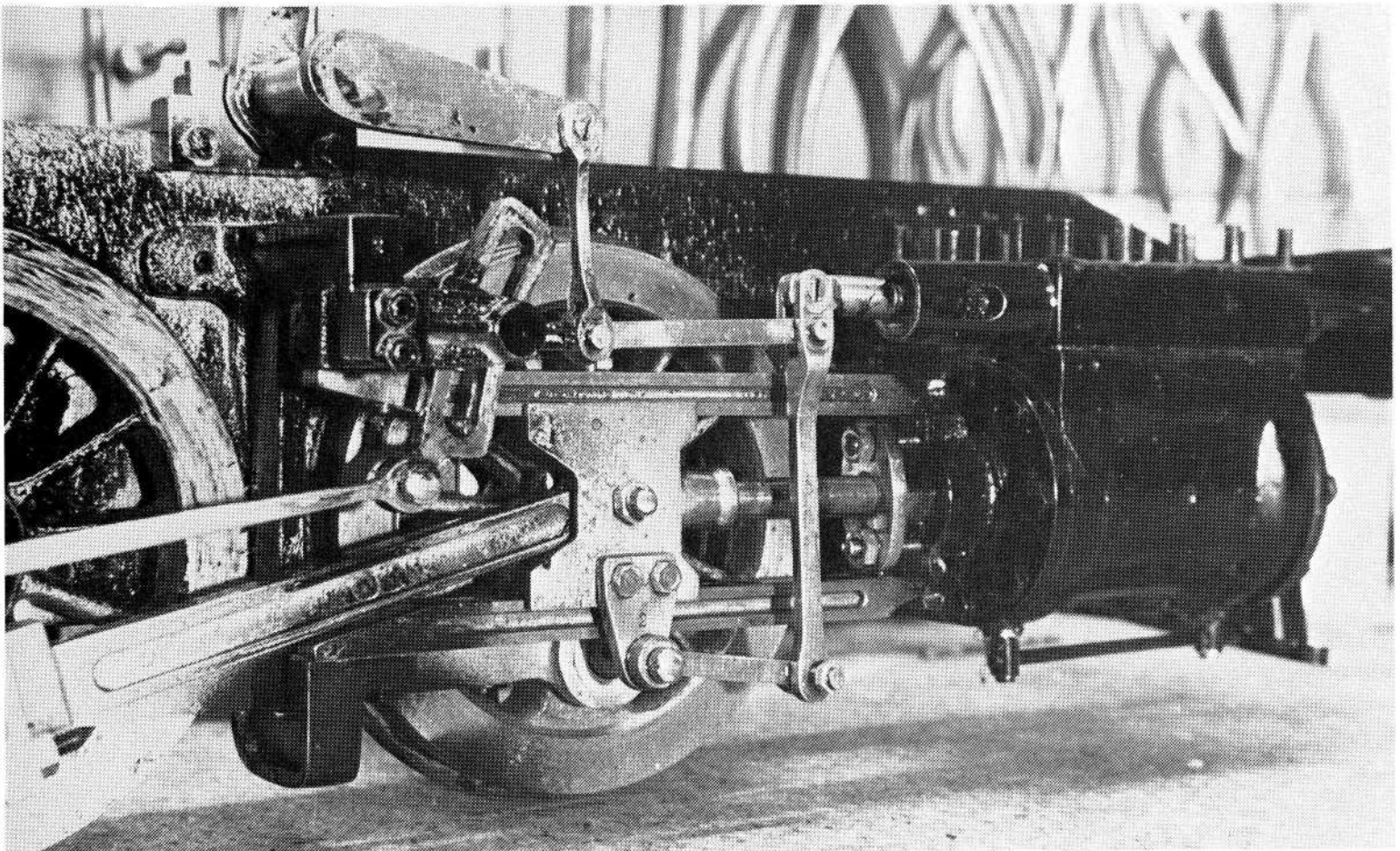


Foto 2

så fremstille dem ved egen hjælp.

Som allerede antydte var det ikke første gang Jensen stod over for så og så mange kilo jern, der på en eller anden måde skulle kunne komme til at ligne og fungere efter et bestemt mønster, så han begyndte bare fra en ende af, og skulle der så undervejs opstå problemer - og det gjorde der - så tog man det bare som den ekstra spænding og underholdning, det måtte være.

Vi var så heldige, at modellen på dens daværende stade kun var næsten færdig; den var let at adskille og samle igen, og vi er derfor i stand til pr. billede at illustrere opbygningen. Begynder vi derfor med billede nummer 1, så viser det undervognen i al sin nøgne enkelthed med ramme, hjul, gangtøj og cylindre. Hvad billedet ikke viser er akselkasser og fjederophæng, der selvfølgelig er konstrueret så det virker efter hensigten. På billede nummer 2 er vi gået tættere på modellen. Energien i dampen skal jo omsættes i roterende bevægelse, der til enhver tid kan reguleres eller omstyres efter

førerens ønske. Tilspænding af pakninger og tilsyn med indvendige dele må kunne foretages, den nødvendige soliditet og pinlige nøjagtighed være til stede, men ingen er vel i tvivl om, at dette også var tilfældet. Afprøvning og kontrol var foretaget ved hjælp af trykluft på dette tidspunkt.

På næste billede er kedlen kommet på plads. Det var et af de emner som ikke fulgte med i forsendelsen og er derfor helt igennem Jensens egen konstruktion. Den er fremstillet af et stykke 110 mm \emptyset sømløst stålrør og indeholder 18 stykker 8/10 mm rør. Fyrkassen er fremstillet af 4 mm kobberplade. Diverse samlinger er enten eldsvejste eller samlet ved nitter, og den færdige kedel er trykprøvet inden montering på undervognen. Selvfølgelig er den også forsynet med sikkerhedsventiler, der løfter sig ved 70-100 engelske pund. Som man kan forstå, så udføres dette arbejde på ganske samme måde, som da man byggede større lokomotiver, og det vil da vel heller ikke forbavse nogen, når jeg fortæller, at monteringen via gli-

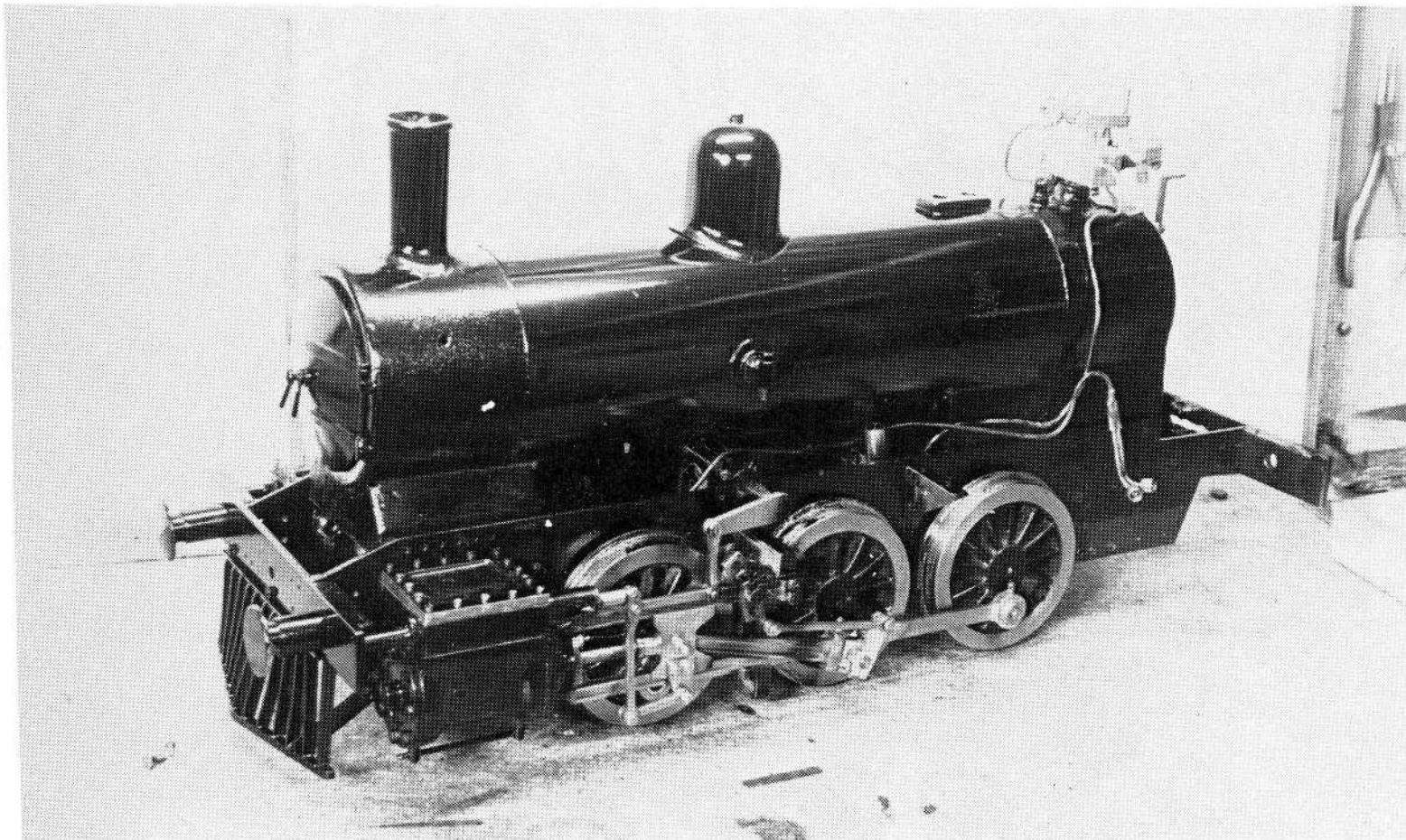


Foto 3

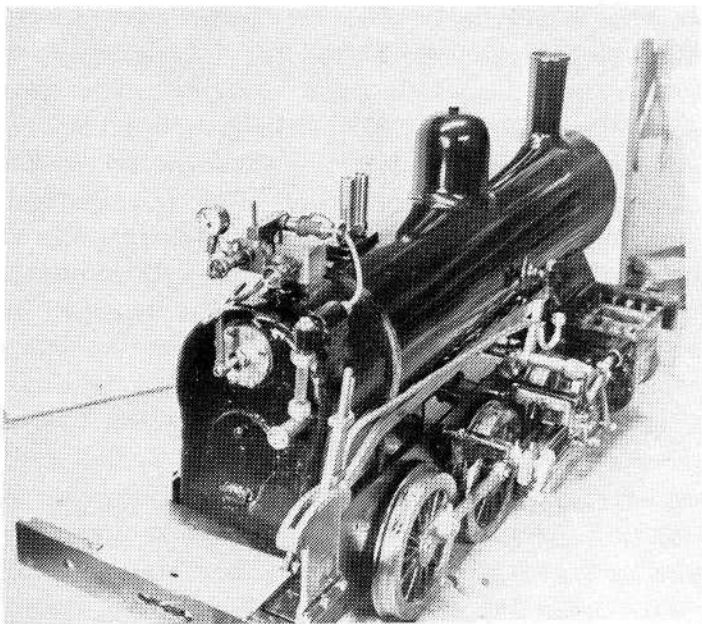


Foto 4

destole tager hensyn til kedlens udvidelse under opfyringen.

På forbilledlig vis er fyrkassen udstyret med askekasse til opsamling af den aske og de gløder, som under kørslen drysser gennem risten. Formindskelse af brandfare og unødigt griseri på banen kræver her på havebanen de samme hensyn og sikkerhedsforanstaltninger som på de virkelige jernbaner.

Foto nummer 4 viser os noget af det grej som er nødvendigt for maskinens betjening og mon ikke de fleste af os nikker genkendende til de forskellige dele. Der mangler endnu et par småting, eksempelvis injektorerne, som endnu ikke var monteret, men jeg skal i denne forbindelse lige nævne, at samtlige modeller som vi iagttog ved det forrige besøg, alle var forsynede med en håndpumpe til indsætning af det nødvendige fødevand. Injektorer kan være nogle meget drilagtige tingester, selv i naturlig størrelse, og der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvad der sker - eller kan ske - dersom man ikke ville være i stand til at sætte

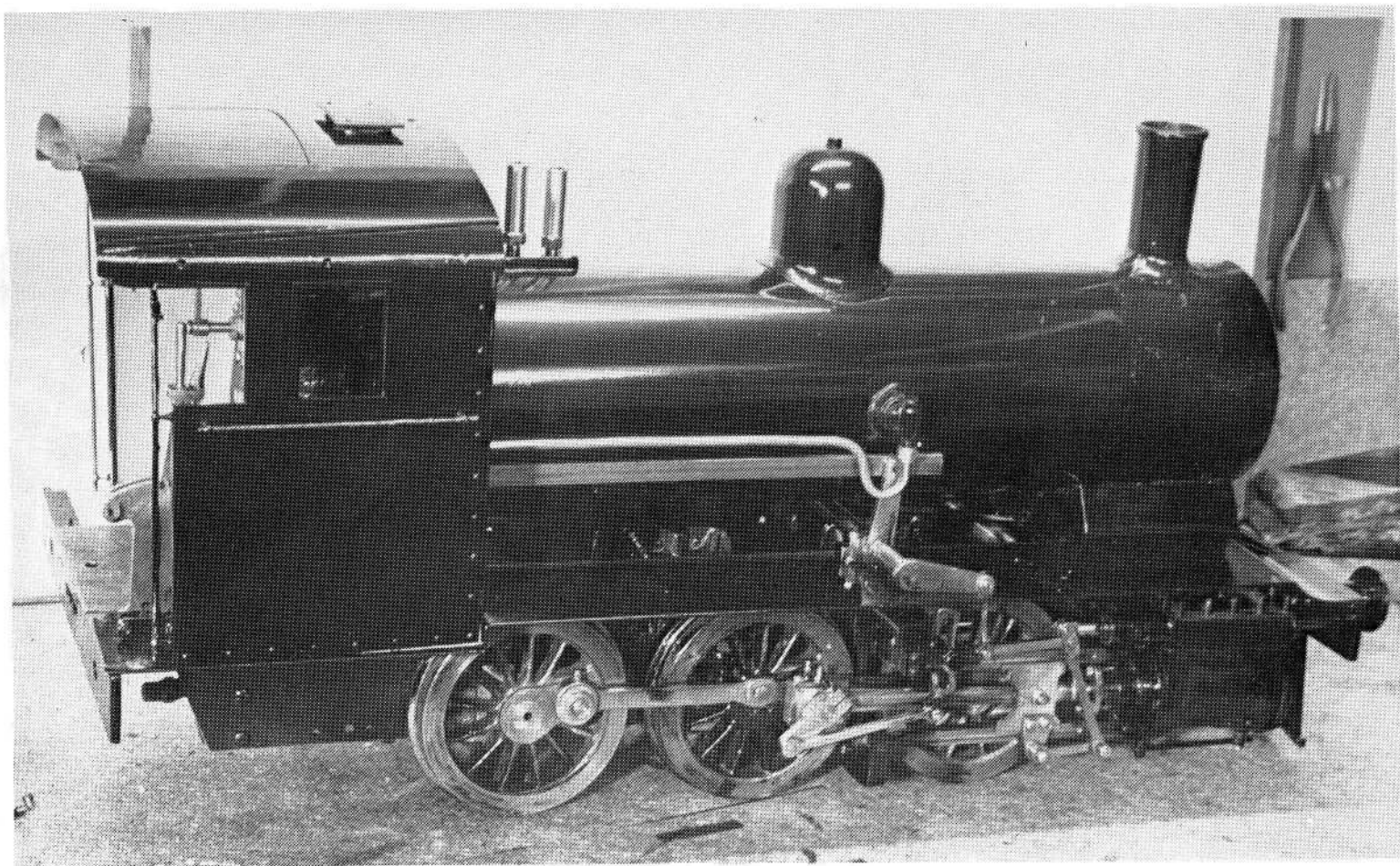


Foto 5

vand på kedlen når dette kræves, - og det gør det hyppigt i en størrelsesorden som den, der her er tale om.

Der kunne sikkert siges mangt og meget om de detaljer, der knytter sig til udvælgelse, montering, betjening og vedligeholdelse af denne mere fintfølede side af dampmaskinens apparatur, som billedet viser blot en lille del af, men desværre rækker min hukommelse og mine evner ikke så langt. Jeg bemærkede ved en anden lejlighed, hvor Jensen skulle fyre maskinen op, at han begyndte med at sprøjte olie gennem diverse føderør, og fik til forklaring at vide, at ventiler og haner havde en tilbøjelighed til at sætte sig fast, men at en sådan "oliekur" var den rette medicin herimod. Det gav lidt uroligt kedelvand under den første tur, men det fortog sig hurtigt, og alt virkede som det skulle for resten af dagen.

Det næste i opbygningen var førerhus og fodplade, og vi får nu en tydeligere ide om, hvordan modellen vil komme til at tage sig ud. Omstyringsbukkens trækstanger med vilje end-

nu ikke kortet af til dens endelige længde, der skulle også være mulighed for at korrigere eventuelle fejltagelser her. "Stregerne" på taget er en aftagelig lem, der skulle kunne give føreren bedre muligheder for at nå ind til de forskellige betjeningsgreb, og da samme undertiden har begge hænder fuldt beskæftigede på denne lidt trange plads, så kan man nok forstå, at det også er nødvendigt at kunne se, hvad det egentlig er, man foretager sig.

Som slut på billedmontagen er tenderen koblet på. Denne fungerer som tendere nu en gang er indrettet til, - kul og vand skal der til, og når strækningen er så lang, som den er på den bane, hvor Jensen nu kører, så er det lige ved at der skal fyldes op for hver omgang.

Det er det sidste billede yder ikke modellen den kredit, som den vitterligt fortjener. Det ville have klædt den bedre, om vi havde kunnet tage den et sted på strækningen, eller blot fundet en stump skinnevej at stille den op på, men mulighederne forefandt ikke på stedet. Jeg har sådanne situationer på en rulle

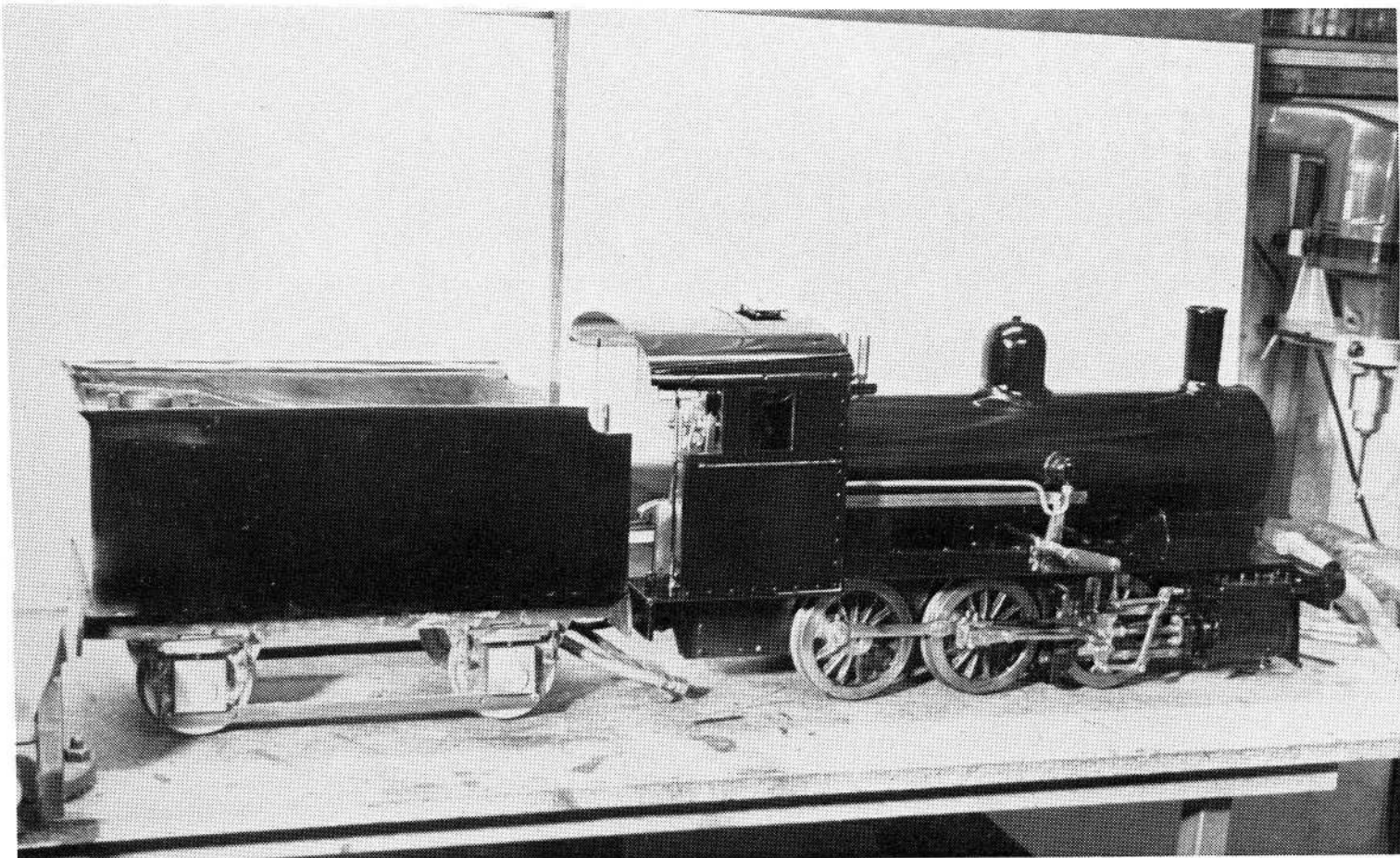


Foto 6

film, der endnu sidder i kameraet, så måske - om alt går vel - kan det forsømte endnu indhentes. Vi får vente og se!

Det ville have været fristende at kalde denne artikel for: Et lynkursus i lokomotivbygning, en fristelse, som vi imidlertid modstod, for som allerede antydte i indledningen, så ligger der andet og mere til baggrund for det imponerende resultat, end den interesse og den smule håndværktøj, som vi andre betjener os af. Den fornødne professionelle viden og erfaring, samt adgang til det rigtige værktøj er uundværlige ingredienser ved dette arbejde, og det er ikke hverdagskost at dette rummes i en og samme mand. Alligevel kan der opstå fejltagelser undervejs. Jens Jensen fortalte mig ved en senere lejlighed, at den oprindelige kedel havde vist sig at være for lille, den dampede ikke godt nok, og at maskinen nu kører rundt med sin kedel nummer tre. Kobbelstængerne havde der også været noget bøvl med. Efter forholdsvis kort tids forløb var lejerne i stængerne slidt ovale og begyndte at hugge. Muligvis på grund af for små tolerancer i forhold til varmeudvidelse og materialets vandringer, så også her havde udskiftninger fundet sted - foreløbig til fuld tilfredshed.

Skulle læserne, trods mine små advarende bemærkninger, alligevel ikke kunne modstå lysten til at følge i Jens Jensen & Co's fodspor, så vil vi da ønske dem held og lykke på vejen - også selv med resultater, der ikke er halvt så gode som ovenstående, er fornøjelserne store.

ERIK & ADAM

TIPS

Jeg har et lille tip til folk, der kører modelbane med Märklintransformer.

Disse er udstyret med fire (ældre modeller seks) udtag. Et sæt rød/brun, der giver 4-16 V vekselstrøm, og et sæt, der giver 16 V vekselstrøm. Bøsningerne er her gul/brun. De to første benyttes til kørestrøm, de to næste til belysning samt til drift af relæer, signaler og skifter. De to sidste bruges ikke mere. De to brune bøsninger er nul-lederen, og må ikke være fælles, hvis fidusen skal lykkes.

De skal bare ombytte det gul/brune stik. Så vil De opdage, at skifter og signaler virker udmærket, men der er bare ikke lys i signaler og sporskifter.

I praksis har jeg indskudt en polvender (af fabrikat Tekno) efter transformeren, og jeg har duperet mange med at tænde lyset i signaler og sporskiftelygter ud på aftenen, når det var ved at blive lidt halvmørkt. Daglyssignaler er dog indskudt inden polvenderen, og lyser således altid. Husbelysningen og de lygtepæle, jeg har sat op for at glæde børnene, er også uden for systemet. Det er rart at folk selv kan bestemme, hvornår de vil have lys i deres huse.

I mit specielle tilfælde har systemet et praktisk sigte også. Transformeren yder nemlig 30 W. Heraf bruger toget knap det halve og belysningen sluger resten, idet man må regne med 1 W pr. pære. Kører jeg så med to tog, er transformeren overbelastet. Der er derfor ikke andet for end at slukke lyset straks, og det gøres som nævnt ved at lægge polvenderens håndtag om. Der fås i radioforretninger flere typer polvendere, ligesom man kan bruge relæer til processen.

Bent Hansen

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.

FRA SIDEGANGEN

EN 0-BYGGERS TRÆNGSLER

Efter i mange år at have bygget modeller i H0 til eget anlæg, som imidlertid blev ubrugeligt på grund af galvanisk tæring i sporskifterne, fik jeg lyst til at forsøge mig i 0. Jeg havde i mange år været medlem af Odense Model Jernbaneklub, men kun drevet det til at producere 3 sporskifter.

Nu skulle der imidlertid ske noget, så jeg gik igang med vognbygning, noget der passede mig godt, for det var faktisk det rullende materiel, der altid havde interesseret mig mest. Rent tidsmæssigt var det vogne fra min ungdom i 1950'erne, som jeg kunne tænke mig at genoplive og se rulle på et 0-anlæg.

Det første problem var tegninger. Jeg fremdrog det flotte katalog fra tegningsafdelingen og begyndte at kigge det kritisk igennem. Jeg må tilstå, at jeg blev lidt skuffet. Det meste af kataloget var fyldt med forslag til automatisering af toiletterne på Smørum Nedre station eller noget i den retning, men jeg fandt da et par tegninger af vogne, jeg kunne tænke mig at bygge. I den forbindelse kan jeg oplyse, at jeg savner tegninger til korte personvogne som hele Sp-serien, Cqm og Af. Også svundne tiders godsvogne savnede jeg, vogne som Pt, Pe, Tf og Ib for blot at nævne nogle. Jeg fandt en meget fin tegning til en Qr, som jeg byggede. Imidlertid var nogle af de købte tegninger ikke så heldige. En Hj var absolut ikke tegningsarkivet værdig og helt ubrugelig til at bygge efter. Jeg savnede en tegning til en Cx, men den viste sig at være i arkivet, blot under sit gamle litra. Mon ikke andre er blevet narret af det også? Kunne man ikke bruge vognens nyeste litra, eventuelt begge, - jeg tror det ville gøre det nemmere for "antinumermændene" at finde rundt i kataloget.

Jamen, så er der jo det fortrinlige blad SIGNALPOSTEN. Javist, men der er ikke meget modeljernbane i, og slet ikke i spor 0. Det er nu ikke redaktørens skyld, for han efterlyser tit og ofte modeljernbanestof, men tilsyneladende er der ikke mange modelbyggere som vil fortælle om deres frembringelser. Tegninger i 0 er der meget langt imellem, ja, jeg må indrømme, at i det nummer, som kom ind af min

brevsprække i morges, var der et par 0-tegninger, men det var af et par svenske museumsbanevogne, som vist ikke rigtigt gør sig mellem danske vogne i et godstog. Jeg har på fornemmelsen, at de fleste danske 0-byggere holder SIGNALPOSTEN, så kunne der ikke af og til komme en tegning for dem. H0-byggerne får så tit en.

Nogle vil hertil indvende, at man jo kan forstørre en H0-tegning op, men jeg tegner ikke særlig godt, og jeg holder af at kunne måle direkte på tegningen. Derfor er jeg også lidt ked af, at flere tegninger i tilbudslisten er i 1:20. Det er muligt, at det er mig, der er noget i vejen med, men vi har vel lov til at have vore særheder.

Efter at have fremskaffet tegning gik jeg igang med bygningen af min Qr, og så skulle jeg bruge visse løsele. Krydsfiner og lister kunne jeg købe hos den lokale hobbymand, men da jeg spurgte om dele til 0, kiggede han på mig, som om jeg ikke var helt normal. Jeg ved godt, at Københavnerne har Nyboder Hobby, men hvad hjælper det mig i Odense, når samme firma ikke har noget katalog. Så finder man ud af, at så må klubben kunne hjælpe, og man møder op og taler med chefen for indkøbsafdelingen. Her fik jeg profiler til vanger og pufferplanker samt hjul. Akselboxe var der også, og jeg købte 5, hvilket viste sig at være klogt, for da jeg kom lidt for tæt på et af dem med loddekolben, smeltede det. De var støbt af loddetin. Puffere, modelkoblinger og bremseslanger var der ikke, så jeg begyndte at rode alle mine "Eisenbahn-Magazin" igennem. Der var sandelig nogle, som havde løsele i spor 0, så snart gik adskillige breve afsted med bestillinger på kataloger. Hver gang der kom et med posten faldt jeg over det og bladede det ivrigt igennem. Det lykkedes mig virkelig at finde en hel del løsele, der kunne bruges, og det lykkedes også at få dem hjem uden told, så der snart kunne komme gang i byggeriet. Da jeg efter nogen tid var ved at løbe tør for bremseklodser fik jeg en lære. Det viste sig, at firmaet var holdt op med at sælge løsele til spor 0 på grund af for lille afsætning. Moralens er kort og godt, at har man fundet noget, der kan bruges, så er det bare om at købe løs, så man har lager til flere år.

Når man med møje og besvær har skaffet sig selv dele, udbreder man selvfølgelig gerne sine fiduser til andre modelbyggere. En dag fik

jeg besøg af en af mine gode venner i Århus, og han var selvfølgelig medlem af Jydsk Model-Jernbane Klub. Det viste sig, at man der fabrikerede tagprofiler, men da man i Århus ikke kunne handle i OMJKs indkøbsforening, kunne jeg sandelig ikke få lov at købe nogle. Tableau!

Efterhånden fandt jeg ud af, at der ikke var meget samarbejde klubberne imellem, og så er det pludselig, at man kommer i tanke om noget. Hvad med DMJU? Ja, hvad med dem, hvad laver de i grunden derinde? Jeg ved det faktisk ikke, men måske det var en ide at skrive lidt i SIGNALPOSTEN om det. Var det dog ikke muligt at samme union kunne arbejde lidt for et større samarbejde klubberne imellem angående løsdeler. Man kunne måske ligefrem begynde selv at fabrikere løsdeler i små serier. Hvad med f.eks. de irriterende tagkølere til MO-vogne og de fleste andre køretøjer fabrikeret af Frichs. Det er vanskeligt at lave disse i model, så de bliver pæne, og der skal ikke mindre end 11 stk. på én MO. Også akselboxe i flere forskellige udførelser savnes, og vel at mærke ikke støbt i bly, men i messing. Problemet med bogiesider er også stort. Min klub har nogle til 2,5 og 3 m træbogier, men de er mildt sagt ikke særlig pæne. Disse kan desværre ikke købes i udlandet, så enten må man bruge en anden bogie eller lodde dem op fra bunden. Det sidste er et stort arbejde, og resultatet bliver ikke så pænt som en støbt, da der her nemmere kan laves nitter og andre finesser.

Altså, kære DMJU, prøv nu at leve op til navnet. Lad os begynde med at få en oversigt over, hvad de forskellige klubber fremstiller og har til salg. Listen burde bringes i SIGNALPOSTEN, som er det naturlige organ for 0-byggere, så alle kunne få fornøjelse af den. Hvis unionen samtidig kunne få manet noget af det manglende samarbejde klubberne imellem i jorden, var meget nået. Jeg lever i håbet og venter spændt på svar fra formanden for DMJU.

HGC

Redaktøren håber, at dette indlæg kan sætte sindene i bevægelse hos diverse klubledelser og fabrikører af løsdeler - henholdsvis sælgere af disse dele.

Redaktøren har selv en del bemærkninger til det bragte indlæg, men lad os først lige høre, hvad

formanden for DMJU siger, idet jeg synes det var mest retfærdigt, at han fik ordet til en kommentar straks:

HGCs bemærkninger om det manglende samarbejde mellem vore modeljernbaneklubber er desværre rigtige, men i sin nuværende form kan DMJU ikke gøre noget videre derved.

Med bestyrelsen spredt over hele landet, og med et budget, der kun lige tillader at udsende en medlemsliste hvert tredje år, synes der ikke at være grundlag for at bringe de anførte tanker til udførelse.

Formanden for DMJU

E. Beyer

Redaktørens kommentarer:

I de kommende numre vil vi meget gerne bringe indlæg fra de "angrebne parter" og selvfølgelig også fra andre interesserede, ikke mindst de "mange 0-byggere" som HGC omtaler.

Redaktøren har en lidt anden opfattelse af den om de "mange 0-byggere, der holder SP". Jeg så selvfølgelig helst, at alle modeljernbaneinteresserede 0- som H0-byggere og iøvrigt også i andre størrelser, holdt bladet - men det gør de bare ikke! Jeg har mange gange checket mit abonnementskartotek af med diverse klubmedlemslister og hver gang måttet konstatere, at kun et sted omkring 15-20% af klubmedlemmerne var abonnenter. Grunden? Ja, for det første må jeg blankt erkende, at SIGNALPOSTEN ikke kan levere en tilfredsstillende mængde relevant stof for modelbyggere, selv om guderne skal vide, at jeg gerne ville, for det andet tror jeg, at klubmedlemmer har den opfattelse, at man skal klare alle problemer selv, og ikke vil have hjælp fra et tidsskrift (hvis der altså var stof herom), for det tredje ligger SIGNALPOSTEN i klubbernes bibliotek (som en service fra bladets side) og derfor "sparer man de penge", for det fjerde er der en vis modvilje mod bladet fra klubmedlemmer - hvorfor ved jeg ikke, men jeg har mærket den lige fra bladets start. Sådan kunne jeg blive ved et godt stykke tid endnu.

Blandt de mange tusinde hjemmebyggere, folk, der køber industrimateriel og bygger et anlæg med kørsel for øje, har vi også kun et meget lille antal abonnenter, men her er grunden nok, at disse folk ikke kender bladet fordi

vi ikke har råd til at komme i forbindelse med dem, sammenholdt med det manglende stof af interesse for dem.

Men bortset fra det, så er det i hvert fald ikke "den gamle redactors" skyld, at der ikke kommer nyheder frem i bladets spalter. Jeg har indtil bevidstløshed bedt om modelbanestof, og herunder hører også oplysning om løsdele fremstillet i en klub og solgt til andre end medlemmer. Det er bedrøveligt lidt, der er kommet ud af den sag, for ud over de af HGC nævnte eksempler ved jeg, at SMJK har fremstillet hjul, at DMJK har haft (og har endnu) profiler af mange forskellige slags til salg. Samme klub har iøvrigt stadig skinner i nysølv til spor 0 til salg. Nyboder Hobby har de første 10 gange lovet mig et godt og fyldigt katalog med prisliste over løsdele til såvel 0 som H0, og Model & Hobby overtog i sin tid alle DMJKs modeller af aksellejer og bogiesider på den udtrykkelige betingelse, at de skulle fortsætte fremstillingen og salget af disse dele til alle klubbers medlemmer.

Jeg ved ikke, hvordan man skal få sat skub i tingene igen. Noget vil vel blive sat i gang med denne debat, men jeg kunne tænke mig, at der mangler et grundlag for "forretningerne", nemlig købere, og derfor vil jeg foreslå alle, der læser disse linier, og som er købere til løsdele til modelbygning om at sende mig et par ord, idet jeg så vil bringe en "køberubrik" med navn og adresse på disse. Derved kunne sælgere så se behovet og måske reagere positivt.

Altså, frem af busken, klubber, sælgere og købere. Redaktøren venter spændt.

JERNBANE BØGER

NORDSJÆLLANDSKE JERNBANER
af Niels Jensen.
Clausens jernbanebibliotek.
Format 128 x 185 mm, hf., ill.
80 sider, kr. 28,20.

SØNDERJYSKE JERNBANER
af Niels Jensen.
Clausens jernbanebibliotek.
Format 128 x 185 mm, hf., ill.
80 sider, kr. 28,50.

Efter udgivelsen af Danske Jernbaner 1847-1972 (i 1972), der åbenbart må have været en salgssucces, følges nu op med "små" jernbanebøger, der i ialt 14 bind vil behandle de enkelte landsdeles jernbaner samt loko, vogne og overfarter.

Ideen er udmærket, men på godt 70 sider netto er det nu meget begrænset, hvad der kan komme med af relevant stof om de enkelte baner eller banestrækninger. Især da, når de mange og gode billeder også skal være der.

Layout og opsætning følger de hidtidige udgivelser nøje, men desværre er der også her forskellige unøjagtigheder, som forfatteren i forordet foruddiskonterer og gerne vil have læseren til at redressere. Det havde været mere fair overfor læseren at få manuskript kontrolleret af et par "uvildige" kyndige inden udgivelsen.

Bøgerne anbefales dog på det bedste.

Holtrup

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

Skala N modeltogsrariteter fra USA (ganske lidt brugte) sælges samlet eller delt:

1 damploko, fabr. Bachmann, type 4-8-4 Northern, med 8-akslet olietender, "New York Central"	150,-
1 damploko, fabr. MRC (Röwa), type 2-8-2, Berkshire med 6-akslet tender, "Nickel Plate Road"	265,-
1 damploko, fabr. Con-Cor, type 4-6-4 Hudson med 6-akslet tender, "Great Northern Railway"	250,-

Desuden sælges enkelte vogne af fabrikaterne Aurora, Bachmann, Con-Cor, Minitrix, MRC, Rapido og Rivarossi samt et antal Vollmer luftledningsmaster.

Peter Laursen
Ejgårds Tværvej 2
2920 Charlottenlund
tlf. (01) ORdrup 1329,
bedst formiddag eller aften.

ANNONCEANNONCEANNONCEANNONCEANNON

VI BYGGER:

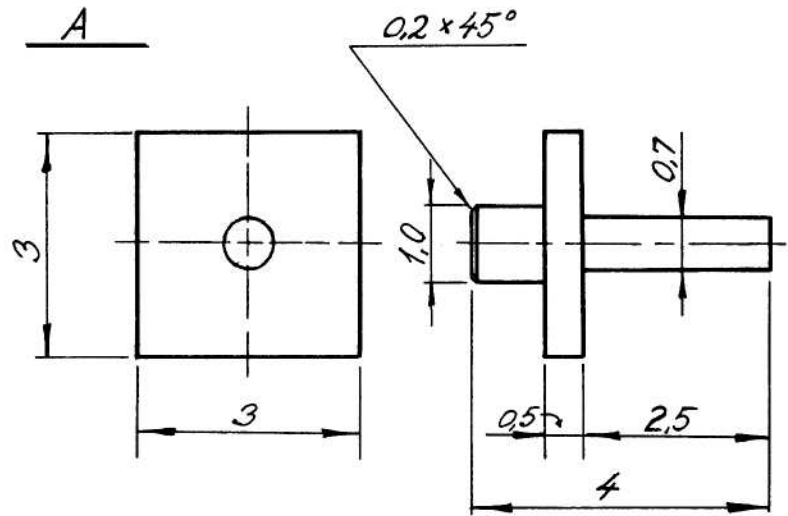
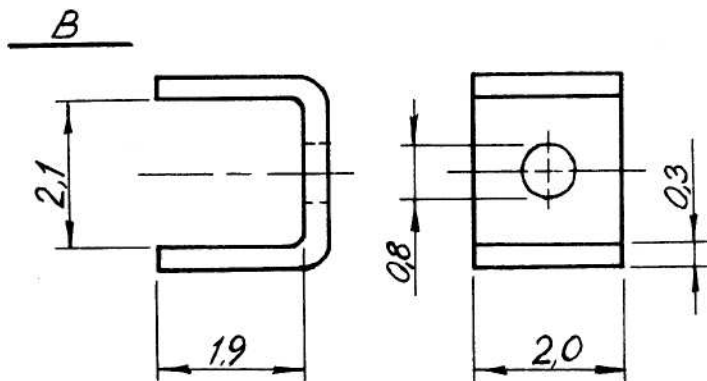
VIRKENDE BLADFJEDRE i spor 0

Det er efterhånden almindeligt ved bygning af rullende materiel i spor 0 at forsyne materiellet med affjedrede hjul. Fordelene er indlysende, nemlig blødere og mere lydløs kørsel, færre afsporinger på grund af dårligt spor og desuden muligheden for anvendelse af minimumsflangehøjde på køretøjets hjul.

På vogne, som i virkeligheden affjedres med bladfjedre, er det naturligt at eftergøre disse på modellen, hvilket da også kan komme til at virke udmærket.

En meget almindelig måde at fremstille bladfjedrene på er at fremstille de enkelte blade af bronzetætningsliste, idet det øverste blad forsynes med ombukkede øjer til ophængning med sjækler eller laskeforbindelser - eller i model en simplificeret udgave af disse. Omkring hele bundtet svøbes på midten en messingstrimmel (fjederkurven). Derefter gennembøres fjederkurv og fjederbundtet med et 0,8 eller 1 mm bor, og i det fremkomne hul stikkes en aftråd fremstillet messingstift af en sådan længde, at den rager ca. 1 mm ned under fjederkurven og tjener som styr i et hul, der bores i akselkassens overside. Hele herligheden holdes sammen med et par lodninger.

Denne fremstillingsmåde indebærer flere ulemper. Dels kan det være svært at fremstille de enkelte fjederblade med samme bredde (2 mm), dels kan det være svært at få fjederkurven bukket pænt og endelig kan man let risike-



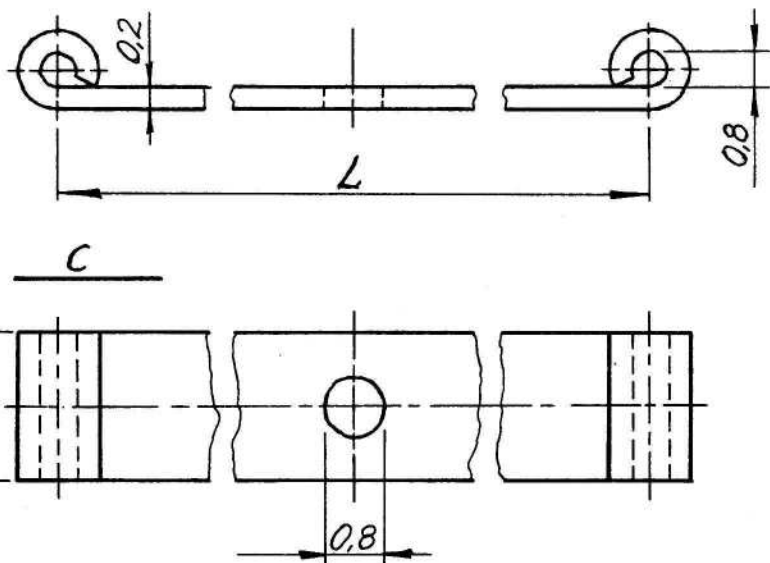
re, at hullet bores skævt igennem fjederbundtet, hvilket kan svække bladene, så de ikke fjedrer som de bør.

Det første problem kan klares nemt ved at bruge fosforbronzestrimler fra det tyske firma Fritz Nemecc. Disse strimler er meget ensartede i bredde og helt rette, da de er udklipet i en speciel maskine, som klipper begge sider på én gang. Jeg er ganske vist ikke den eneste, som har fundet ud af at bruge disse strimler, men dette er henvendt til dem, som stadig bruger bronzetætningslistemetoden.

Strimlerne kan fås i forskellige bredder og i tykkelserne 0,15, 0,2, 0,25 og 0,3 mm. 2 x 0,2 mm er den mest velegnede til vognfjedre, og prisen er meget rimelig.

De enkelte fjederblade vil kunne se ud som på fig. C (det øverste blad) og fig. D (øvrige blade). Antallet af blade vil på den virkelige vogn variere fra 7 til 15 blade, afhængig af længde, tykkelse og den vægt, de skal bære. Bladtykkelsen er i langt de fleste den samme, nemlig 12 mm, hvilket bliver 0,27 mm i spor 0. Medmindre vognene er ekstremt tunge, vil 0,25 eller 0,3 mm bladtykkelse være for meget og den fjedringsevne, som man gerne skulle opnå, forringes betydeligt. Det giver bedre resultat at bruge tyndere blade (0,2 mm).

Som fingerpeg kan jeg nævne, at en toakset personvogn, som jeg har bygget, vejer 650 gram, altså 325 g akseltryk, har bladfjedre med 7 blade 2 x 0,2 mm, L = 35 mm (øverste blad). Den virkelige vogn har 9 blade á 12 mm tykkelse = 2,4 mm, men modellen altså kun 7 á 0,2 mm = 1,4 mm. Forskellen på 1 mm kan naturligvis ses, men forøger man bladtykkelsen eller/og antallet, bliver fjederen for stiv. Man kan naturligvis indskyde "døde" blade af kar-



ton, men det ses, når fjederen bliver malet, alt for meget. Bedre ville det være at fremstille de "døde" blade af 0,2 mm plade af en passende blød plast, men det kan være svært at lodde stumperne uden at smelte plasten.

Hvis man har en drejebænk, kan man med stor fordel fremstille fjederkurven som vist på fig. A og B. Fig. A er drejet af 3 x 3 mm firkantmessing, helst sprødt. Hvis man fremstiller en bøsning med indvendigt mål lig med målet på messingstangen over kanterne (diagonalt) og udvendig diameter 1,5 - 2 mm større og slidser den op, kan man spænde det pågældende firkantmessing op i centrerpatronen med en til dette arbejde acceptabel rundløbsnøjagtighed.

Iøvrigt er Unimaten (navn på drejebænk) virkelig velegnet til sådanne småarbejder, og man behøver altså ikke at have et kloplan (firklo) for at spænde firkantede emner op.

Når emnet er spændt op, afdrejes til $\emptyset 0,7 \times 2,5$ mm og der skæres af $L = 4,5$ mm. Operationen gentages, til man har det ønskede antal og helst lidt flere - de bliver nemt væk.

Derefter spændes de afskårne emner op i centrerpatronen på den afdrejede tap $\emptyset 0,7$ (det kan lade sig gøre) og lader naturligvis fladen ligge an mod kæberne. Emnet afdrejes på længde = 4 mm og tappen = $\emptyset 1 \times 1$ mm afdrejes. Behøver jeg at nævne, at man ikke må tage for store spåner? Stålet skal være skarpt, sidde nøjagtig i pinolhøjde og være slebet med korrekte frigangs- og spånvinkler. Man bør ikke tage større spån dybder end 0,1 mm - ellers falder noget af emnet ned.

Den øverste del af kurven B bukket af 2 x 0,3 mm messingstrimler (atter Nemec's), fi-

les af på længde = 1,9 mm plus 0,3 mm = 2,2 mm. Hullet bores temmelig nøjagtigt, allerbedst efter en borelære.

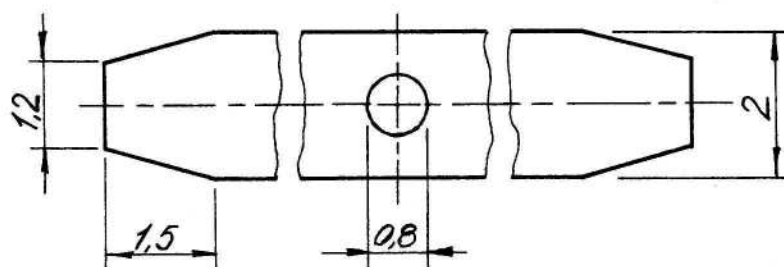
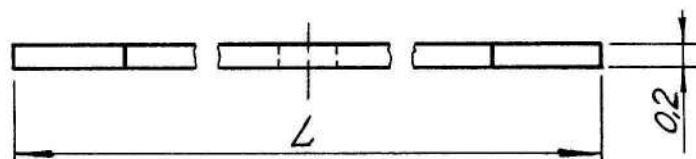
Samlingen sker på følgende måde: Tappen A spændes meget forsigtigt op i skruestikken med 0,7 mm-tappen opad. Fjederbladene stablet i den rigtige rækkefølge ovenpå, d.v.s. først den korteste og sidst bladet med øjerne. For at undgå at lodde hele herligheden sammen bagefter - så kunne man nemlig lige så godt have lavet vognen uaffjedret - smører man de enkelte blade ind i et ganske tyndt lag vaseline, men endelig ikke for meget. Når bladene sidder der allesammen, lægges B over bundtet; det hele holdes blidt, men bestemt på plads, og bladene skal naturligvis være parallelle med firkantens side. Der loddes med en sparsom mængde tin omkring tappens øverste ende og derefter hvor B møder A.

Så mangler kun at affile den overflødige del af tappen over kurven, og fjederen er færdig. Det skal bemærkes, at fjederkurven er dimensioneret til 9 blade á 0,2 mm, men man kan naturligvis dimensionere den til et andet antal blade.

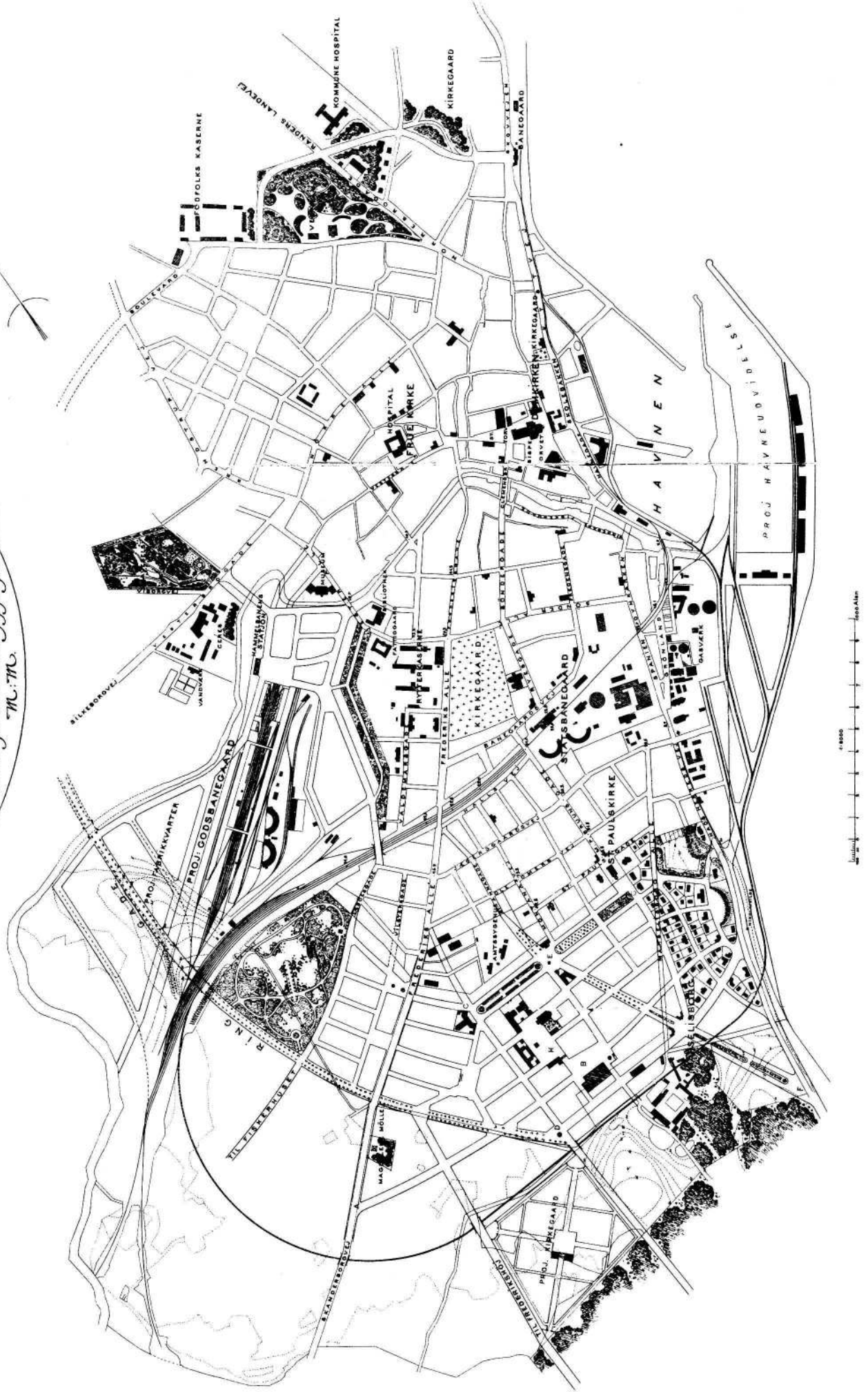
Med hensyn til hullerne i midten af de enkelte fjederblade skal disse bores temmelig nøjagtigt - også her kan det betale sig at bruge en borelære.

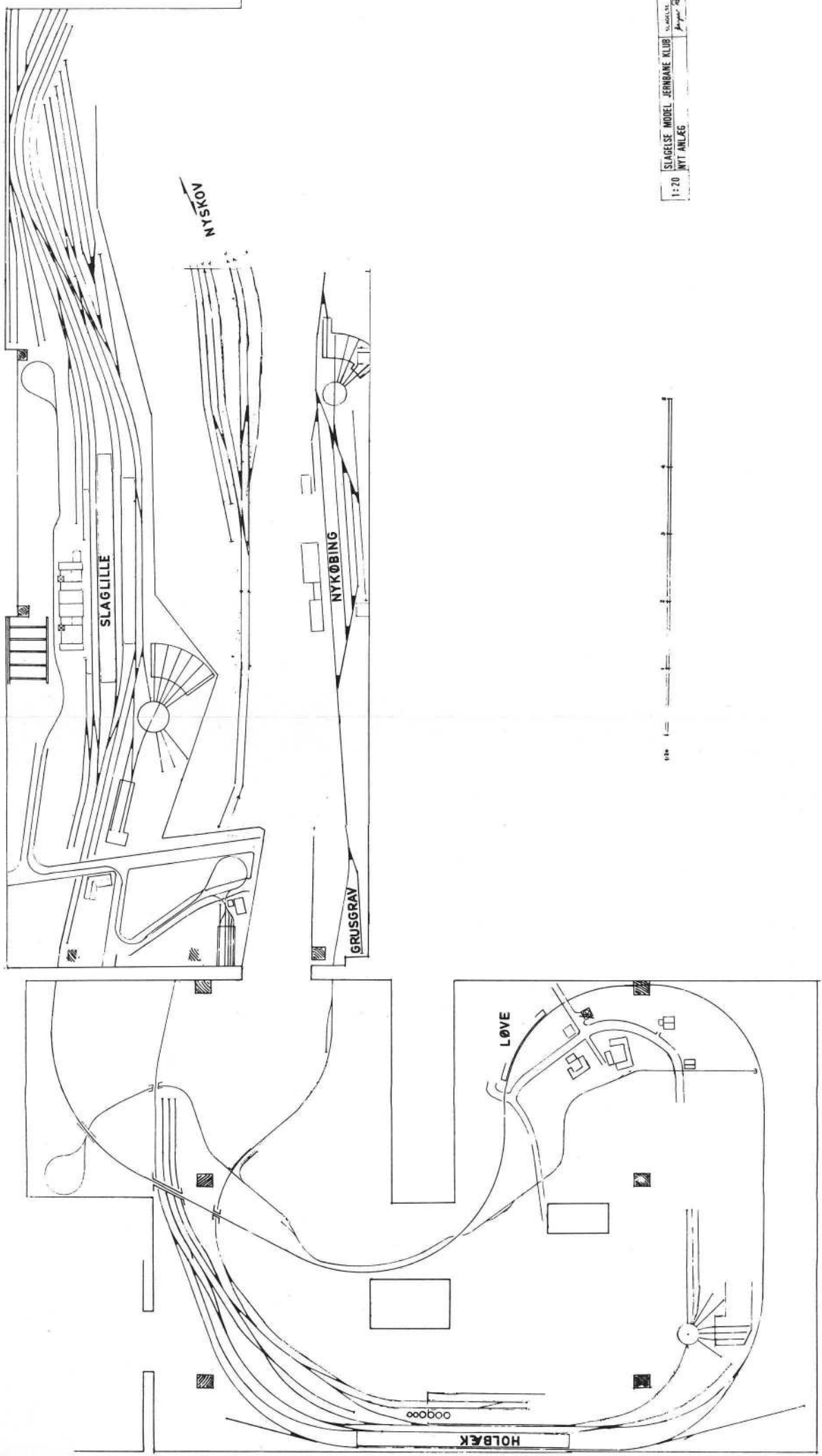
Dimensioneringen af fjederen må man nok forsøge sig frem med, og navnlig på lette vog-

D



En Del af
 Hårhus By og Hårhus By og Hårhus By og Hårhus By
 Udkast til Bebyggelse
 M.:M.





ne kan det være et problem. Det er imidlertid min erfaring, at en vogns køreegenskaber er væsentlig bedre, hvis man forøger dens vægt, så akseltrykket bliver 250 - 350 g og dimensionerer fjedrene derefter.

Erik Olsen

TEGNINGSARKIVET

Nyheder i tegningsarkivet (maj 1975).

- A 3 47 T 057 LB, Rudkøbing stationsbygning, hovedt. plan 1, 1:66,7
kr. 10,50 facader
- A 3 47 T 058 LB, Rudkøbing stationsbygning, hovedt. plan 2, 1:66,7
kr. 10,50 lodrette snit.
- A 3 47 T 059 LB, Rudkøbing stationsbygning, hovedt. plan 3, 1:66,7
kr. 10,50 stueplan, 1.sals plan
- A 3 47 T 060 LB, Rudkøbing stationsbygning, hovedt. plan 4, 1:66,7
kr. 10,50 kælderplan, 2.sals plan.
- A 3 49 T 031 LB, Rudkøbing remise, plan 1, hovedt. 1:66,7
kr. 10,50 facader og gavle
- A 3 49 T 032 LB, Rudkøbing remise, plan 2, hovedt. 1:66,7
kr. 10,50 plan og snit.
- A 3 48 T 024 LB, Rudkøbing varehus, hovedt. 1:50
kr. 10,50 facade, gavl, plan, snit
- A 3 49 T 033 LB, Rudkøbing, vognværksted, hovedt. 1:66,7
kr. 10,50 facade, gavl, plan, snit.
- A 1 14 T 020 DSB, FA 12001-12002 hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv
- A 1 14 T 021 DSB, FB 12021-12022 hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv.

A 1 14 T 022 DSB, FC 12101-12110 hovedt. 1:20
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv.

A 1 30 T 005 DSB, ZE 50 36 76-81 (Århus Olie hovedt. fabrik) 1:20
kr. 10,50 Sb, Ls, Ts, Gv.

A 4 13 T 009 HBJ, A personvogn og D post- og tegn. rejsegods. 1:45
kr. 7,50 Sb, Ls, Gv.

A 4 13 T 010 FSJ, E 2-3, personvogne. tegnet 1:45
kr. 6,00 Sb, Ls, Gv.

Vi har endvidere fået en ny og bedre udgave af A 3 10 T 001 (HHGB dampvogn), samt fået fotograferet A 1 04 T 001 (DSB, Mx 1001-45) til målforhold 1:45.

Bestilling af tegninger sker ved at indbetale det samlede beløb, som anført ved de enkelte tegninger, på

Giro 6 12 55 06
Jernbanehistorisk Selskab
Tegningsarkivet
Nørrebro station
2200 København N.

og på bagsiden af talon til modtager anføre tegningsnumrene, der ønskes. Er der ikke plads (der kan dog stå meget på et hvidt girokort) på talonen kan numrene sendes i brev eller på brevkort til samme adresse.

En ajourføringsliste til katalog af nov. 72 kan nu fås ved at indsende frankeret svarkonvolut (90 øre) eller ved at nævne det i forbindelse med tegningsbestilling.

VIGTIGT!
=====

På grund af stigende omkostninger ved fremstilling af tegninger og nye kalkulerer vi os nødsaget til at hæve alle priser med 50%.

De i ovennævnte liste anførte priser er de nye, altså efter prisforhøjelsen, der iøvrigt er den første siden tegningsarkivets start i 1962!

Med venlig hilsen

Søren Johannessen
Flemming Lund
Charles E. Jensen

Frederikshavn station

Sporplanerne fra Frederikshavn i Signalposten nr. 4, 1975, får mig til at tage noget supplerende materiale frem.

1. I 1924 bliver Skagensbanen omlagt til normalspor, og spornettet i den nordlige ende af stationen ændres, således som det fremgår af sporplanen for dette år. Siden da er der - som oplyst - kun sket yderst få forandringer i denne sporplan (resten af stationen er stort set uændret fra 1912), og det sporanlæg, der ses i dag, stammer således fra perioden 1912-24, hvilket er ret bemærkelsesværdigt.

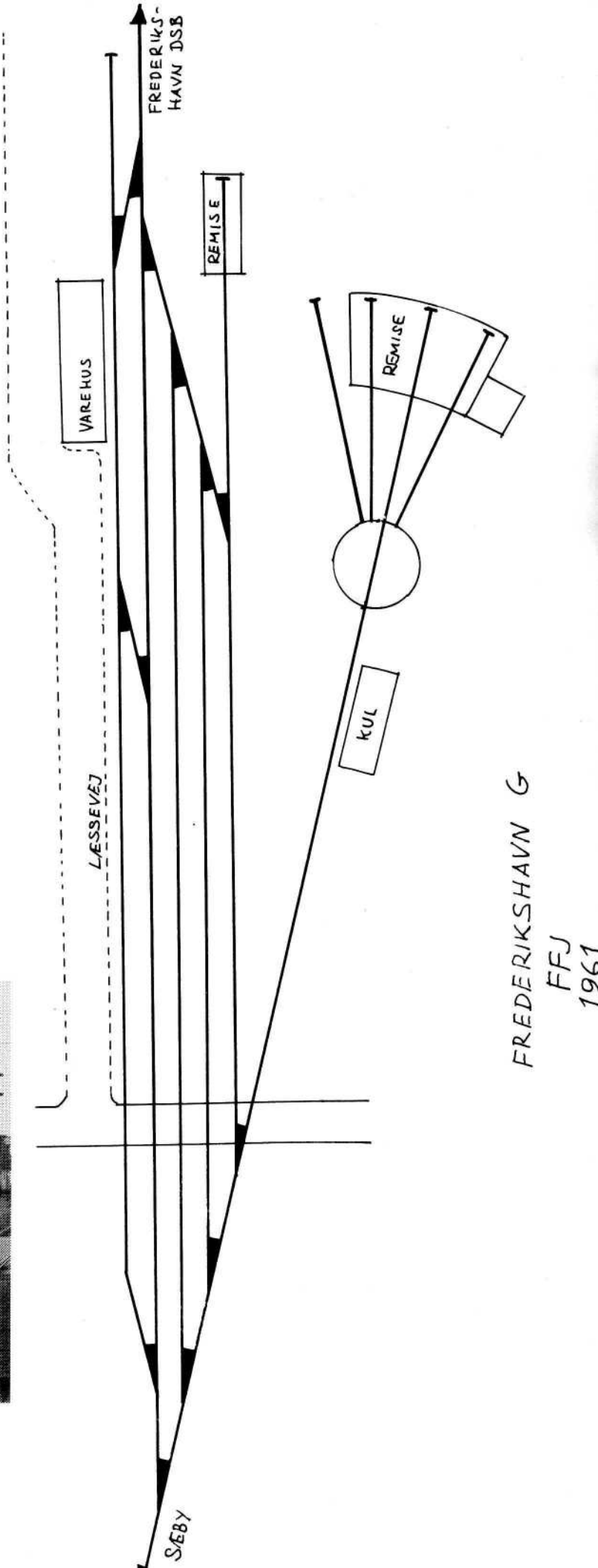
Planen fra 1924 er tegnet efter tilslutningsoverenskomsten mellem SB og DSB. Der er ikke gjort forsøg på at skelne mellem DSB- og SB-spor her.

2. Der var tidligere flere ekspeditionssteder i Frederikshavn. Dels Sæbybanens station, Frederikshavn G, der lukkede i 1962; dels DSBs havnestation, der blev væsentligt ombygget i 1961, og som indtil da var et noget selvgroet foretagende.

Planen af Frederikshavn G er tegnet efter en skitse i Jernbanebladet, nr. 5, 1962. Skit-

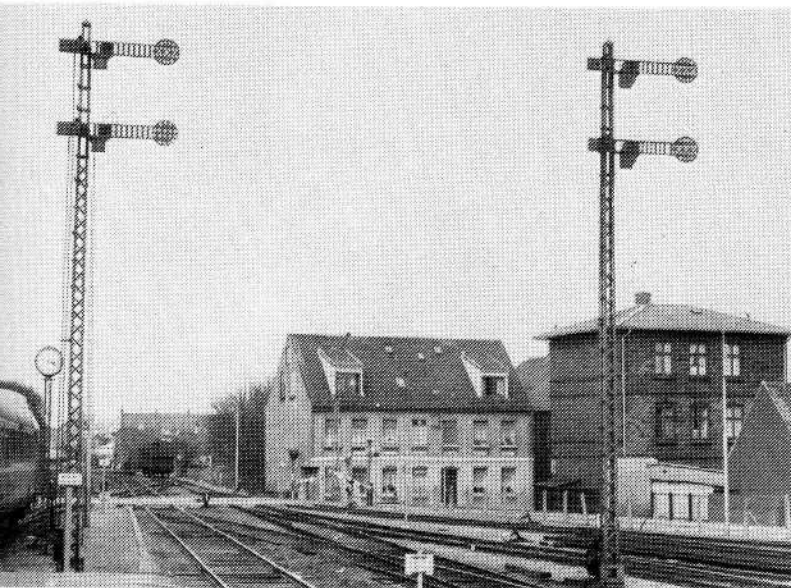


Frederikshavn station: Læssespor og SB-spor set fra nord.



FREDERIKSHAVN G

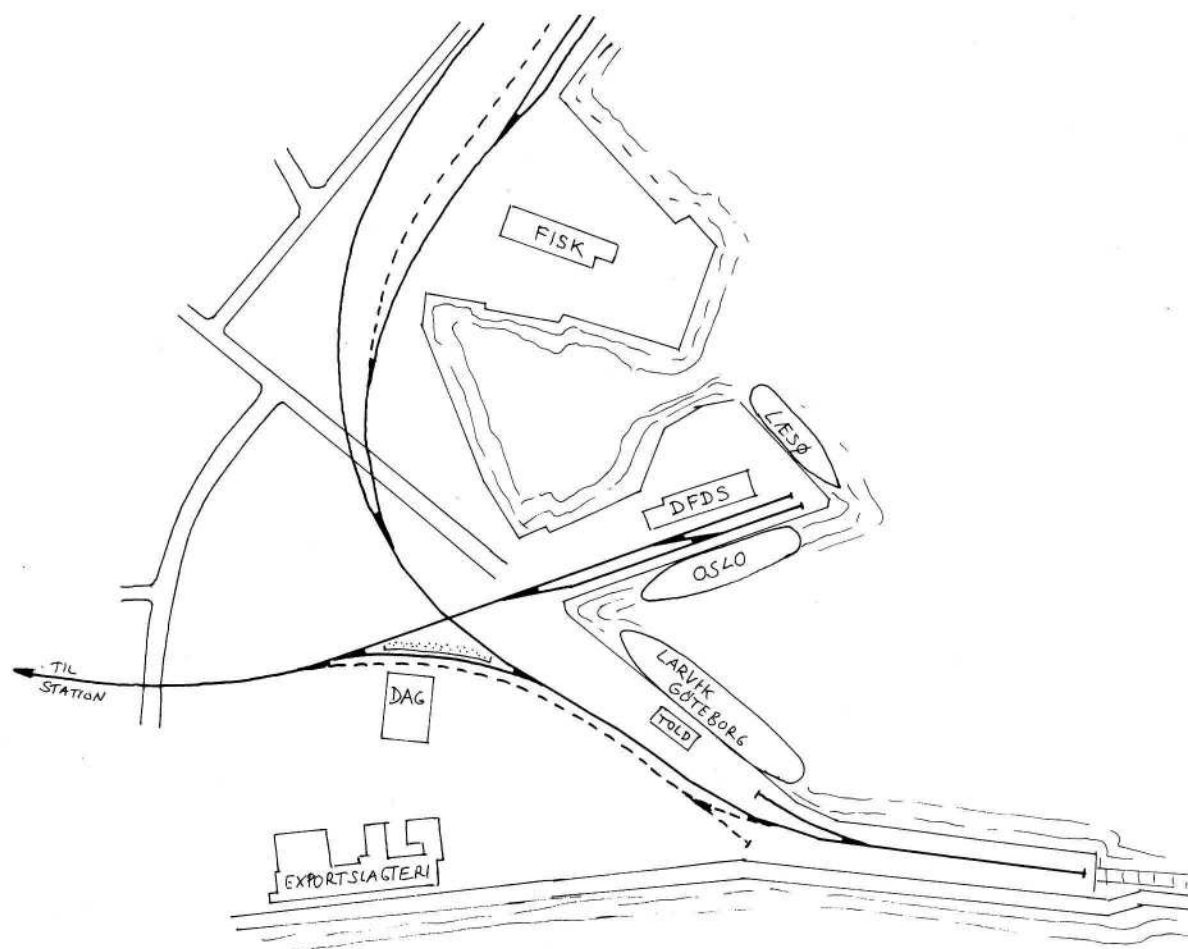
FFJ
1961



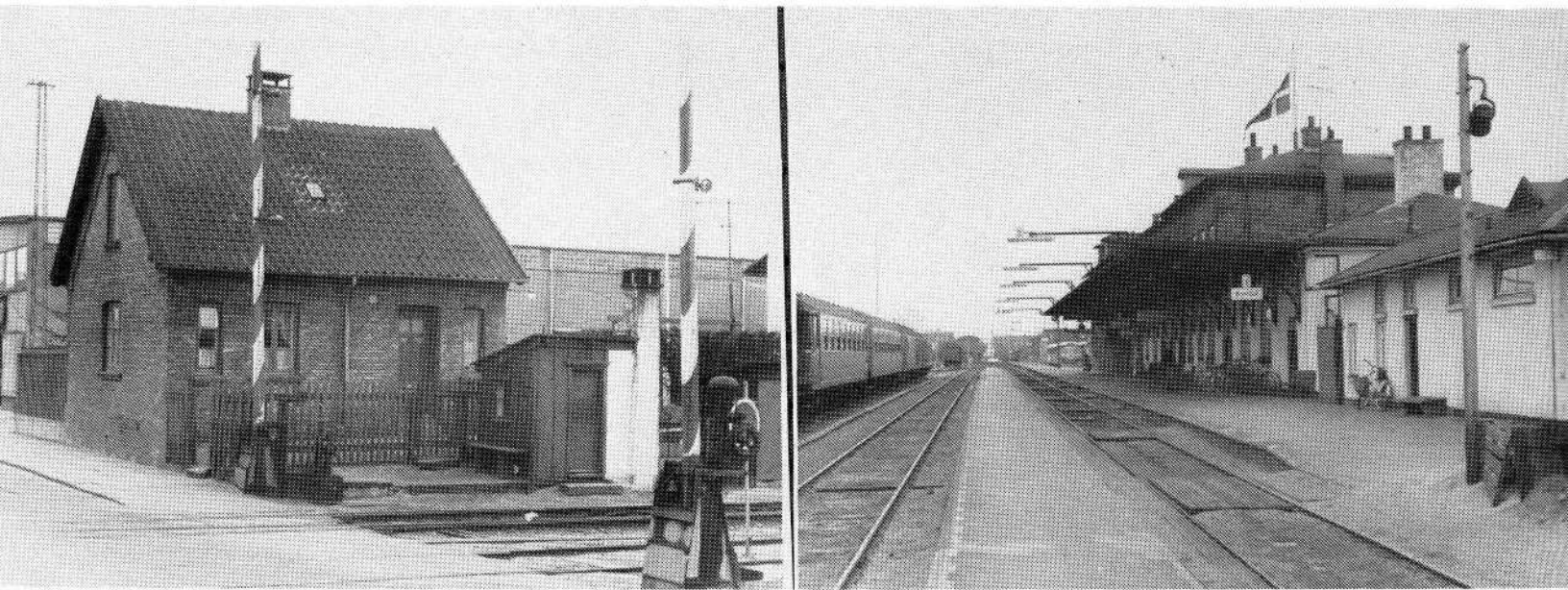
Udkørselssignalerne i den nordlige ende af Frederikshavn station.



Frederikshavn station set fra syd (havnesporet) sporet tv. førte til Sæbybanens station.

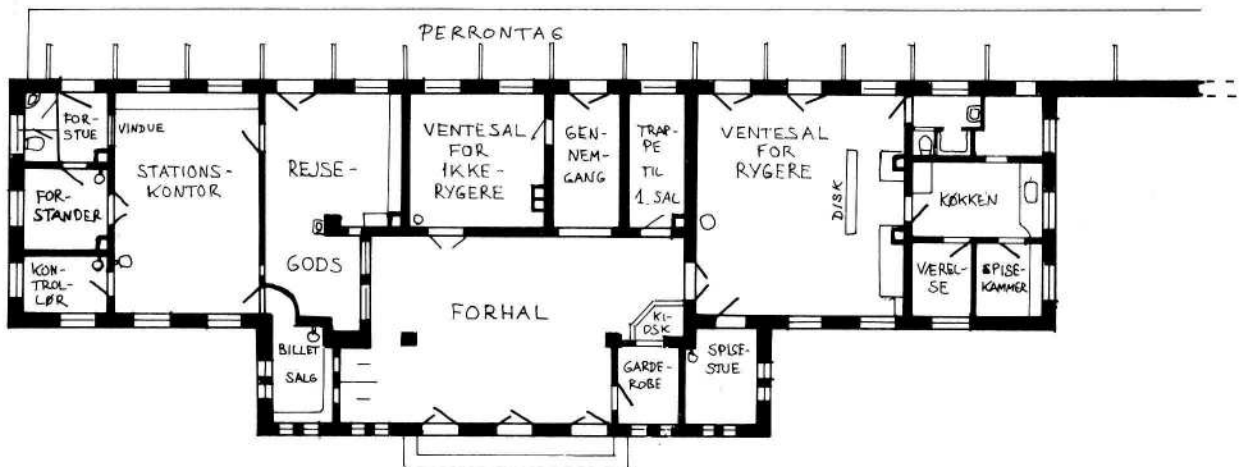


HAVNESPOR INDTIL 1961
 FREDERIKSHAUN
 JBB



Vogterhus 49 i den sydlige ende af Fh.

Spor 1 på Frederikshavn station (det er taget Langfredag, der flag på halv stang).



FREDERIKSHAVN ST.
JBJ

sen af havnesporene i 1961 stammer fra Vingehjulet 1960. Forholdene på den moderniserede havnestation skal ikke behandles her, da den vel må betragtes som første etape af den nye station. Spor tegnet med stiptet linie antyder formodentlig private spor.

3. Stationsbygningens ydre stammer fra 1871 og er stort set uændret. Den nuværende indretning stammer hovedsagelig fra ombygninger i

perioden 1931-45. Før den tid har der formodentlig været en mere symmetrisk indretning med stationskontor og rejsegodsekspedition i midten ud for forhallen, og ventesale til siderne (I og II kl. til venstre, III kl. til højre i nuværende restauration). En sådan opdeling var ret almindelig (før ombygninger fra 1925 og fremefter) på de fleste af landets købstadsstationer.



4. Planerne for en ny station i Frederikshavn er meget gamle og er først nu ved at blive til virkelighed. Vel især derfor er der siden 1920-erne kun foretaget de allermest nødtørftige ændringer og moderniseringer. Uden at DSB behøver at føle sig trådt over tærne vil jeg påstå, at den nuværende "gamle" Frederikshavn station er den mest gammeldags større station, der er i funktion i dag. Derfor: Drag didhen og se, thi snart er den ej heller mere!

Billederne er alle taget mellem 2 tog i påsken 1972 og ikke så fuldstændigt dækkende, som jeg kunne ønske, blandt andet mangler foto af remisen, samt interiører fra stationen. Men en mundsmag er det vel.

Jens Bruun-Petersen



Øverst: SBs spor i Frederikshavn.
Midten: Sporarealet i Fh fra nord.
Nederst: Sporarealet i Fh set fra mellemperronen.



FRA MIT KUPEVINDUE

LIDT KSB SAMT B&W SNAK.

Siden først i 1930'erne er det faldet i min lod jævnlige at benytte Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup linien, i flere år 1-3 gange ugentlig, i de sidste 22 år dagligt. Indtil linien blev elektrificeret var det med de små Triangelvogne (max: M - 3 B - M) eller for større togs vedkommende med O-maskine. Jeg mener at huske tog på 8-9 af de 2-akslede vogne "rystevogne" (det var en skam man ikke havde MO dengang, de var jo ca. 100-125 hk stærkere end en O-maskine, hvorfor de så i stedet for at trække 20-25% mere kun kunne belastes med 110 t (O måtte belastes op til 270 T) har ingen nok så stor MO-entusiast (og de findes mærkværdigvis nok) kunnet give mig en bare nogenlunde acceptabel forklaring på).

Senere blev det så S-togene, det er disse togsæt, der idag kører "veterantog" på F-linien og derved påfører de "rigtige" veteranbaner en vis konkurrence. Men nu til sagen - uden flere omsvøb!

I mange år placerede jeg mig altid i den vognside, der vendte ud mod Slangerupbanen, for i de dage var der altid noget at se på. Da KSB blev fuldmotoriseret med 4 B&W dieselloke, var det spændende at se, hvormeget damp, der holdt på "Nøl" - Lygten station. Trods det at jeg - som det vel efterhånden er ved at gå op for SPs læsere - er en uforbederlig og forhærdet damptilhænger, vil jeg her slå et lille slag for disse nok så forkætrede B&W-maskiner.

M 1 og 2 havde ca. 200 hk, M 3 og 4 ca. 300 hk. De kørte ganske naturligt i hvert sit løb, og i hver rundtur på 2 dage var der et kortere hul i løbet af den stille tid midt på dagen, der var afsat til mindre eftersyn. Var alle 4 in-takte bestred de hele banens strækningskørsel, incl. godstoget, men var 1 utjenstedygtig skulle



Lygten station kort før åbningen i 1906 (Jbm)

der 2 damploko til afløsning, med 2 motorloko utjenstedygtige kunne man som regel klare sig med 3 damploko (KSB egne loko 9 og 10 samt et lejet; dette lejede har på skift været ØSJS 3 og 7, KRB 1 og DSB litra G). Heraf ser man, at det jo i havaritilfælde udbasuneredes til højre og venstre, at nu var der igen noget galt med B&Ws loko!

De havde deres skavanker, det er der ingen grund til at fortie, men det må retfærdigvis også siges, at de jo heller ikke blev skånet hvad belastning angår. En almindelig stamme for M 3-4 var: 5 C, 1 E og 1 Dc (post- og rejsegods), alt i 2-akslet materiel. Søndag den 24/8 1947 har jeg registreret tog 169: M 3, 3 C, J, Q, E, S, 5 C - ialt 11 2-akslede og 1 4-akslet S-vogn. De 2 små loko kørte som regel kun med 1 S-vogn og forvistes om søndagen til nordenden, idet de indsattes mellem Farum og Slangerup.

Og hvad var så køretiden: For hverdags-togene fra Farum til Nøl 50-52 min, og for søn-

dagstoget (tog 169) 55 min. Jeg har også registreret et par damptog:

Tog 9 (Nøl 13.40, Farum 14.33 (53 min)): loko 9 (1 C 1 T) plus gl. P med stamme: Q, E, 6 E, Q, E, 5C, Dc; denne lidt mærkelige sammensætning skyldes, at det er et lørdagstog. Et andet damptog kørt af KRB loko 1: E, 2 C, S, E, 4 C. Man kan undre sig over, at der i flere stammer optræder flere rejsegods- og godsvogne, men der var dengang en del cykler, barnevogne og let gods. Det er væk nu, ganske naturligt: man skal bare henvise (d.v.s. i realiteten afvise) rejsegods/cykler m.m. til befordring i et andet tog end det, den rejsende benytter, så forsvinder det af sig selv - og i visse tilfælde vel også den rejsende. Lad os nu se på udviklingen af køretiderne efter at DSB overtog banen den 1. april 1948.

Togene fremførtes først af G-maskiner, da sporet blev forstærket blev det O-maskiner og endelig overgik man til MO-drift.



Lygten station (postkort fra Jbm).

Dato	tog- art	min. Nøl- Farum	max. lø- hast. ber km/h	
1/4 48	G 150	47-54	45	hv
	G 250	49-55		sø
9/5-48	G 100	47-49		
15/5 49	O 130	49-52		hv
	O 100	49		hv
	DL 128	49-51		hv
	G 150	49		hv
	G 250	56-59 nordg.		sø
	G 250	51-52 sydg.		sø
	14/5 50	O 130	44-50	70
G 150		46	hv	
DL 128		44-45	hv	
O 250		54-55 nordg.	sø	
O 250		52-53 sydg.	sø	
DL 91		47 nordg.	sø	
DL 128		49 sydg.	sø	
17/5 53	MO 173	eller)(48 nordg.		
	2 MO 346)(43 sydg.		
23/5 72	MO 136	39 nordg. og 40 sydg.		

Tog mærket DL var de gamle KSB M 3-4.

Til de ovennævnte køretider er at bemærke: Efter at sporet var forstærket men medens max.hastigheden stadig var 45 km/h betød indsættelsen af O-maskinerne ingen forbedring, tværtimod fik flere tog 1-2 min. længere køretid.

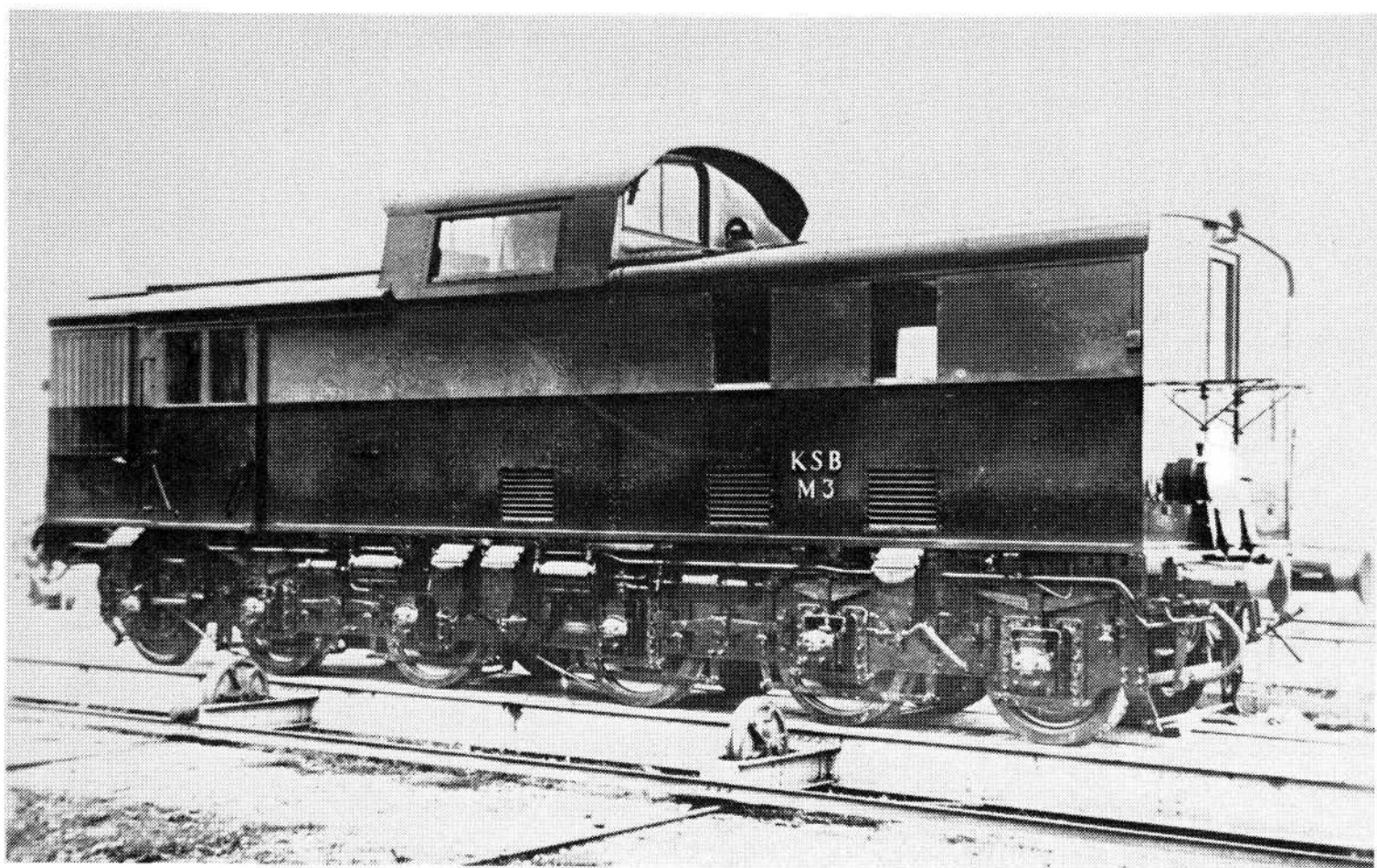
Forbedring af sikringstjenesten og overkørslernes sikring muliggjorde de 70 km/h. Sammenligner man G 250 i 1948 med 49-55 min. køretid med O 250 i 1950 med 54-55 min. er der kun forbedring i de sydgående tog.

MO betød standard-køretid. Nu var alle tog sammensat af bogievogne, i damptogene var suppleringsvogne som regel 2-akslede KSB-vogne (tungtløbende). Yderligere spor- og signalforbedringer samt nedsættelse af togvægten muliggjorde køretider på ca. 40 min. Men - alle forhold taget i betragtning var præstationen størst med det gamle materiel.

Til slut et par ord om det øvrige B&W-materiel:

DSB litra MW var elendige - ustabile.

B&W MO til DSB: 211-12/551-52/1951-52 var



KSB, M 3. Fabriksfoto (SP arkiv)

anskaffet sammen med 10 Frichs MO 251-60. Der havde været lige vilkår om man i stedet havde bygget 6 B&W og 6 Frichs og stationeret B&W-vognene i København og Frichs-vognene i Århus, begge steder med en tur på 5 vogne incl. 1/2 eftersynsdag, samt en reservevogn uden for tur. Det havde givet et reelt sammenligningsgrundlag.

HHGBs M 2 forrettede tilfredsstillende kørsel, havde en ugentlig eftersynsdag.

De 2 små loko på KB og KS var ret gode, men lovlig små. Udskiftning til Frichs motorer betød ingen eller kun en lille forbedring, selv om sidstnævnte havde større ydelse.

De fynske B&W-vogne var et uheldigt arrangement. Vognene var for letbyggede - det skete af hensyn til sporet - men det medførte adskilligt besvær for værkstedet og gav for megen vedligeholdelse. Ligeledes var køreegenskaberne dårlige og vognene rystede. Men de trak godt, ofte 2 bogievogne og 1 enkelt 2-akslet eller 250 t i godstog på OKMJ.

Hvorfor fik B&W og Frichs ikke lige vilkår? Nok var MW håbløse, men var de gamle MX bedre? Indtil de havde kørt præsentationskørsel og var sat i tur, var der ingen grænser for, hvad de skulle kunne præstere. Det blev bl.a. fortalt, at 12 MX ville være i stand til at erstatte alle i tur værende R- og H-maskiner i forbindelse med Lillebæltsbroens åbning - men deres endeligt blev faktisk ikke meget bedre end det, der overgik MW.

AG

Klubnyt

NYT FRA SMJK

Ja, så er vi her igen, og der er sandelig store nyheder denne gang.

Fra 1. oktober 1974 har vi fået vort lejemål udvidet således, at vi nu har næsten hele loftet på stationsbygningen og det har naturligvis bevirket en voldsom forøgelse af aktiviteten. Mere end vi havde regnet med da vi planlagde anlæget.

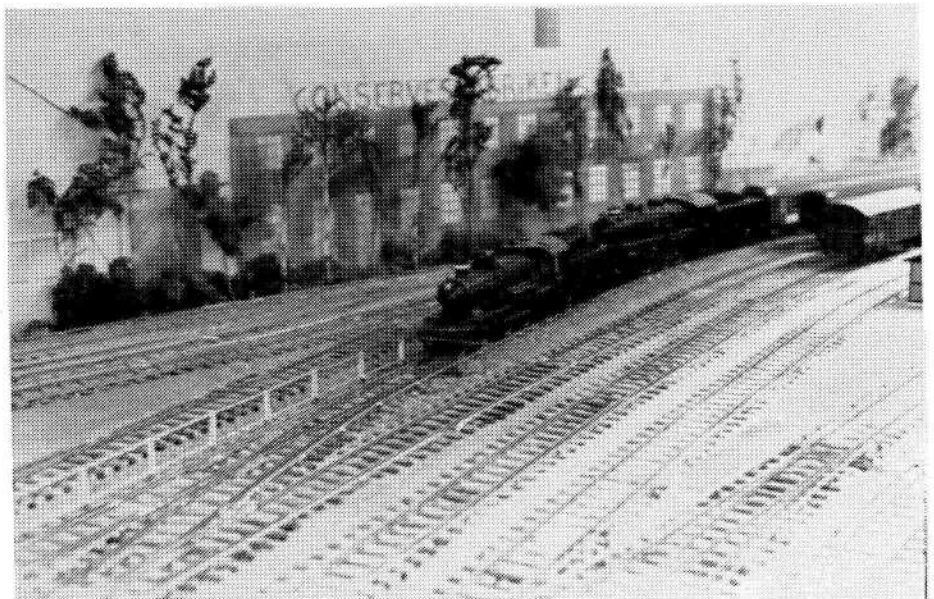
Af sporplanen (som red. endnu ikke ved hvordan han skal placere) fremgår det, at vi nu kan udvide vort modelbaneanlæg med mere end 50% og vi skal i det følgende prøve at fortælle om forarbejdet og ideen i udvidelsen af modelbaneanlægget.

Da vi havde fået det endelige tilsagn om lokalerne gik vi igang med planlægningen. Nå, ja, P.E. og jeg havde faktisk allerede på det tidspunkt planeret grundtanken i anlæget, men det skulle jo nedfældes og godkendes af de øvrige og det blev det hurtigt (hvad de færreste klubber vist kan præstere).

Sporbygning blev straks påbegyndt (vi havde jo en del liggende fra udstillingsanlægget i 1970) og sidst i november faldt så den østre skillevæg. Endelig - den 8. december 1974 - afsluttedes driften på gamle Slaglille station, og efter ca. 29 års tro tjeneste kunne den demonteres og den sidste skillevæg fjernes. Nu

Indvielsestoget sprænger snoren ved indkørsel på den ny Slaglille station den 19/4 1975.

Dette og de følgende billeder blev taget på generalforsamlingsdagen og kender jeg SMJKs medlemmer ret, vil man ikke i dag kunne genkende motiverne - så hurtigt bygger man dernede.



kunne man se lokalet i hele dets længde og der er sandelig luft omkring os. Ved hjælp af materialer fra udstillingen i 1970 begyndte monteringen af borde på den ny Slaglille station, der bliver meget større end den gamle. Denne nye station kommer i store træk til at ligne forbilledet med hensyn til perronspor, depotspor, remiser m.v., medens der aldrig har kørt sporvogne i Slagelse, for en sådan kommer der også til at køre her. Jesper er jo vor sporvogn-fan.

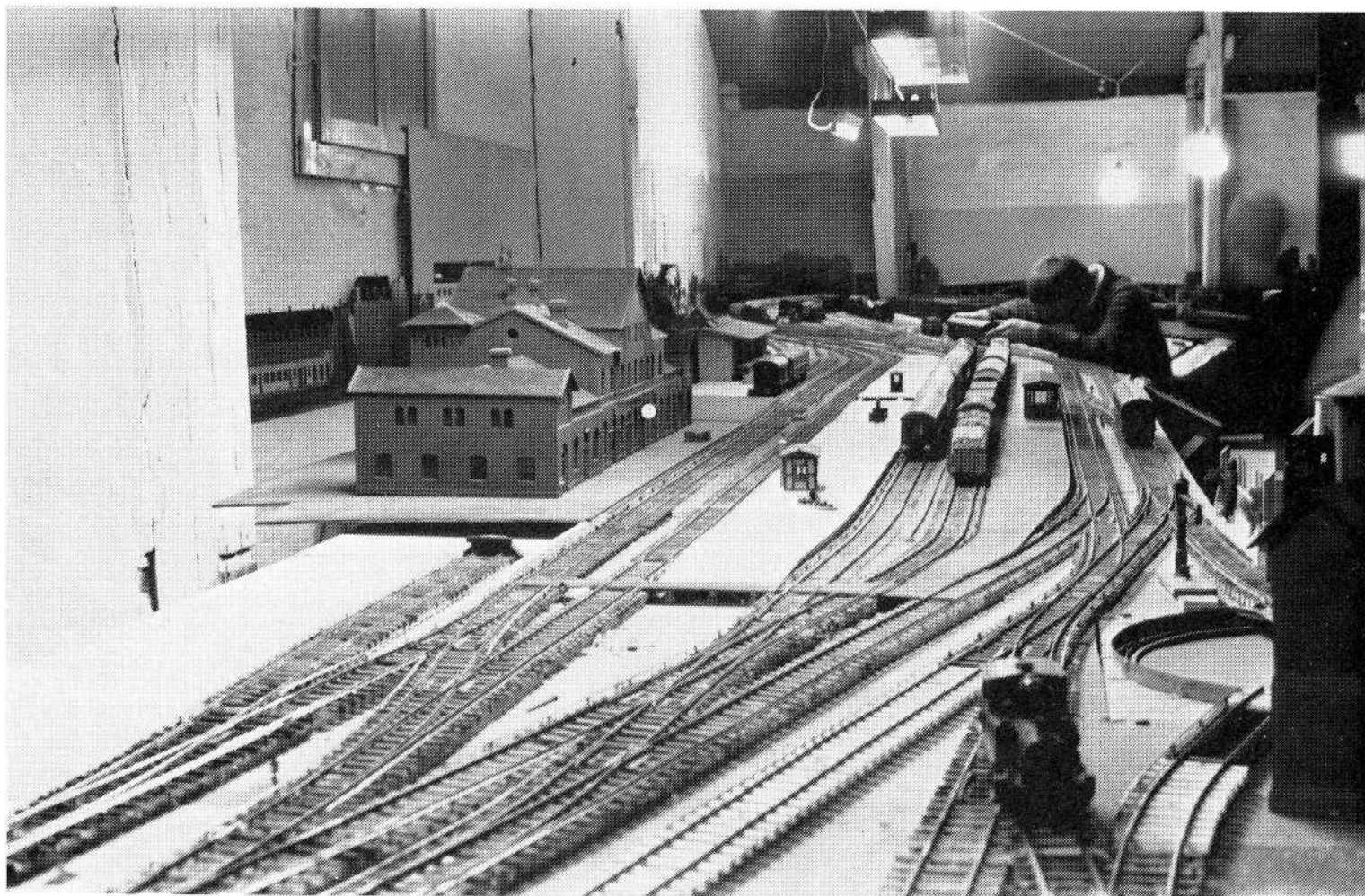
Det videre projekt er som følger: Fra Slaglille udgår en enkeltsporet DSB-sidebane gennem muren mod øst. Banen løber over en model af Vårby bro, hvorunder der løber roebane, i en bue omkring trappeskakten, passerer Løve station, Løve mølle og kirke til Holbæk (stationen har foreløbig det navn, da den skal have den ny Holbæk stationsbygning som forbillede).

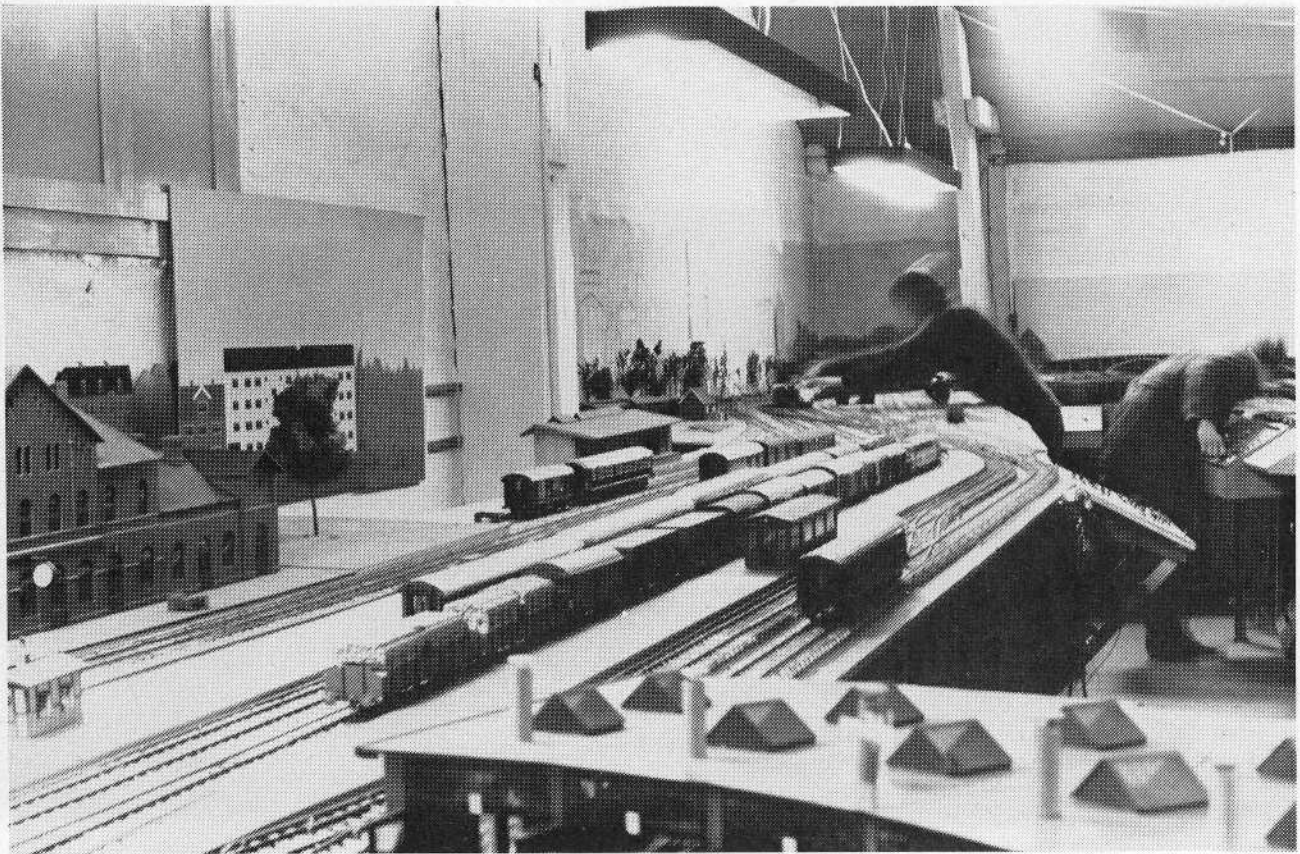
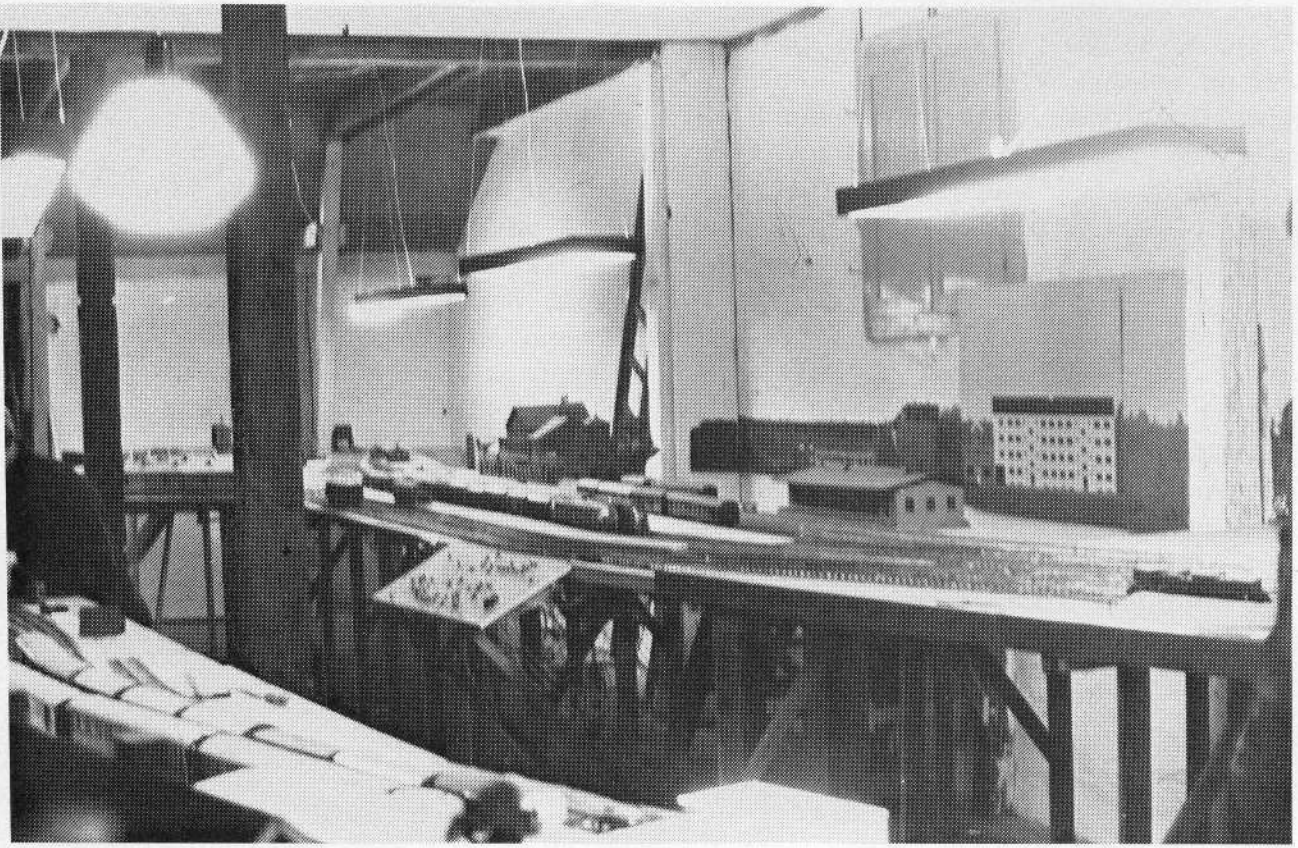
Fra denne stations anden ende fortsætter banen med dobbeltspor til Nyskov, hvor sporene

delers sig ind i denne stations perronspor. Fra Holbæk, hvis sporet er kopieret efter Vojens med ganske få ændringer, udgår en privatbane (ad Haderslevsporet) over Kulby til Nykøbing S således at denne bane bliver den moderne tidsvarende privatbane (OHJ), medens Jystrup-Oddershede bliver den noget forsømte privatbane (HTJ). Et blik på planen vil vise, at det kun er Slaglille, der ombygges helt, og Nyskov der tilbygges en ende, medens det øvrige bestående anlæg ikke berøres af udvidelsen.

Af andre ting på det nye anlæg kan nævnes en roebane, der bliver meget lang, samt Holbæk privatbaners remise og værksted.

Alt dette koster penge, mange penge - og her kniber det meget, som iøvrigt for alle arter af jernbaner. Til alt held har et af klubbens aktive medlemmer betænkt os med et parti dejlige blanke skinner, et andet medlem med søm og skruer, ligesom et af vore første medlemmer har givet loftsplader til vort mødelokale, således at loftet nu fremtræder smukt og nyde-





ligt. Vor lille bøsse har i år også nydt godt af medlemmer og gæsters offervilje.

Bygning af rullende materiel er naturligvis gået helt i stå for tiden, men inden vi begyndte at udvide anlæget, blev der afleveret en G-maskine nr. 625 og HTJ S 30. En del IC-vogne er også kommet, således at vi kan køre en del IC-tog.

JR/PEJ

På generalforsamlingen den 19. april meddelte formanden P.E. Jensen, at han fra november 1975 er forflyttet til Grenå og derfor fandt han det upraktisk at være formand. Han foreslog Jesper Reinfeldt til ny formand, hvilket blev godtaget med akklamation. P.E. Jensen fortsætter som næstformand.

Klubbens adresser:

Formand: Jesper Reinfeldt,
Kongeåsen 38
4230 Skelskør
tlf. (03) 596361

Næstformand (adresse til nov. 75)
P.E. Jensen
Valbyvej 67
4200 Slagelse
tlf. (03) 522789

Kasserer: M. Rude
C.F. Richsvej 19
2000 København F.
tlf. (01) GO 3035

NYT FRA REDAKTIONEN

fortsat fra omslag 2:

Jeg skal dernæst bemærke, at jeg ved en fornylig foretagen lageroptælling har konstateret, at enkeltnumrene af 4. årg. nr. 4 og 6. årg. nr. 2 er udsolgte (sammenlign venligst med oversigten i 11. årgang, nummer 1 under Nyt fra Redaktionen). Af 5. årg. nr. 4 og 5 er der kun 10 tilbage af hver og af jubilæumsskrifterne om HP og HHGB er lageret nu henholdsvis 45 og 42!

Alle øvrige publikationer er der foreløbig nok af, men selvfølgelig: hvis De vil være sikker på at få Deres bibliotek komplet - og samtidig spare 5% i MOMS, ja så er det nu, De skal indbetale for det ønskede på giro 6 49 47 22.

Iøvrigt fik jeg idag indbetaling fra abonnent nr. 895, så målet for 11. årgang: 900 abonnenter ser ud til at blive nået! Mange tak.

Jeg har en del læserbreve liggende som jeg skal have givet svar på her i bladet. Det når jeg ikke denne gang, men vil bestræbe mig på at få nogle med næste gang; det bliver i 12. årgang, nummer 1, som vi - som nævnt - påregner at afsende en af de første dage i marts måned 1976.

Forinden da har vi haft et par højtider, og jeg vil slutte for denne gang med at sende alle vore læsere de bedste ønsker om en glædelig jul og et godt nytår!

På genhør.

Holtrup

Billedgalleriet

Herunder: Vandkran i Skanderborg, 1971 (foto P. Karlebjerg).

På omslag 3: ET SOLIDT KYS ... og bagsiden: DETS FØLGER

(Uheld i Roskilde 5/4 1966, foto H. Wachter).

Fotos til Billedgalleriet efterlyses herved. Har De en interessant situation eller et idyllisk motiv, så lad også os andre få glæde deraf. Billeder sendes til redaktionen.





